

Bijlage 1 ASV-begrotingsvoorstellen 2019

1: Extra budget voldoende voor aanpak alle knelpunten, onderhoud en bediening bruggen en sluizen

Achtergrondinformatie:

Uit de Scheepvaartkrant: COV: "de staat van het vaarwegennet voldoet maar net aan de norm (monitor infrastructuur en ruimte) en laat een dalende lijn zien. Uit cijfers van de algemene Rekenkamer blijkt dat er tot 2020 een tekort van 400 miljoen euro voor onderhoud aan het hoofdvaarwegennet ontstaat". "Veel infrastructurele kunstwerken zijn halverwege de twintigste eeuw aangelegd en naderen het einde van de levensduur.

1 Knelpunten:

1a Ligplaatsen:

Het aantal en de staat van wacht- en rustplaatsen moet de komende vier jaar worden uitgebreid en aangepast waarbij de ASV een onderscheid maakt tussen overnachtingshavens en ligplaatsen voor langere termijn. Achtergrond: er zijn te weinig ligplaatsen voor de binnenvaart en de ligplaatsen moeten aangepast worden zodat ze veilig en betrouwbaar zijn.

Voorbeelden

Heel veel ligplaatsen zijn verdwenen, hele havens zijn onttrokken aan de binnenvaart. Voorbeelden daarvan zijn Amsterdam (in de Houthaven is nog maar één steiger over, de Vlugthaven is helemaal verdwenen) en Rotterdam (Leuvenhaven is een museumhaven geworden, Zalmhaven is parkeergarage geworden, Rijnhaven onttrokken aan de binnenvaart, daar wil men nu een haven voor superjachten van maken etc.)

Hoe weinig men hecht aan plaatsen voor de binnenvaar bewijst wel de Rotterdamse Merwehaven waarin men een drijvende boerderij heeft geplaatst.

Onacceptabel

Bovenstaande voorbeelden van het verdwijnen van ligplaatsen is slechts een kleine greep; en dan gebruikt men het feit dat er "nu eenmaal te weinig ligplaatsen zijn" als argument van de korte toegestane ligduur. **Onacceptabel.**

1b Overnachtingsplaatsen:

Deze overnachtings-ligplaatsen zijn noodzakelijk vanwege regelgeving (vaar- en rusttijdenbesluit). Nu al is er een tekort aan deze ligplaatsen. Bovendien horen de ligplaatsen te voldoen aan het feit dat men werkelijk kan rusten. Dat gebeurt vaak niet omdat schepen niet tot "woningen" worden gerekend en men dus vlakbij ligplaatsen windmolens en dergelijke zet. Daar waar de schepen moeten voldoen aan geluidseisen om omwonenden niet te storen zijn diezelfde eisen voor schippers vanaf de walkant bekeken niet van toepassing. Dat is een vreemde zaak. Als we veilig willen varen moeten we goed kunnen rusten, dat betekent ook een goede ligplaats om te overnachten.

Voorbeelden: Er is een ligplaatsentekort op de Gelderse IJssel, het traject Lith-Moerdijk, Lek en Schuilenburg-Terhorne.

In Gorinchem komen slechts vier van de volgens RWS noodzakelijke 18 nieuwe binnenvaartligplaatsen. Schippers rest niets anders dan voor anker gaan, omdat omwonenden protesteren tegen ligplaatsen. (zie bijlage)

Recent voorbeeld: bij de sluis van Terneuzen. Voor de bouw van de nieuwe sluis worden te weinig ligplaatsen gerealiseerd.

Uitbreiding zou gewenst zijn in b.v. IJmuiden, Terneuzen, Grave, Lith en buiten Amsterdam en buitenkant Eefde. Met uitbreiding van deze punten zijn al veel problemen opgelost (De ASV heeft het hierbij alleen over de vaarwegen van het rijk).

