

Jaarrede van de voorzitter Erik Schultz uitgesproken op de 166 ste algemene vergadering van BLN-Koninklijke Schuttevaer te Werkendam.

Geachte dames en heren,

Delen van onze geliefde binnenvaart kruipen in 2015 uit de crisis, met name in de droge ladingvaart. Delen van de tankvaart lijken er nu juist verder in verzeild te raken. We zullen de komende tijd nog wel even wat moeilijke momenten meemaken. Dat is een “fact of life” en we zullen ermee moeten leven.

Als we volhouden, en dat moeten we, is er uiteindelijk voor de binnenvaart een goede toekomst waar we allemaal van kunnen profiteren, wij als binnenvaart en de maatschappij van groen vervoer. De prognoses zijn zonder meer heel gunstig. Ik besef, daar heeft u nu nog weinig aan, maar niet te negatief blijven dus, want dat helpt juist niet om de weg omhoog weer te vinden. “Ons zelfvertrouwen herwinnen en positief blijven”, is hetgeen we moeten uitstralen.

Het integratieproces tussen Koninklijke Schuttevaer en BLN krijgt in 2015 z’n beslag, nadat de leden in ruime meerderheid “ja” hadden gezegd tegen de verdere integratie van KSV in BLN. We zouden allemaal willen dat het veel sneller zou gaan, en was gegaan, maar dit soort processen vraagt zorgvuldigheid om te voorkomen dat ze ontsporen. Ik hecht aan die zorgvuldigheid en vraag daarvoor uw begrip. Alleen met zorgvuldigheid kun je een sterke, duurzame, organisatie bouwen en die verdient u.

De grootste wijzigingen vinden dit jaar plaats op financieel gebied en op het punt van het lidmaatschap. Begin dit jaar hebben conform de toezeggingen op de ledenvergaderingen van de afdelingen alle KSV-leden een brief gekregen met het verzoek en de aanmoediging om ook lid te worden van BLN. Voorts is aangekondigd dat de Schuttevaercontributie via een ingroeimodel zou toegroeien naar het niveau van BLN van 500 euro en 50 cent per ton (zoals dat in 2015 geldt). Een voorstel hiertoe is hedenochtend aan de orde gesteld/aangenomen.

Ruim 180 leden hebben aan de hand van de genoemde brief opgezegd; veelal omdat men geen deel wil uitmaken van de combinatie met BLN maar (soms) ook vanwege andere redenen. Wij betreuren dat. Enkele tientallen (andere) leden zijn direct lid geworden van BLN. Van het overgrote deel van onze leden hebben wij geen bericht terugontvangen. Wij gaan ervan uit dat deze leden conform de inhoud van de brief het lidmaatschap van BLN aanvaardden. Samen zijn we nu op weg om de gewenste brede sterke binnenvaartvertegenwoordiging te vormen.

Helaas blijkt dit niet zonder ledenverlies mogelijk, hoezeer wij ook hebben getracht dat te vermijden, door onze leden stap voor stap kennis te laten maken met de nieuwe organisatie BLN-KSV en dit niet te forceren. Hoe meer druk er wordt gezet, hoe meer afvallers er zullen zijn. Belangrijk is dat de combi BLN-KSV laat zien dat het werk effectief is en beantwoordt aan de vraag van de binnenvaartbranche. De structuur staat er in grote lijn. Nu het beleid en de uitvoering daarvan nog.

Wij hopen dat we de opzeggers alsnog kunnen overtuigen om toch weer lid te worden, omdat het Schuttevaerwerk voor alle varende ondernemers en vaarweggebruikers wordt gedaan, los van de economische stroming waarbij men aangesloten is. Uiteindelijk moeten wij met alle binnenvaartondernemers en vaarweggebruikers een koepel vormen om effectief te kunnen zijn in onze lobby. Dat blijft ons doel.

