

# DE KLEINE BINNENVAART IN ZWAAR WEER



**GROTE GEVOLGEN VOOR BEREIKBAARHEID  
STEDEN EN GEMEENTEN**



SP-Tweede Kamerlid Farshad Bashir  
SP-Fractiemedewerker Jurgen van der Sloot

januari 2012



# INHOUD

Woord vooraf	5
Aanbevelingen behoud kleine binnenvaart	7
Het kleine schip verdwijnt	9
De rosr bepalingen	11
Vrachtprijzen	13
Onderhoud vaarwegen en kunstwerken	15
Gevolgen bereikbaarheid steden per water	17



## WOORD VOORAF

Nederland heeft ruim vijfduizend kilometer aan vaarwegen en ruim zesduizend binnenvaartschepen. Ideaal dus om te transporteren over water. Nu wordt 30% van goederen over water getransporteerd en er is nog voldoende capaciteit om verder te groeien, dit in tegenstelling tot de wegen die zwaar gebukt gaan onder files en verstoppingen. Een klein binnenvaartschip kan ongeveer evenveel vervoeren als veertien vrachtwagens. Dat maakt binnenvaart de meest efficiënte, milieuvriendelijke en betaalbare manier van transport.

De binnenvaart heeft het in de afgelopen jaren zwaar gehad. De economische crisis heeft hard toegeslagen, waardoor vooral veel kleine binnenvaartschippers gedwongen zijn gestopt. Elk binnenvaartschip dat stopt is er één te veel. Het zorgt er namelijk voor dat meer vrachtverkeer over de wegen moet.

De SP heeft eerder de problemen in de binnenvaart aangekaart. In 2009 heeft voormalig verkeerwoordvoerder van de SP, Emile Roemer, een groot onderzoek gedaan onder ruim zeshonderd schippers. Hieruit bleek dat er sprake is van een afname van vrachtvervoer over water en dalende vrachtprijzen. Ook werd duidelijk dat een groeiend aantal schippers in financiële problemen kwam en personeel moest ontslaan of zelf failliet ging. Tegelijk kon uit het onderzoek ook geconcludeerd worden dat door alle problemen in de binnenvaart een kwart van de schippers overwoog om de binnenvaart te verlaten. Dit heeft een daling van de waarde van de schepen tot gevolg.

Inmiddels zijn we bijna tweeënhalf jaar verder en ontvangt de SP nog steeds veel verontrustende signalen over de binnenvaart. Na de harde klappen door de economische crisis hangen nu ook nog de regels van de CCR op het gebied van veiligheid en milieu als een molensteen om de nek van de schipper. Daarnaast heeft het kabinet besloten om te bezuinigen op het onderhoud van kleine vaarwegen. Voor de SP zijn deze ontwikkelingen reden om opnieuw te kijken hoe de binnenvaart er voor staat en wat noodzakelijk is om toekomst van de (kleine) binnenvaart in Nederland zeker te stellen.



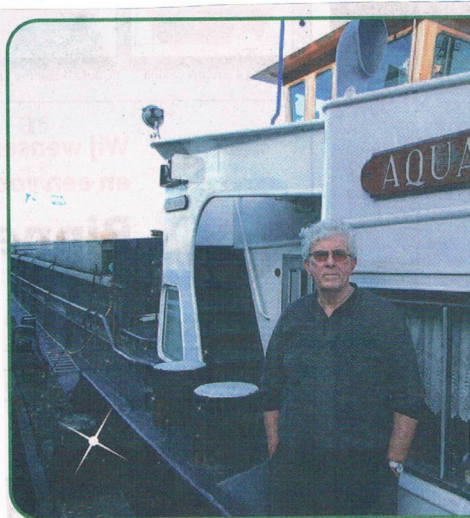
Farshad Bashir  
SP-Tweede Kamerlid.  
Wordvoerder Verkeer



## **AANBEVELINGEN BEHOUD KLEINE BINNENVAART**

Om te voorkomen dat een groot deel van de steden en gemeenten in de nabije toekomst niet meer per water is te bereiken moet snel actie worden ondernomen. Zo moet de binnenvaart actief gestimuleerd worden: financieel en beleidsmatig. Onzinnige en overbodige regels en eisen moeten van tafel.