1c Ligplaatsen t.b.v. het laden/lossen van schepen:

Zelfs op plekken die we niet anders kennen als te worden gebruikt voor laden en lossen: de Rotterdamse Botlek bijvoorbeeld, zien we dat er helemaal geen rekening meer wordt gehouden met het feit dat die schepen ook ergens moeten liggen, voorafgaand aan het laden en/of lossen of als men geladen/ gelost is. Ook zien we dat er een grote druk ontstaat over welk type schip nog kan liggen. Zo worden ligplaatsen voor tankers gecreëerd door bestaande ligplaatsen voor droge lading schepen aan hen toe te kennen. Dat lost het probleem van te weinig ligplaatsen natuurlijk niet op. Juist in deze gebieden met veel zeevaart ontstaan er op deze manier gevaarlijke situaties doordat schepen niet weten waar ze moeten blijven.

1d Ligplaatsen voor langere termijn.

Ook schepen moeten soms voor langere tijd liggen. Bijvoorbeeld vanwege privéomstandigheden (ziekte, overlijden, vakantie bijvoorbeeld) óf vanwege reparaties aan het schip, of omdat er geen werk is voor het schip en de schipper. Vanwege het beleid van RWS om overal de toegestane ligduur te beperken (meestal tot maximaal 3 X 24 uur) is hier ook een groot tekort ontstaan. Bovendien zien we een olievlekwerking: provincies en gemeentes nemen dit beleid over omdat men bang is dat schepen anders naar hen uitwijken. Er is geen regie wat betreft een landelijke voorziening.

Voorbeelden van recente ontwikkelingen:

We zien nu zelfs dat steden waar de schippers havengeld betalen hun maximale ligduur enorm beperken.

Voorbeelden havens:

- Zo kan men in Amsterdam havenbriefjes kopen van meerdere weken maar mag men er slechts maximaal 1 week liggen.
- Zaanstad heeft (in navolging van Amsterdam) haar ligplaatsbeleid aangepast: van maximaal 2 maanden is het nu maximaal 2 weken geworden.
- In Terneuzen moet men zelfs toestemming vragen aan havendienst Gent om te mogen blijven liggen als men plotseling naar het ziekenhuis moet. Dan wil men dat de schipper aan palen vastmaakt waarbij hij de wal niet op kan. Pas als de schipper zegt: “kom me dan maar wegslepen” heeft men voor een week compassie.
- In Sluiskil zijn dan nieuwe afmeerpalen gezet maar er is geen aflopmogelijkheid. Toch liggen schepen hier vaak dagen te wachten alvorens men kan laden (YARA).
- Uitbreiding ligplaatsen zou in Willemstad ook noodzakelijk zijn.

Voorbeelden provincies:

- In Friesland heeft RWS het voor het zeggen en moeten schippers minimaal 8 weken van tevoren, omkleed met een (voor RWS) gegronde reden, aangeven als men ergens een week wil blijven liggen. Dit geeft ook aan hoe ver men af staat van de binnenvaart die 8 weken van tevoren nooit kan zeggen waar men precies is.

- In Zuid-Holland staan bordjes “verboden te meren” op alle plekken waar een schip kan liggen. Het is een ontmoedigingsbeleid. Daaronder staat namelijk klein dat men er maximaal 3 dagen mag blijven. Boodschap: de schepen zijn ongewenst.
- Het Twente kanaal. Daar zijn eigenlijk genoeg ligplaatsen maar omdat men er niet (langer) mag blijven liggen wordt dat door schippers als een tekort aan ligplaatsen ervaren.

Ieder mens heeft wel eens een langere tijd nodig dan deze maximale tijd, en de schippers willen niet afhankelijk zijn van een eventueel gedogen.

Voorstel:

- Verdeeld over het land zouden minimaal 5 plekken met ligplaatsen gecreëerd moeten worden waar schepen langdurig gebruik van kunnen maken.
- De bordjes weghalen met de tekst “maximale ligduur 3X 24 uur”, dan zijn de kosten verwaarloosbaar.

1d Ligplaatsen algemeen:

Er dienen goede **afloopmogelijkheden** en voorzieningen te zijn bij de ligplaatsen,

Voorbeeld:

- IJmuiden waar nauwelijks afloopmogelijkheden zijn.
- Ook heeft o.a. Zaanstad de meerpalen zo geplaatst dat kleinere schepen er niet meer vast kunnen maken. Ze vallen “tussen de palen in”.

Als je al ergens kunt of moet liggen (om te laden of te lossen) is dat vaak achter hekken, in gevaarlijke situaties, vlak onder grote windmolens en/of zonder afloopmogelijkheid. Dit zegt veel over hoe ver beleidsmakers afstaan van het bestaan van de schippers en hun gezin.