Het goede nieuws is dat wij ook 300 nieuwe BLN leden hebben kunnen begroeten, die in één keer lid geworden zijn van (een afdeling van) Koninklijke Schuttevaer. In 2015 kunnen zij al deelnemen aan de vergaderingen van de ledengroep Koninklijke Schuttevaer en stemrecht uitoefenen. Vanaf 2016 wordt hun deelname ook in financiële zin geactiveerd en zal aan het Hoofdbestuur en de afdelingen een nog uit te werken contributieafdracht plaatsvinden. Wij verwelkomen de BLN-leden van harte. Dit is een fantastische opsteker. Zowel voor ons als bestuur, als voor het gehele nautisch-technische werkveld.

Als u denkt dat er verder nog niet veel veranderd is dan heeft u dat mis. BLN en KSV gaan verder onder dezelfde naam, met 1 website, 1 emailadres, 1 telefoonnummer, facturen worden gericht aan 1 adres (BLN-KSV), betalingen vinden plaats vanaf 1 rekening, waarbij 1 BTW nummer wordt gebruikt. De leden ontvangen 1 contributienota en de contributie wordt centraal geïnd. Wie denkt dat je dat allemaal even in een paar weken doet heeft het (ook) mis. Daar is door bestuur en personeel geweldig veel werk voor verzet (om zover te komen). En we zijn er nog niet. Dit jaar zal ook het KSV personeel overgaan naar BLN en kunnen de activiteiten nog verder integreren. Team BLN en team KSV zijn binnen 1 organisatie beschikbaar voor alle leden. We denken na over een statutenwijziging. En mogelijk verhuizen we naar een nieuwe locatie, zoals het er nu uitziet wel op hetzelfde adres aan het Vasteland. Over het predicaat Koninklijk kunnen we nog niets met zekerheid zeggen.

Geeft u ons als bestuur en mij het vertrouwen dit karwei af te maken. We zijn bezig de grootste binnenvaartorganisatie van Europa vorm te geven. Waar gehakt wordt vallen spaanders, dus ook hier kan er wel eens iets mis gaan. Desondanks vertrouwen wij erop dat we in onze opzet zullen slagen. Met het jonge frisse enthousiasme van BLN in combinatie met de wijsheid van Koninklijke Schuttevaer en uw hulp & steun moet dat zeker lukken. Ik dank u voor het vertrouwen tot dusver.

Dames en heren,

De Schuttevaerpoot binnen BLN werkt door aan een goede infrastructuur en aan wetgeving die ons dient en niet in de weg zit. Er gaan gelukkig veel zaken goed.

Ondanks de economische tegenwind van de afgelopen jaren zijn toch al onze vaarwegprojecten boven water gebleven. Wij hebben daar met onze COV-partners hard aan getrokken. Er wordt gewerkt aan het opheffen van knelpunten in ons vaarwegennet door de aanleg van nieuwe sluisen bij Zwartsluis, Zaandam en Terneuzen.

Grote vernieuwingen zijn ondanks de crisis gewoon voortgezet zoals de verruiming van de Maas, de aanleg van het Máximakanaal, de verruiming van de Twenthekanalen, de nieuwbouw van de Julianasluis en van de route Lemmer-Delfzijl, alsmede de aanleg van diverse ligplaatsen. En we zijn nog lang niet klaar. In procedure zijn en tot spoedige uitvoering komen nieuwe sluisen bij Eefde, Nieuwegein, Terneuzen en IJmuiden, alsmede de bochtafsnijding van de Delftse Schie bij Overschie en de verbreding van het Breddiep bij Rotterdam. Is het vaarwegennetwerk daarmee dan klaar? Nee, dames en heren.

We blijven hard trekken aan de totstandkoming van nieuwe overnachtingshavens. De herinrichting van de bestaande overnachtingshaven Lobith wordt versneld uitgevoerd en is in 2017 klaar. Ook komen er overnachtingshavens langs de Geldersche IJssel. Met de aanleg van een nieuwe overnachtingshaven aan de Beneden Merwede gaat het echter niet goed. Wij hopen dat de Minister bereid is om hier een Rijksinpassingsplan voor te maken. Het beleid van RWS dat schepen slechts gedurende een bepaalde tijd ergens mogen liggen stuit op bezwaren. Het is makkelijk opgeschreven maar lost het tekort aan ligplaatsen niet op. Dit vraagt om een beleidsvisie in veel breder verband. RWS is daarmee bezig en wij volgen het op de voet.