- **Onderhoud en renovatie van kleine vaarwegen en kunstwerken moet weer prioriteit krijgen.**
- **Het kabinet moet bodemtarieven invoeren voor de binnenvaart om te voorkomen dat schippers langdurig gedwongen worden onder de kostprijs te varen.**
- **Er dient een systeem van markttransparantie te komen zodat vraag en aanbod op een open en eerlijke manier bij elkaar kunnen komen zonder dat er marktmanipulatie plaats vindt.**
- **In Europees verband moet de binnenvaart tot prioriteit gemaakt worden zodat andere Europese landen ook blijven investeren in de vaarwegen.**
- **Zorg voor vrijstelling van de ROSR-bepalingen (dat schippers verplicht hun schip met terugwerkende kracht aan te passen aan nieuwbouweisen) voor schepen van voor 1985, door de eindigheid van de overgangsregeling af te schaffen, of door de eisen voor deze schepen te herzien.**



● Hoe zal het volgend jaar aflopen met de Aqua Nova?

inkel.nl  
r de scheepvaart!

De Scheepvaartkrant

## Averechts

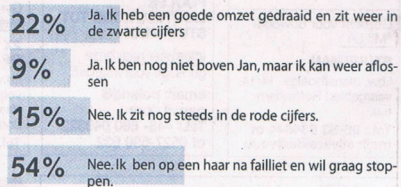
### Uw mening

Zolang als de Scheepvaartkrant een website heeft zo lang staat er regelmatig een poll op. Het is een manier om de lezers van de krant hun mening ergens over te laten geven. In het afgelopen jaar werd de poll elke veertien dagen ververs. Hij staat sindsdien ook op een vaste plek, onder Averechts, afgedrukt. Zo maken we de lezer attent op de poll en op onze website. Steeds als er een nieuwe krant uitkomt staat het resultaat van de vorige peiling onder de nieuwe poll. De uitkomsten leveren soms verrassende inkijkjes op. De ene keer wordt de mening van de 'des-kundigen' die tijdens congressen of andere bijeenkomsten iets beweerden, via de poll bevestigd, maar soms ook volledig onderuit gehaald. Neem nou de poll die in de vorige krant stond. We vroegen de lezers toen hoe ze in 2011 in financieel opzicht waren gegaan. De uitslag (zie hieronder) bezorgde me zowat een hartverzakking. Liefst 54 procent van de 'reageerders' laat weten te willen stoppen omdat ze het financieel niet meer trekken. En

nog eens 15 procent zegt nog niet uit de rode cijfers te zijn. Dat klinkt best verontrustend. Nou mag je dat resultaat natuurlijk niet een op een vertalen naar de totale binnenvaart. Een poll is geen representatief onderzoek. Wie niet vaart zal niet reageren op de vorige poll. Wie geen zin heeft om naar de digitale krant op internet te surfen ook niet. Soms vindt men het onderwerp niet interessant genoeg. Het aantal deelnemers schommelt daardoor flink. De ene keer trek je zo maar honderd invullers, een andere keer stukt de teller al bij veertig. Maar toch.... Laat, via de nieuwe poll, even weten of u het op prijs stelt om op deze manier uw mening te geven, dan weten wij dat ook weer. U hebt lekker lang de tijd om te reageren want de eerstvolgende krant komt pas weer op 12 januari uit. Stuur ook gerust via de e-mail (redactie@scheepvaartkrant.nl) een reactie op de poll, de website, de krant of wat u maar wil. Want de glazen bol op de redactie werkt niet meer in dit digitale tijdperk. Tot slot: fijne feestdagen en een voorspoedig 2012gewenst.

## Uitslag poll

Het jaar 2011 is een goed jaar geweest voor de binnenvaart. Ik ben financieel weer boven Jan.





## HET KLEINE SCHIP VERDWIJNT

Het kleinere binnenvaartschip, tot 1000 ton, is essentieel om de steden en gemeenten die aan kleinere vaarwegen liggen te bevoorraden. Juist de schippers van deze kleinere binnenvaartschepen (dreigen te) stoppen, omdat ze financieel het hoofd niet meer boven water kunnen houden.