Kosten: bouwen van steigers of bestaande steigers onderhouden zodat ze weer toegankelijk worden gemaakt voor de schippers. Plaatsen van palen tussen de palen die te ver van elkaar af staan.



1e Stroomvoorziening

Er dient een goede (functionerende!) en betaalbare stroomvoorziening te zijn bij ligplaatsen

2 Huisvuilafgifte

Het is hoog tijd dat er eindelijk eens serieus gekeken wordt naar een (beter) werkend systeem wat gedragen wordt door de binnenvaart.



Zeker bij sluizen die op essentiële vaartrajecten liggen, waar een hek omheen staat (om te voorkomen dat anderen misbruik maken van de voorziening) moeten schippers hun huisvuil in open containers kunnen afgeven. De ASV vindt het een blamage dat wij als land links en rechts ingehaald

worden door de landen om ons heen (zie foto: afvalpark te HAM) waar men op steeds meer plekken het huisvuil (gescheiden) kwijt kan zoals het in het in het CDNI-akkoord staat, dat geldt ook bij lig-laad- en losplaatsen.

Een goede afgiftemogelijkheid (zoals we in het verleden hebben gekend) levert minder zwerfvuil op, minder kans op zeer vervuilende stortplaatsen, minder risico op vuilniszakken in het water, minder kans op menging huisvuil/ plastics in de open plastics containers, opengereten vuilniszakken (door vogels en ratten) aan dek van de schepen die hun vuil op sparen tot ze deze ergens kwijt kunnen.

3 Onderhoud:

Het onderhoud aan vaarwegen van zaken die nu bekend zijn en voor onveilige situaties zorgen maar pas vanaf 2022 gepland staat moet naar voren gehaald worden en in 2020 worden aangepakt en uitgevoerd.

Het onderhoud van de bruggen en sluizen in Nederland blijft een heikel punt. De minister schreef de Tweede Kamer in haar brief van 28 mei dat het uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat in 2018 is opgelopen tot 873 miljoen euro. Ook met het algemeen overleg over dit thema begin juni dit jaar is er uitgebreid over gesproken en beroepen- en belangenverenigingen hebben er ook aandacht voor gevraagd.

Voorbeelden (het zijn er slechts enkelen, de lijst is enorm lang):

- **De Krammersluizen**

Waarbij de binnenvaart geen gebruik meer mag maken van de jachtensluis doordat het remmingwerk volledig onbetrouwbaar is geworden

- **De Maas**

“Wat er op de Maas gebeurt is een complete ramp” schrijft Maritiem courant
Schepen op de Maas en de verbindingen van de Maas met andere rivieren hebben steeds vaker last van stremmingen en achterstallig onderhoud. Dat loopt flink in de kosten.

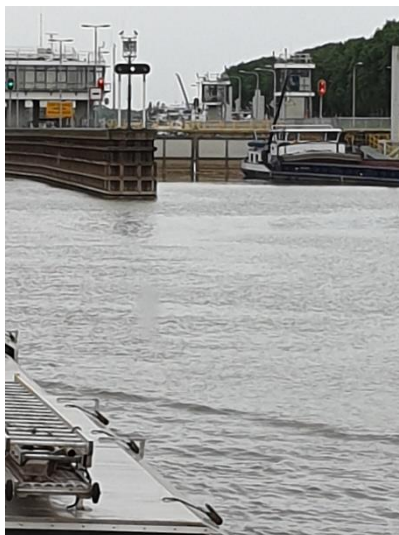
Er moet geld op tafel komen om de vaarroutes goed bevaarbaar te houden of te maken. Dat bleek tijdens een bijeenkomst in Wanssum (Limburg) van brancheorganisatie voor de binnenvaart Koninklijke BLN Schuttevaer en het European Logistics Center Limburg. Het gaat om de trajecten Nijmegen-Maastricht, Moerdijk-Maastricht en de Brabantse kanalen. In een ‘noodkreet’ stellen beide organisaties dat zich op deze trajecten steeds vaker storingen voordoen, met vertragingen als gevolg. Alleen al in de eerste drie maanden van dit jaar deden zich op de Maas 140 stremmingen voor. Ook de veiligheid komt door de problemen op de Maas in het geding.