Nieuwe sluisgolven zijn nog nodig bij de Kreekrak en de Krammer, of liever nog zien wij het opgelost door (in plaats daarvan) een nieuwe doorsteek te maken met een sluis bij Bath (er ligt al een spuikanaal). Nieuwe golven zijn ook nodig bij de Volkerak, Grave, Weurt, Delden, Lemmer, Gaarkeuken, Delfzijl, enz. kortom nog wensen te over. En als we de vervoersgroei tot 2050 willen opvangen, zijn er misschien nog wel vijftig nieuwe sluisgolven nodig. We hebben het dus wel ergens over.

Ik was onlangs namens de IA bij een vaarwegbeheerder in Duitsland. De betreffende dienst was blij, want door de inkrimping van het aantal diensten verdubbelde zijn werkgebied. Die inkrimping had tot gevolg een bredere visie en passant wilde hij graag eens met ons filosoferen over de aanleg van het Twente-Mittellandkanaal. Dat we zoiets uit Duitse hoek moegen vernemen doet ons goed.

Terug naar ons eigen land. Wij willen dat RWS op alle sluisen en overnachtingshavens Wifi aanlegt, want onze behoefte aan breedbandig internet wordt steeds groter. Ook voor de Haven van Rotterdam hebben wij nog een aanvullende wensenlijst met Wifi. In de Maashaven wordt op korte termijn Wifi gerealiseerd, waarvoor dank. BLN-KSV heeft de afgelopen dagen nader van gedachten gewisseld met het bestuur van Bureau Telematica Binnenvaart om, mede gezien de wens vanuit gebruikers (ledengroepen container- en tankvaart), in de stuurgroep telematica nog beter samen te werken. Wat de haven van Rotterdam betreft hebben wij naast Wifi-wensen nog wel enige verlangens: hogere bruggen en meer vaarwegcapaciteit op het Hartelkanaal.

Binnen het Centraal Overleg Vaarwegen werken we daarom met verladers en natte aannemers aan een nieuwe knelpunten/kansenlijst die we nog dit jaar aan de Minister en de havens zullen aanbieden. U kunt als lid deelnemen in een werkgroep of uw visie aan deze werkgroep kenbaar maken. Vervolgens willen we zo'n zelfde exercitie ook voor het internationale vaarwegennet maken. De nadruk ligt daarbij in eerste instantie op Frankrijk om enerzijds de verbinding Seine-Nord definitief boven water te trekken. Anderzijds willen wij ook helpen om de bestaande spitsenvaarwegen te revitaliseren. Daarvoor hebben we samen met de NPRC en ELV een plan van aanpak gemaakt. We hopen dat we samen met Franse partners het verschil kunnen maken.

Onze zorg gaat echter ook uit naar het Duitse vaarwegennet; vooral naar de bevaarbaarheid van de Donau en de Noord-Duitse kanalen. Onze Internationale Afdeling maakt gebruik van de uitstekende contacten die zij met Duitse beheerders heeft opgebouwd. Maakt u daar ook gebruik van en spreekt u mij of de IA voorzitter Martin van Dijk daarop aan.

In Nederland kunnen we vaststellen, dat we goed betrokken zijn geweest bij de programma's op het gebied van de waterhuishouding, de bescherming tegen hoogwater en de klimaatverandering.

We zijn er nu goed in geslaagd om in het nieuwe waterbeleid de belangen van de vaarweggebruikers te verankeren. Onze rechten liggen nu beter vast. Ook vrezen wij niet meer voor rivieringrepen of ernstige watertekorten in Nederland als gevolg van hoogwaterbescherming of klimaatverandering. We zijn erin geslaagd alle ingrepen die negatieve gevolgen zouden hebben voor waterstanden of slechtere bevaarbaarheid, buiten de deur te houden. Er komen tot 2050 ook geen nieuwe in het rivierengebied in de vorm van dammen of sluizen, zoals aanvankelijk de bedoeling was. Het voorkomen daarvan heeft veel inspanning en tijd gekost, maar het is gelukt. Dank aan diegenen die daaraan hebben meegewerkt.