Daarnaast hangen de zogenaamde ROSR-bepalingen (Reglement onderzoek schepen op de Rijn) als een molensteen om de nek van de schippers. Deze bepalingen, opgesteld door de CCR (Centrale commissie voor de Rijnvaart), stellen schippers verplicht om hun schip aan te passen aan (140!) zeer strenge normen op het gebied van veiligheid en milieu. De meeste kleinere binnenvaartschepen stammen echter uit de jaren 60 en 70 en kunnen nooit aan deze eisen aangepast worden zonder dat de kosten hiervan net zo hoog worden als de waarde van het schip. Of in sommige gevallen zelfs een meervoud van de waarde van het schip.

De mogelijkheden om aan alle eisen te kunnen voldoen is vaak beperkt. Hierdoor is de sloop of verkoop als woon-schip vaak nog de enige mogelijkheid. Afgelopen jaar zijn naar schatting 15 tot 20 schepen per week gesloopt! Als het kleine binnenvaartschip verdwijnt, zal dit desastreuze gevolgen voor de binnenvaart in Nederland en Europa hebben. Hierdoor zal in strijd met de Europese doelstellingen vervoer over water afnemen en vervangen worden door vervoer over de weg.

Eind vorig jaar vroeg de Scheepvaartkrant aan hun lezers hoe ze het jaar 2011 hebben ervaren. Schrikbarend is dat ruim de helft aangeeft op de rand van het faillissement te verkeren en graag wil stoppen. In 2009 kwam uit het SP-onderzoek "De schipper aan het woord" naar voren dat ruim een kwart wilde stoppen. De poll van de Scheepvaartkrant is geen representatief onderzoek, maar geeft wel aan de situatie in de binnenvaart er niet beter op is geworden.



## DE ROSR BEPALINGEN

De zogenaamde ROSR bepalingen bestaan uit allerlei eisen aan schepen. Deze regels zijn opgesteld door de CCR, de Centrale commissie voor de Rijnvaart. De afgelopen tijd konden schippers nog gebruik maken van de crisishardheidsclausule die was ingesteld in verband met de crisis. Hierdoor hoefden de schepen nog niet aan alle eisen te voldoen. Nu is de CCR van mening dat de crisis voorbij is en de binnenvaartschepen wel moeten voldoen aan deze strenge eisen. In totaal zijn er 140 eisen die betrekking hebben op zaken zoals:

- **scheepsbouwkundige eisen,**
- **veiligheidsafstand, vrijboord en diepgangsschalen,**
- **manoeuvreereigenschappen,**
- **stuurinrichtingen,**
- **stuurhuis,**
- **werktuigbouwkundige eisen,**
- **elektrische installaties,**
- **uitrusting,**
- **verblijven,**
- **vloeibaargasinstallaties voor huishoudelijk gebruik.**

Schippers van kleinere schepen geven aan nooit te kunnen voldoen aan deze strenge eisen. Dit blijkt ook uit een Duits onderzoeksrapport uit 2009 dat is opgesteld in opdracht van de CCR. De totale kosten om aan de eisen te voldoen liggen vaak hoger dan de waarde van het schip. Bovendien zijn de eisen vaak technisch onhaalbaar.

Zo is een van de eisen het hebben van een dubbel hydraulisch stuurwerk wat tussen de 30.000 en 60.000 euro kost. Nog los van deze eisen waarbij men met oude schepen aan nieuwbouweisen moet voldoen, gaat de CCR door met het stellen van extra eisen waarvan het nut en noodzaak door niemand kan worden onderbouwd.

Zo zouden bepaalde type radars niet meer voldoen (omdat die niet voor de crisishardheidsclausule in aanmerking kunnen komen). Om deze te vervangen is de schipper rond de 15.000 euro kwijt.

Alleen al met de bovenstaande twee eisen is de schipper tussen de 45.000 en 75.000 euro kwijt.

In de praktijk betekent dit dat deze schepen gesloopt worden of omgebouwd worden tot woonschip. Hierdoor komt een einde aan transport over de kleine vaarwegen.