<https://maritiemmedia.nl/schippers-zijn-oponthoud-maas-goed-zat/>

<https://maritiemmedia.nl/wat-er-op-de-maas-gebeurt-is-een-complete-ramp/>

Voorbeeld: Van Belfeld tot keerschuiф Limmel

Stremmingen/ oponthoud



sluis Belfeld

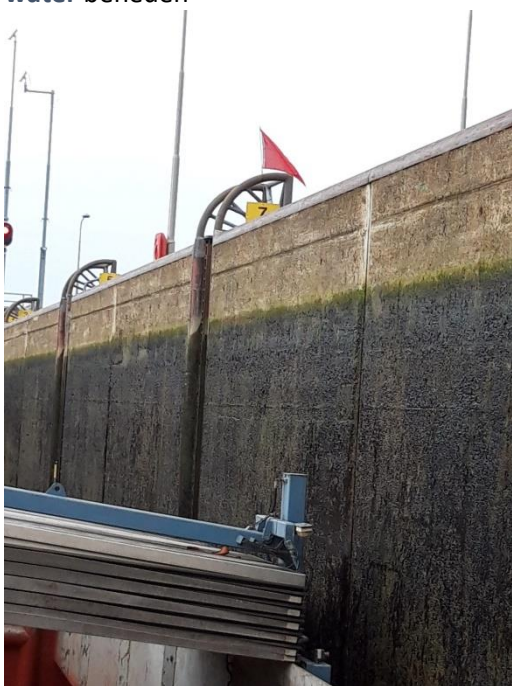


sluis Heel

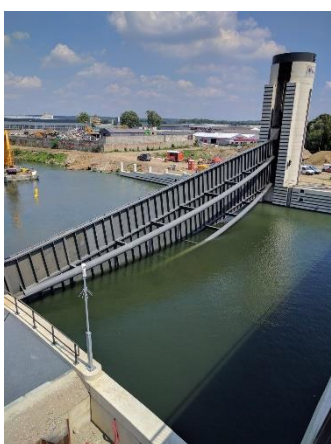


sluis Maasbracht drijvende bolder boven,

water beneden



schuifbolder ontbreekt Julianakanaal



keerschuif sluis Limmel (een dode)

- **De Prinses Máximasluis in Lith.**

Volgens Rijkswaterstaat zijn de scharnieren van de deuren zodanig versleten dat ze meteen moeten worden vervangen. De grondige onderhoudsbeurt gaat tot november duren. Ondertussen zitten schippers en opdrachtgevers als de overslagcentrale in Oss met de problemen. Grote schepen moeten 7 uur omvaren of, bij kleinere schepen, overladen.

<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3063272/Sluis-in-Lith-dicht-door-achterstallig-onderhoud-zeggen-schippers-die-nu-moeten-omvaren>

- **Storingen Ketelbrug**
De Ketelbrug door storing lange tijd buiten werking geweest voor de scheepvaart. Tweede Kamerleden hebben minister Van Nieuwenhuizen hier vragen over gesteld.
- **De Palen bij Sluiskil**
Buitenzijde Weurt: De balken zijn verrot en er zijn al stukken weg van het remmingwerk. Van deze slaappleats wordt veel gebruik gemaakt, rijen breed liggen schepen er iedere avond.
- **Geen oplossingen, maar verboden**
De ASV wijst daarbij in het algemeen op overige zaken waar vlaggen of verbodsbordjes zijn geplaatst als steigers en palen niet meer betrouwbaar zijn, maar er niet gerepareerd wordt.



40 miljoen is lang niet genoeg om 400 miljoen achterstallig onderhoud te compenseren

We horen dat de Minister 40 miljoen uittrekt om de modal shift te ondersteunen/bewerkstelligen. Maar achterstallig onderhoud van 400 miljoen benadeelt de binnenvaart enorm (en dan hebben we het alleen over de zaken die het Rijk aangaan, ook de provincies en gemeentes hebben hard bezuinigd op alles wat met binnenvaart te maken heeft). De verhoudingen tussen de investering voor vervoer over de weg versus vervoer over water lopen al jaren scheef. Dat leidt (mede) tot een omgekeerde modal shift.

