



Rotterdam, september 2019

Geachte volksvertegenwoordiger,

De binnenvaart is van groot belang voor de hele maatschappij. Dat hoeven wij de leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat niet uit te leggen. De binnenvaartsector is de afgelopen periode door u diverse malen gesteund. Was het niet om de uitwassen van de CCR-regelgeving tegen te gaan, met aangenomen moties, dan was het wel om de evaluatie van het boetebeleid van ILT af te dwingen.

Dus dat u hart heeft voor de binnenvaartsector staat buiten kijf. Of de wijze waarop de moties uitgevoerd worden voldoende is om van deze sector een gezonde sector te maken met een volwaardige diversiteit van haar vloot is echter zeer de vraag.

Eerste prioriteit: omgekeerde modal shift tegengaan

Minister van Nieuwenhuizen heeft inmiddels haar zorgen geuit over het uitblijven van de modal shift waarbij vervoer over de weg zich meer zou moeten verplaatsen naar vervoer over het water, waar mogelijk. Ook evofenedex (verladere) en PTC (bevrachter) ondertekenden mede een brandbrief van de ASV daarover. Dit alles heeft geleid tot gesprekken met de Minister om te bekijken hoe de omgekeerde modal shift tot staan gebracht kan worden en er juist meer vervoer over water zou kunnen plaatsvinden.

Een van de meest urgente knelpunten hieromtrent, een ware koude sanering veroorzakend in de binnenvaartsector en daarmee de diversiteit van de vloot aantastend, is de CCR/ROSR regelgeving.

(zie: <https://maritiemmedia.nl/internationale-werkgroep-moet-ccr-eisen-onder-de-loupe-nemen-asv-het-is-crisis-in-de-binnenvaart/>)

Er zijn diverse moties aangenomen aangaande de CCR eisen en er hebben ook gesprekken met de Minister hierover plaatsgevonden waarbij er veel begrip was voor de situatie. Maar ook daarbij geldt: effectief zien wij nog geen wezenlijke versoepelingen. Bovendien is er inmiddels aangetoond (Belgisch rapport uit 2015) dat er verschillen plaatsvinden in het keuren tussen Nederland en andere landen. Daarover heeft de ASV al eerder het bewijs (keuringsrapporten van schip BOLERO Nederland versus Duitsland) toegestuurd.

Naast de CCR/ROSR-regelgeving die op dit moment zorgt voor een koude sanering van de vloot schepen tot 1.500 ton zijn er nog veel meer zaken die snel aangepakt dienen te worden om de binnenvaart minstens een level-playingfield te gunnen t.o.v. haar concurrenten. Dat betekent:

- Mogelijk maken dat er gevaren kan blijven worden: 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.
- Mogelijk maken dat er veilig en rendabel gevaren kan worden: obstakels voor de binnenvaart zoals spertijden en beperkingen bediening van kunstwerken dienen beperkt en waar mogelijk teruggedraaid te worden.

- Mogelijk maken dat er veilig gevaren kan worden en dus gerust kan worden: overnachtingsligplaatsen dienen uitgebreid te worden zodat schippers op een redelijke wijze kunnen voldoen aan het vaartijdenbesluit
- Mogelijk maken dat er geleefd kan worden op de schepen: er moeten ligplaatsen zijn voor schepen, ook voor langere periode, met goede voorzieningen
- Vertrouwen in de toekomst is essentieel: regelgeving, boetebeleid, beperking mogelijkheden, verslechtering omstandigheden maakt dat dit vertrouwen sterk afneemt, waardoor de binnenvaart in haar waardevolle diversiteit bedreigd wordt.
- De evaluatie van het boetebeleid heeft plaatsgevonden, we merken dat er inmiddels ook een beleid is waarbij de scherpe kantjes ervan afgehaald zijn maar we zien dat nog niet alle aanbevelingen zijn uitgevoerd.

Voorstel: Een werkbare hardheidsclausule gewenst

Positief nieuws is dat de Minister de problemen serieus neemt en daarom een werkgroep is opgestart, met als doel met een voorstel te komen om de hardheidsclausule werkbaarder te maken zodat schippers erop kunnen vertrouwen dat er een toekomst is voor hun bedrijf. Echter, de werkwijze van deze werkgroep is weinig hoopvol. Het lijkt erop dat men (het Ministerie I&W) vooral weer naar de schipper wijst en het jaren gaat duren voordat deze werkgroep met enig resultaat komt, waarbij dat resultaat niet meer is dan een inventarisatie van ontstane problemen. Dus, goede bedoelingen ten spijt, op deze manier werkt zo'n werkgroep niet en dus zal ook in de nabije toekomst de schipper geen andere oplossing zien dan afscheid te nemen van het bedrijf omdat men niet aan de opgelegde eisen kan voldoen.