Om het kleine schip tegemoet te komen is het noodzakelijk dat de eisen vanuit de CCR worden herzien, zodat een schipper op een redelijke wijze kan voldoen aan de ROSR-bepalingen. Een andere mogelijkheid is om de eindigheid van de overgangsregeling af te schaffen. Hiermee wordt voorkomen dat een schipper met terugwerkende kracht aan de nieuwe ROSR-bepalingen moet voldoen.



## VRACHPRIJZEN

De binnenvaart heeft nog altijd te maken met een behoorlijke overcapaciteit. Deze neemt nog steeds toe omdat er grote nieuwbouwschepen op de markt komen. Hierdoor staan de vrachtprijzen onder druk.

De prijzen zijn sinds 2008 door de crisis fors gedaald: tot wel 50%. Dit levert problemen op voor zowel grote als kleine schippers. Het verwachte economische herstel blijft uit of is onvoldoende. De verwachting is dan ook dat deze overcapaciteit nog zeker tot 2015 zal aanhouden. NEA, een transportonderzoeksbureau, verwacht na 2015 pas groei in de binnenvaart.

De vraag is of de kleine binnenvaart de komende jaren nog zal overleven. Los van de ROSR-bepalingen van de CCR zijn de vrachtprijzen nu zo laag dat dit voor veel schippers een faillissement zal betekenen.

Dit kan worden opgevangen door bodemtarieven in te voeren. Deze zouden kunnen worden vastgesteld door de NEA. Eisen stellen aan tarieven van vracht is in Europa niet ongebruikelijk. In Frankrijk en België is het bijvoorbeeld wettelijk verboden om onder de kostprijs vracht te vervoeren via het water.

Daarnaast is de markt onvoldoende transparant en is zowel het bedrijf dat de vracht wil vervoeren als de schipper geheel afhankelijk van een bevrachter. Beiden weten niet of er veel vraag of aanbod is. Zonder te weten hoe het in de markt voor staat moeten zij blindelings vertrouwen hebben in de door de bevrachter gehanteerde tarieven en deze voor "marktconform" aannemen. Transparantie dient ook voor de bemiddelingskosten te gelden. Een bevrachter profiteert nu namelijk zowel van de provisie van de schipper als van het prijsverschil tussen het bedrag dat hij doorrekent aan de klant en betaalt aan de schipper.



## ONDERHOUD VAARWEGEN EN KUNSTWERKEN

Goed onderhoud aan vaarwegen en de mogelijkheid om voldoende van de kunstwerken als (geopende) bruggen en sluisen gebruik te kunnen maken is van groot belang voor het behoud van de vaart op deze wegen.

Nu zien we dat er bekibbeld wordt op het onderhoud van vooral de kleinere vaarwegen en de bediening van de vaarwegen. De prioriteiten worden verlegd naar de grotere vaarwegen en belangrijke kunstwerken (bruggen/sluisen). Ook wordt het onderhoud gefaseerd uitgevoerd. Het gevaar dat hierdoor dreigt is dat de kleinere vaarwegen, de haarvaten van het vaarnet, worden vergeten.

Op termijn zullen deze vaarwegen dichtslibben en zullen schepen daar nog meer oponthoud ondervinden. Daardoor zullen de kleine vaarwegen niet langer geschikt zijn voor het vrachttransport wat grote nadelige gevolgen zal hebben voor de binnenvaart in het algemeen en in bredere zin de economie. Veel bedrijven zijn afhankelijk van de binnenvaart, zoals mengvoederbedrijven, chemische industrie, brandstofleveranciers, leveranciers van grondstoffen voor levensmiddelen en beton- en afvalverwerkingsbedrijven.

In andere Europese landen zien we al forse bezuinigingen op de binnenvaartwegen. Zoals in Duitsland waar verkeersminister Ramsauer vaarwegen, waarover jaarlijks minder dan 500.000 ton wordt vervoerd, niet meer wil laten renoveren of zelfs niet meer wil onderhouden.

Het bezuinigen op (kleine) vaarwegen is kortzichtig beleid. Het gevolg is nog meer vrachtverkeer op de wegen, wat nadelig is voor de doorstroming, het milieu en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het vaarwegennetwerk heeft juist nog veel ruimte voor groei en kan als vervanger van wegtransport juist een positief effect hebben op het milieu.