4 Bediening bruggen en sluizen:

Het constant bezuinigen op bedieningspersoneel, zowel kwalitatief als kwantitatief, heeft in Noord-Holland al tot grote problemen geleid waar de binnenvaart (en de pleziervaart) door gedupeerd is. In de Scheepvaartkrant roept vakbond Nautilus de provincie op “neem uw verantwoordelijkheid en laat veiligheid op de brug, de sluis en op het water belangrijker zijn”(dan de bezuiniging)

<https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/vakbond-mengt-zich-kwestie-onderbezetting-brug-en-sluismachters-provincie-noord-holland>

- Onmiddellijk terugdraaien van bezuinigingen waarbij de complexen gedurende een gedeelte van de dag niet door binnenvaart gebruikt mogen worden.
- Professioneel en voldoende personeel inzetten bij het bedienen van de kunstwerken: De provincie Noord-Holland heeft zo goedkoop mogelijk personeel via een beveiligingsorganisatie ingehuurd. Dit gaat helemaal fout waardoor er minder en slechter bediend wordt dan we zouden mogen verwachten.

Evalueren van de consequenties van het op afstand bedienen van bruggen en sluizen;

Een evaluatie van het bedienen op afstand zou op zo kort mogelijk termijn plaats moeten vinden, vanwege een aantal redenen.

- De ongevallen (Zaandam bijvoorbeeld, zie bijlage reactie op onderzoeksrapport ongeval Bernhardbrug Zaandam) en aanvaringen (paddepoelsterbrug) dienen onder de loep genomen te worden, (de onderzoeksraad heeft zeker 15 ongevallen geregistreerd veroorzaakt door op beweegbare bruggen*)
- Maar ook de afhankelijkheid van een centrale bediening zoals de gevolgen van bijvoorbeeld een brand zoals in Limburg (in een elektriciteitskast) waardoor diverse objecten langere tijd niet meer bediend konden worden.
- Het bedienen op afstand levert de binnenvaart (en ook het wegverkeer) oponthoud en een schadepost op (zie bijlage voor de onderbouwing)
- Het lijkt een bezuiniging maar de kosten worden vaak onderschat
- De kans op hackers blijkt levensgroot en
- Tegelijkertijd zien we de tendens (Noord-Holland) om alle kunstwerken via een centraal punt te bedienen.
- Is het eenmaal ingevoerd dan is het nauwelijks meer terug te draaien

*https://www.cobouw.nl/infra/nieuws/2019/09/onderzoeksraad-telt-zeker-vijftien-ongevallen-met-beweegbare-bruggen-101276240?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.67363921.1549210017.1568707671-635602517.1568707671

BRAND:



Rijkswaterstaat Bediencentrale in Maasbracht heeft maandagochtend vanwege brand het gebouw tijdelijk moeten ontruimen. Hierdoor lag het scheepvaartverkeer een half uur stil. Rijkswaterstaat begeleidt vanuit de bediencentrale in Maasbracht de scheepvaart op de Maas vanaf de Belgische grens tot aan Venlo.



Scheepvaart stil door brand in sluistoren Wijk bij Duurstede

In een sluistoren bij Wijk bij Duurstede is vanmiddag brand ontstaan in de elektra van de sluis. De schade lijkt beperkt gebleven tot de bedrading. Redactie Utrecht 28-04-19, 14:12 Laatste update: 16:55

Kosten: investeren in bedienend personeel, investeren in de kosten van een evaluatie, investeren in aanpassing kunstwerken indien noodzakelijk.

Onderbouwing: zie bijlage

5. Pensioenvoorziening

Binnen 1 jaar een goede pensioenvoorziening functionerend hebben voor schippers die gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen door CCR-regelgeving

Uitleg:

Wetende dat er sprake is van een koude sanering van de vloot kleinere schepen, wetende dat de minister de motie niet uitvoert (kan uitvoeren?) waarbij deze schepen vrijgesteld worden voor CCR regelgeving, wetende dat de CCR regelgeving bewust in het leven is geroepen om oudere schepen te laten verdwijnen (CCR “het schip van de toekomst 2001”) , wetende dat dit niet gebaseerd op urgentie als veiligheid of milieuschade, vindt de ASV dat de minister deze gedupeerde schippers van deze duurzame productiemiddelen dient te compenseren voor de geleden schade.