Dat dit een urgente kwestie is wordt duidelijk als we beseffen dat vanaf 2020 de geluidseisen ingaan waaraan de schepen aantoonbaar niet kunnen voldoen. De ASV heeft daarom een voorstel voor een meer werkbare hardheidsclausule aan de Minister uitgereikt.

Impactanalyse gevraagd

Bovendien heeft Minister van Nieuwenhuizen gesteld dat er voor de regelgeving ingaande in de toekomst een impactanalyse zou moeten worden gemaakt. Deze werkgroep zou zo snel mogelijk van start moeten gaan, maar we zien nog geen aanwijzingen voor het opstarten hiervan.

Diversiteit van de binnenvaartvloot in het gedrang

In Nederland blijft daardoor voorlopig de regelgeving zodanig uitgevoerd worden dat onderzoeksbureau Panteia al heeft geconcludeerd dat er na 2025 geen kleine schepen meer zullen zijn (kleiner dan 1.500 ton). Wij hoeven u niet uit te leggen hoe rampzalig dat zal zijn in tijden met laag water.

Dit alles lijkt in strijd met de rol van de binnenvaart. De binnenvaart heeft een essentiële rol, omdat die kan bijdragen aan het ontlasten van de overvolle rijkswegen die ons land verbinden. De rol van de binnenvaart zal eerder groter (behoren te) worden dan kleiner maar haar capaciteit en mogelijkheden zijn lang niet zo goed benut als zou kunnen met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat de capaciteit en mogelijkheden van de binnenvaartsector binnen enkele jaren zelfs sterk zal inkrimpen, vanwege eisen waar de sector niet aan kan voldoen.

Een ontwikkeling die we niet zouden moeten willen. Gezien de ontwikkelingen op gebied van congestie op de weg, maar ook op gebied van het milieu wordt het hoog tijd dat de binnenvaartsector de middelen en mogelijkheden krijgt om haar diensten te verlenen zoals in ons aller belang is.

Het zal bekend zijn dat de binnenvaartsector het buitengewoon zwaar heeft. De sector is zich ervan bewust dat er geïnnoveerd en verduurzaamd moet worden. Dat betekent dat alle zeilen bijgezet moeten worden om dat mogelijk te maken. Wat de ASV betreft is het verder kijken dan opleggen van eisen, in een overall-visie zou het waarborgen van het voortbestaan van een diversiteit van een (gezonde) binnenvaartvloot een eerste stap zijn.

Zo niet, dan verdwijnt er een essentieel deel van een relatieve schone vervoersmodaliteit in een tijd waar we dat juist zouden moeten koesteren. Zeker gezien de afgelopen periode, waar we gezien hebben hoe afhankelijk we zijn van een diverse vloot die ook kan blijven vervoeren in tijden van extremere weersomstandigheden (zoals bij droogte). Zo'n economisch gezonde en diverse binnenvaartvloot is niet alleen in het belang van de vele kleine ondernemingen in de binnenvaartsector, maar het is ook van nationaal belang. De binnenvaart in al haar facetten is een onmisbare schakel in het nationale en internationale goederenvervoer. Vervoer over water is de meest duurzame wijze van transport.

Mede daarom is er ook veel aandacht voor het onderwerp vergroening, waar de ASV gepoogd heeft haar input te geven. Dat heeft de ASV gedaan middels schriftelijke reacties n.a.v. de klimaattafels en de milieufiches.

Inmiddels lijkt het belang van de binnenvaart erkend te worden maar dat betekent nog niet dat we kunnen zien dat deze sector een sterkere positie binnen de verschillende vervoersmodaliteiten verwerft.

De ASV vraagt om het inventariseren van belemmeringen voor duurzame binnenvaart die kan bijdragen aan de ontwikkeling van Nederland en om die waar mogelijk weg te nemen.

Hierbij een opsomming van een aantal essentiële punten.

- 1) (Geluids)eisen die gesteld worden aan vaartuigen waaraan niet te voldoen is.
- 2) Eisen aan de aanwezigheid of de te plaatsen nautische apparatuur.
- 3) Het her motoriseren van een bestaand binnenvaartschip.
- 4) Gelijkheid in eisen voor alle vaartuigen, zowel Rijnvaartschepen als kanaalschepen.
- 5) Uitstoot, en emissie eisen.
- 6) Bemanningsvoorschriften, werk- en rusttijden.
- 7) Huisvuilproblematiek.
- 8) Boetebeleid
- 9) Wacht- en rust plaatsen.
- 10) Obstakels voor de binnenvaart: door achterstallig onderhoud,
- 11) Obstakels voor de binnenvaart: door belemmeringen door op afstand bedienen van kunstwerken en invoeren van spertijden etc.
- 12) Oneerlijke concurrentie, op zowel water, spoor als wegvervoer.
- 13) Marktmachtsverhoudingen qua aanbieders van transporten die een werkelijk vrije markt onmogelijk maken.
- 14) Oneerlijke concurrentie door subsidies waar de ene internationaal opererende ondernemer wel volop gebruik van kan maken, de ander niet.