Nederland moet niet dezelfde fout maken als in Duitsland, maar moet zich inzetten om juist ook andere landen te bewegen serieus te kiezen voor de binnenvaart.





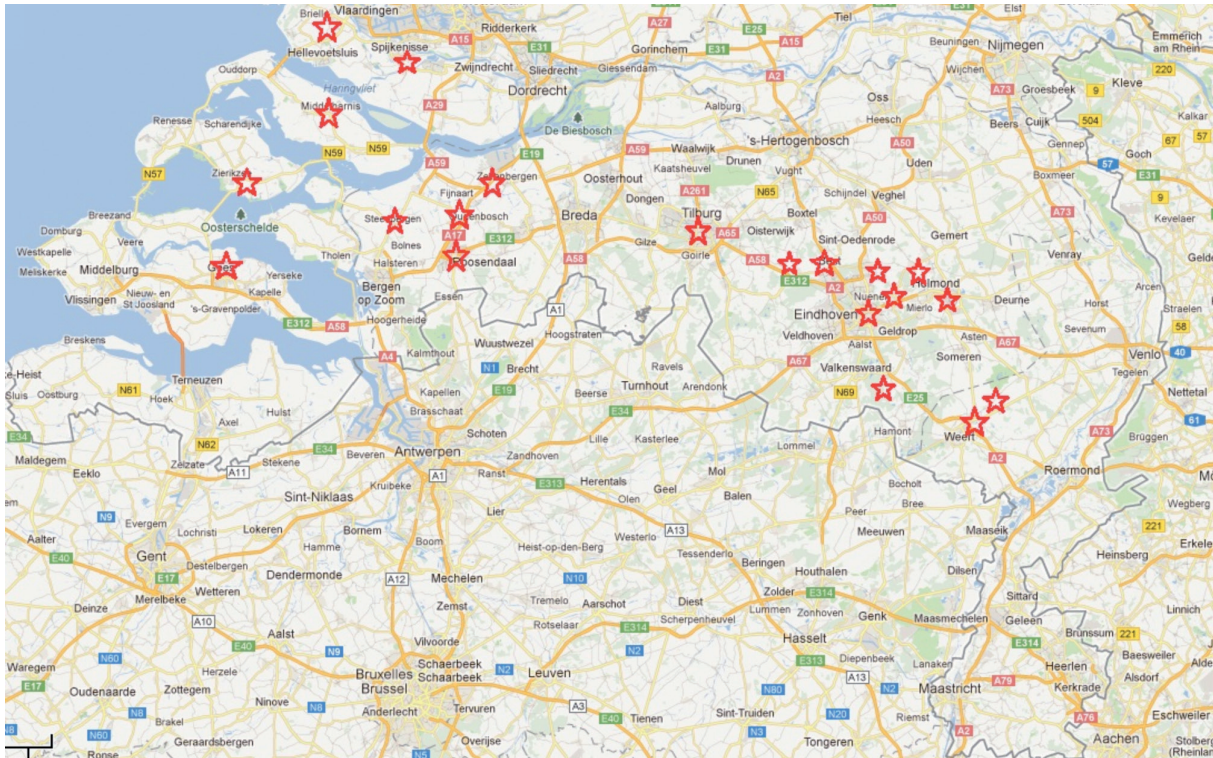
## GEVOLGEN BEREIKBAARHEID STEDEN PER WATER

Als de kleinere binnenvaartschepen uit de vaart verdwijnen, zal dat grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van steden die aan kleine vaarwegen liggen. Deze steden kunnen enkel bevoorrad worden door schepen tot maximaal 1000 ton. Als het kabinet daadwerkelijk nog minder geld uitgeeft voor het onderhoud aan de vaarwegen zullen deze vaarwegen eerder dichtslibben en vooral voor de iets grotere schepen niet meer bevaarbaar zijn.

Dit zal tot gevolg hebben dat sommige bedrijven nauwelijks nog te bereiken zijn via water. Dit terwijl deze bedrijven zich ingesteld hebben op aanvoer per binnenvaartschip, zoals Agrifirm, Bavaria en Meneba. Wanneer de aanvoer vanaf het water afneemt zal dit zorgen voor een gigantische toename van vrachtverkeer met negatieve gevolgen voor de filedruk en het milieu. Het aantal binnenvaartschepen tot 1.000 ton staat namelijk gelijk aan 67.000 extra vrachtwagens.