Bij de Maas en de Geldersche IJssel kwamen grote problemen op ons af bij de uitvoering van de EU-waterkwaliteitsprogramma's door Rijkswaterstaat. Nadat we eerst formeel bezwaar hadden gemaakt, is het ons in overleg gelukt een aanvaardbare oplossing te bereiken waarbij Rijkswaterstaat ons zelfs aparte verklaringen heeft overlegd zodat de veiligheid en bevaarbaarheid is geborgd. We zijn natuurlijk niet blij met al die ontsteningen, maar uiteindelijk gaat het ons om de bevaarbaarheid. Die is nu geborgd en vastgelegd. Ook dank daarvoor.

Een ander aandachtspunt is de landelijke opgave die er ligt voor de realisatie van windmolens. We moeten letterlijk oppassen dat die niet teveel in ons vaarwater komen. Nu is 5% van onze energie duurzaam; in 2020 moet dat 14% zijn. Een hele opgave, die nog plaatsing van vele extra windmolens zal vergen. De neiging bestaat om die langs vaarwegen te plaatsen. Wij ontvangen klachten over storingen van windmolens op onze radarbeelden. Volgens ons moet daar onderzoek naar gedaan worden. Heeft u er ervaringen mee, meldt het ons. Nu kunnen we er nog wat aan doen.

Niet over alles zijn we tevreden. Het huisvuildossier blijft ons dwarszitten. Iets anders waarover wij ons ook grote zorgen maken is het wegvloeien van nautische kennis bij RWS op beleidsniveau. RWS is er na de laatste reorganisatie naar onze mening nog niet in geslaagd de nautische kennis te borgen. Er zijn nu blinde vlekken binnen de organisatie. In mijn vorige jaarrede heb ik de RWS daarop aangesproken. Aan de hand daarvan heeft de RWS top mij uitgenodigd voor een gesprek. We zijn nu goed “on speaking terms” en de scheepvaartbelangen worden onderkend. Maar waar we het niet eens zijn blijven we de beheerder aanspreken.

RWS probeert ook al twee jaar op de bediening van sluizen 40 fte te besparen. Op de totale RWS-begroting voor vaarwegen van 1 miljard euro per jaar spreken we over een cijfer achter de komma. Toch is daarvoor heel Nederland op z'n kop gezet. De Minister en RWS hebben ons daarmee geen dienst bewezen en het imago van de binnenvaart als “zeer betrouwbare vervoerder” aangetast. Na twee jaar is er zelfs nog geen overeenstemming op de Twenthekanalen en de Kop van Overijssel. RWS heeft ons beloofd dat men er voor 1 juli uit zal zijn. Daarna willen wij het woord “versoberingen” niet meer horen.

Wij weten dat Minister Schultz de binnenvaart een warm hart toedraagt. Mede vanuit die achtergrond vinden wij het jammer dat één van haar lievelingsprojecten, het zich automatisch verplaatsen van vervoermiddelen, zich beperkt tot auto's op de weg.

Ook op de vaarweg zijn we al heel ver gevorderd met het toepassen van ICT in onze dagelijkse praktijk. Ik verwacht dat we binnen enkele jaren met computer gestuurde schepen op grond van actuele dieptelijnen automatisch in staat zullen zijn de meest optimale vaargeul te zoeken en op grond van een planbaar vaarplan de meest efficiënte vaarsnelheid en route te bepalen. De schipper wordt daardoor steeds meer werk uit handen genomen. Ik zie de toekomstige schipper als een gezagvoerder die vooral toezicht houdt op de automatische processen aan boord. Ook als we niets doen verschijnen deze noviteiten vanzelf in onze stuurhut. En eigenlijk zouden we ook op dat terrein trendsetter moeten zijn, want de techniek is al veel verder. Maar ook hier zit de economische ontwikkeling van de afgelopen zeven jaar ons in de weg.