Daarom is de ASV ervan overtuigd dat een pensioen- of afvloeiingsregeling goed verdedigbaar is.

Kosten: wat de ASV betreft mag dat wel behoorlijk meer zijn als de IOAZ-regeling, zeker als daarbij het schip wordt ingenomen, eventueel voor opname in een soort schepenreservebank. Dat is tijdens de eerste jaren van de crisis ook al eens geopperd. Op Europees vlak iets vergelijkbaars door de EU-subsidie voor het watertruck+ project en de eenzijdige subsidie voor Seine-Nord.

6. Subsidiering om CCR/Estrin eisen mogelijk te maken: voortbestaan van de diversiteit van de vloot.

De eisen die vanuit de CCR aan binnenvaartschepen worden gesteld, moeten praktisch uitvoerbaar zijn en ook te bekostigen. Andere eisen zoals bijvoorbeeld de geluidseisen, maar ook eisen die aan bepaalde type schepen niet gesteld kunnen worden (hoogte verblijven bijvoorbeeld) wijzen we om deze reden af. Kortom: zoals eerder afgesproken: nut, noodzaak en haalbaarheid van regelgeving moet op voorhand aangetoond zijn.

Dit geldt wat de ASV betreft ook met terugwerkende kracht voor de regelgeving ROSR waar deze impactanalyse nooit heeft plaatsgevonden.

Mocht dit alles onmogelijk blijken dan zal, hoewel de ASV in principe tegen het subsidiëren van dit soort zaken is, er toch overgegaan dienen te worden op een vorm van subsidie. Daarbij denken we aan de subsidie die in Frankrijk al tientallen jaren gegeven wordt en waarbij schippers voor IEDERE investering aan hun schip 50% subsidie van de staat ontvangen (inclusief voor het schip zelf).

Kosten: een subsidie van 50% voor alle investeringen die gedaan wordt op schepen.

7. Kosten t.b.v. verkrijging gelijk speelveld en eerlijke concurrentie

7a. Subsidies zowel landelijk als Europees moeten voldoende worden getoetst zodat ze niet zorgen voor een ongelijkspeelveld.

De ASV ziet liever geen subsidie dan één die de markt ernstig verstoort zoals Europese subsidie die verstrekt wordt aan de “bakjes van Weyts”, of korting geven in havengeld aan schepen die voldoen aan “Green award” waarbij voorbijgegaan wordt aan milieuvriendelijke oplossingen die hiervoor niet meetellen (zonnecellen, gebruik van windenergie)

Hoewel de ASV dus in principe tegen het subsidiëren van dit soort zaken is, zal er toch overgegaan dienen te worden op een vorm van subsidie. Daarbij denken we aan de subsidie die in Frankrijk al tientallen jaren gegeven wordt en waarbij schippers voor IEDERE investering aan hun schip 50% subsidie van de staat ontvangen (inclusief voor het schip zelf).

Kosten: een subsidie van 50% voor alle investeringen die gedaan wordt op schepen.

7b Eerlijke concurrentie: Markttransparantie

Een gelijk speelveld zou de onderhandelingspositie van de schipper meer tot zijn recht laten komen. Daarbij vraagt de ASV om markttransparantie. Zij heeft daarvoor het voorstel van een AGORA gelanceerd, echter tot nu toe is er ook na diverse hoorzittingen en rondetafelgesprekken geen zicht op een meer transparante markt.

8. Vergroening

Wij vragen om stimulering in plaats van straffen, mogelijk maken in plaats van blokkeren. Dat betekent dat schippers die aantoonbaar CO₂-uitstoot verminderen daar, ongeacht regeltjes en organisaties, voor beloond moeten worden. De vergroening moet betaald worden maar bij de schipper is weinig te halen. De schippers willen best vergroenen en de ASV heeft dan ook een fiche ingeleverd en aan de Minister uitgereikt met betrekking tot dit onderwerp.