15) Ingrijpen in de markt d.m.v. Europese subsidies.

Sinds de recessie(2008) uitbrak, is er een vermindering van lading wat betreft vervoer over water, en nu in 2019 verliest de binnenvaartsector nog steeds marktaandeel aan vervoer over de weg.

Doordat de ondernemer geen volledig inzicht heeft in de ladingstromen, in alle segmenten, zijn er vele onnodige ledige scheepsverplaatsingen met alle negatieve gevolgen van dien. Het milieu lijdt daar het meest onder. De grootste nadelige gevolgen voor de ondernemer zijn dat er beneden de kostprijs vervoerd wordt. Ook dit vormt een bedreiging van het voortbestaan van diverse ondernemingen en de diversiteit van de binnenvaartvloot staat op het spel.

Als wij tot op heden alle politieke geluiden horen is het een noodzaak om goederen te vervoeren via het water, en zelfs een uitbreiding wordt voorgestaan, maar een uitvoering van deze gedachten kunnen wij in het huidige beleid niet ontdekken. Als alle verplichtingen die de binnenvaart worden opgelegd zoals hierboven omschreven worden uitgevoerd, gaan er in de aankomende periode veel, zelfs zeer veel ondernemers in alle categorie tonnages schepen uit het vervoer verdwijnen doordat men niet aan de opgelegde eisen kan voldoen. Wat daar de consequenties van zullen zijn laten wij voor rekening van de desbetreffende regering komen.

Met zorg constateren wij telkens weer wat onze sector wordt opgelegd (naast de onmogelijke regelgeving ook extreem hoge boetes) terwijl de overheden zelf al geruime jaren bezuinigen op onderhoud van vaarwegen. Deze bezuinigingen kenmerken zich bijzonder door oplopende wachttijden bij sluizen en bruggen, wat voor onze dienstverlenende sector een negatieve uitstraling veroorzaakt naar de ontvanger toe, en van zijn goederen. Door de langere vaartijd op het af te leggen traject moet er in veel gevallen een extra overnachting gepland worden, om aan de vaar- en rusttijden wet te voldoen. Ook komt het in regelmaat voor dat kunstwerken niet optimaal bediend kunnen worden, door bezuinigingen op personele bezettingen, en zelfs de minimale voorzieningen zoals op- en afloop gelegenheden voor de bemanning verkeren veelal in slechte staat van onderhoud of zijn in het geheel niet (meer) aanwezig.

Met enige verbazing vernemen wij dat men het voorstaat om de ladingstromen over het water te stimuleren, maar dat de benodigde financieringen voor verbeteringen aan de vaarwegen elk jaar een neerwaartse tendens ondergaan om over verspilling maar niet te spreken, zoals aan het Wilhelmina-kanaal in Noord-Brabant waar de verruiming pas na ca. 4 jaar wordt gerealiseerd.

Wij als bezorgde vereniging hebben via de bijlage begrotingsvoorstellen ons noodgedwongen gericht tot onze volksvertegenwoordigers, en zijn graag bereid dit verder toe te lichten, zowel op papier als mondeling, maar allereerst hopen wij met dit schrijven onze zorg bij u onder de aandacht te brengen.

Bijgevoegd de begrotingsvoorstellen en daarnaast een aantal bijlages, ter naslagwerk

Namens:

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING ROTTERDAM

Sunniva Fluitsma

voorzitter **ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)**

+ 31 611 88 77 91

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

Bijlages o.a:

Bijlage 1: begrotingsvoorstellen

Bijlage 2: onderbouwing vraag evaluatie op afstand bedienen kunstwerken

Bijlage 3: ligplaatsentekort. Voorbeeld: Merwede/ Gorkum

Bijlage 4: Boetebeleid: level playingfield gevraagd.

Binnenvaart wil matiging vooraf vergelijkbaar met weg en spoor

Bijlage 5: voorstel voor een meer werkbare hardheidsclausule.

Bijlage 6: aangetoond: Europa staat subsidie toe aan de binnenvaart (50% in Frankrijk op alle investeringen)

Bijlage 7: ASV tekent Green deal niet

Bijlage 8: brandbrief ASV, evofenedex en PTC

.