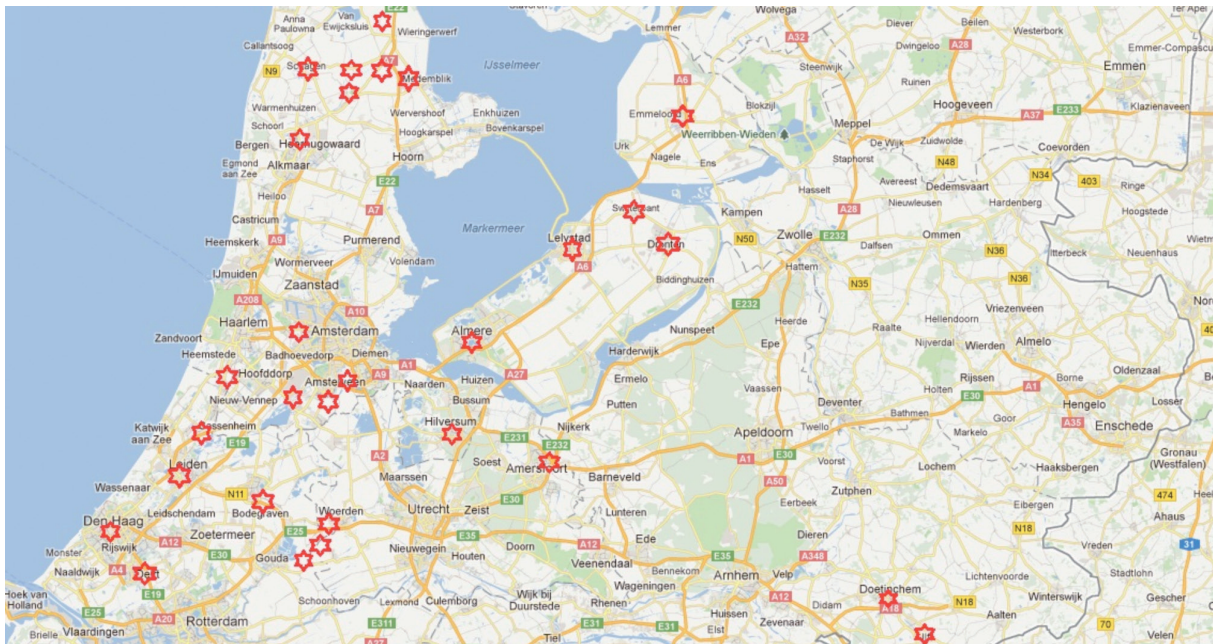
Op pagina 18 is inzichtelijk gemaakt welke plaatsen in Nederland niet meer te bereiken zijn wanneer de schepen tot 1000 ton uit de vaart verdwijnen en/of er onvoldoende onderhoud wordt gepleegd aan deze vaarwegen. Uiteraard blijven de gevolgen niet beperkt tot Nederland, maar zijn er ook Europees gevolgen. Ook steden in Duitsland, België en Frankrijk zullen onbereikbaar worden.

## ZUID-NEDERLAND



Zierikzee, Goes, Middelharnis, Spijkenisse, Brielle, Weert, Nederweert, Helmond, Eindhoven, Lieshout, Son, Breugel , Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Tilburg, Roosendaal, Oud Gastel, Steenberg en Zevenbergen

## MIDDEN-NEDERLAND



Delft, De Haag, Leiden, Lisse, Hillegom, Aalsmeer, Halfweg, Oudekerk aan de Amstel , Uithoorn, Woerden, Bodegra- ven , Haastrecht , Oudewater , Hilversum , Amersfoort ,Almere , Lelystad, Emmeloord, Swifterband, Dronen, Heerhugowaard, Schagen, Winkel, Kolhorn, Medenblik, Middenmeer, Slootdorp, Doetinchem, Ulft

**NOORD/OOST-NEDERLAND**



Assen, Hogeveen , Coevorden, Emmen, Gramsbergen, Hardenberg, Vroomshoop, Vriezenveen