Tenslotte

De ASV begrijpt dat de bedragen waar we voor de binnenvaart om vragen hoog lijken te zijn. Maar wij zijn ervan overtuigd dat deze sector het waard is om nu eens echt in te investeren en minstens de bezuinigingen van de afgelopen jaren terug te draaien. Let wel dat er op de vaarwegen de afgelopen jaren vooral bezuinigd is terwijl er tegelijkertijd wel veel geld gaat naar projecten (zoals sluizen Terneuzen en IJmuiden) waar we als binnenvaartsector niets aan hebben (het gaat tenslotte hierbij tenslotte om vergroting voor zeeschepen en passagiersschepen) onder het mom “binnenvaart”. Nu wordt het toch wel eens tijd geld ook werkelijk ten bate van de binnenvaart te besteden.

En waar u als politicus wellicht kijkt naar wat eventueel nu haalbaar is, kijkt de sector naar een langere termijn: er moet doordrongen worden van het besef dat de binnenvaart waardevol is en dus iets “kost” en daarom moet er gevraagd worden om echte keuzes te maken. Dat vragen wij dus ook aan u.

Beperking van de kosten: Wijziging beleid zou veel oplossen

Daarnaast wil de ASV erop wijzen dat in plaats van grote investeringen ook een ander beleid al veel op zou lossen, dat andere beleid zou heel weinig investeringen vragen van de overheid en zou daarmee tevens laten zien dat men oog en oor heeft voor de noden van de binnenvaart. Een win-win situatie dus, lijkt ons.

Wijziging beleid betekent geen extra kosten voor pensioenen

Het onderwerp pensioenen voor schippers die gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen vanwege de CCR-regelgeving kan door voor een gewijzigd beleid makkelijk ondervangen worden. Als de minister de motie uitvoert waarin kleinere schepen uitgezonderd worden van de CCR-regelgeving, of men via een wel werkende hardheidsclausule de schippers een kans geeft op een toekomst, is deze kostenpost niet nodig. Dan kunnen deze schepen blijven varen tot ze eventueel door een natuurlijk proces hun bestaansrecht verliezen.

In dezelfde orde zou er stelling genomen moeten worden tegen de oneerlijke concurrentie zoals bijvoorbeeld door Europa in de vorm van het subsidiëren van de watertruck+ (de bakjes van minister Weyts), die zullen veroorzaken dat kleinere schepen direct in hun voortbestaan worden bedreigd.

CCR: Wijziging beleid betekent geen extra kostenposten zoals subsidies voor schepen.

Pas de nadere regelgeving alleen toe bij gebleken nut, noodzaak en haalbaarheid: Daarbij denken we bijvoorbeeld aan de geluidseisen waar ongeveer geen enkel schip aan kan voldoen.

Zorg dat er een werkbare hardheidsclausule komt zodat schippers weer vertrouwen kunnen hebben in een toekomst en daarmee kunnen en willen investeren.

Ligplaatsen:

In plaats van een (dure) ligplaats te creëren: (volgens ingewijden kost dan 1 miljoen per ligplaats) kan men ook hierbij deels kiezen voor een gewijzigd beleid. Daar waar de problemen vooral ontstaan omdat schippers slechts voor beperkte duur ergens mogen liggen (en waar overduidelijk op zich ligplaatsen voldoende zijn) zou men kunnen volstaan met het weghalen van de bordjes van maximale ligduur (1X24 uur of 3X24 uur). Als, waar dat mogelijk is, deze bordjes verwijderd zouden worden zou dit al een grote impact hebben op de situatie voor de schippers.

Ook is het verdwijnen van ligplaatsen aan de orde. Wat wij vragen is terug te krijgen wat ons ontnomen is. Het is natuurlijk niet aan de orde dat dit als “extra geld voor de binnenvaart” gezien zou worden. Het afnemen van ligplaatsen is tenslotte ook nooit op conto van de binnenvaart bijgeschreven.

Beleid beïnvloedt begroting

Dit zijn zomaar wat voorbeelden om duidelijk te maken dat het niet altijd om veel geld gaat, maar dat er met gewijzigd beleid ook veel op te vangen valt. Als de minister er echter voor kiest haar beleid niet aan te passen dan lijkt het ons ook dat de kosten daarvoor bij haar ministerie zouden moeten komen te liggen, en niet bij de particuliere schipper.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Namens:

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING ROTTERDAM