Zoals het nu gaat, komen al deze zaken afzonderlijk van elkaar onze stuurhut binnen. Wij vragen de Minister om samen met ons één groot project te maken van efficiënt (duurzaam) varen, sluisplanning, logistiek slim varen (minder leeg varen en scheepsruimte delen), actuele dieptelijnen dagelijks aan boord, verkeerscentrale van de toekomst en de procedures (papierwinkel) die daar achter zitten. Er ligt een grote uitdaging. Ik roep de Minister op dit samen met ons op te pakken.

We raken daarmee ook aan het thema van vandaag, het verkeersmanagement. Laten we beginnen met vast te stellen dat alles wat de nieuwe tijd ons heeft gebracht ons leven meestal makkelijker, en vaak ook veiliger en leuker heeft gemaakt. Natuurlijk zijn er ook nadelen, maar die wegen niet op tegen de voordelen, anders zouden we het niet doen. AIS is een goed voorbeeld. Er zijn nog legio toepassingen voor AIS mogelijk.

Je zou er havengeld mee kunnen betalen op grond van je werkelijke verblijftijd. Je zou ermee op internet kunnen zien of de ligplaats waar je naar toe vaart bezet is of niet. Je zou er mee kunnen regelen dat iedereen zich beter aan de regels zou houden. Maar daarvoor is het systeem eigenlijk niet betrouwbaar genoeg. Er blijven dus beperkingen. Je zou er als beheerder ook schepen mee kunnen volgen om een betere sluisindeling en –planning te maken. Dat is een onderdeel van verkeersmanagement. Dat is waar we met u over willen praten en waar we keuzes in moeten en willen maken. Ook keuzes rond privacy. Onze sprekers van vanmiddag leiden u door het onderwerp heen.

Zal ik er ver naast zitten als ik stel, dat we binnen vijf jaar ons schip vanaf een smartphone of tablet kunnen volgen (en -ik zeg het maar voorzichtig- misschien zelfs wel een beetje bijsturen. Technisch zijn we daar toe in staat, en ik zeg dan; dus gebeurt het ook! Als dat zo is, wordt het dan niet tijd dan we ons realiseren dat dat ons leven en ons ondernemen opnieuw drastisch zal veranderen. Wordt het niet tijd dat we daar wat afspraken over maken; over –ik noemde dat al-privacy, over wie een website beheert, wie we inzage geven, over de positie van marine traffic.com, over handhaving, over de toekomst van verkeersposten en al dit soort zaken.

De vooruitgang is er om ons te dienen en niet andersom. Bij sluisplanning zijn er gewoon kansen om het beter te doen. Waarom zou je de scheepvaart niet wat beter spreiden over de dag. Nu varen we allemaal zo snel mogelijk naar de volgende sluis om vooral de toerbeurt niet te missen. En wat er ook gebeurt, die toerbeurt blijft voor ons heilig. Maar wat heeft dat voor zin als we van tevoren al weten dat je twee of drie uur wachttijd zal hebben? Als we allemaal een van tevoren geplande sluispassage hebben afgesproken dan heeft elkaar voorbijvaren ook geen zin meer. Wordt daar ons leven beter of slechter van?

Ja, er zitten haken en ogen aan. Daarom moeten we erover spreken met elkaar en afspraken maken.

Nu valt het gemiddeld genomen allemaal nog wel mee met de wachttijden, maar als conform de prognoses de binnenvaart nog met 50% groeit, wordt dat anders en lopen de wachttijden bij sluizen flink op. Dan moeten er veel kolken bij. En RWS onderzoekt nu of we die nieuwbouw kunnen voorkomen of tenminste kunnen uitstellen door beter te plannen.

Het is inderdaad zo dat gemiddeld genomen er een piek is bij de sluispassages aan het eind van de middag. Die neemt in de avonduren weer af en de nachten zijn meestal stil. Nu is het natuurlijk niet de bedoeling dat Rijkswaterstaat gaat bepalen hoe wij varen, welke snelheid en welke route wij moeten volgen en of we overdag of s' nachts willen schutten. Of hoeveel omlopen wij per week zouden willen maken. Wij zullen ervoor zorgen dat de schipper de baas op zijn schip blijft, maar waar er ruimte is om elkaar beter te informeren en de reistijden (of de logistiek) beter te plannen, moeten we dat natuurlijk wel proberen. Als we allemaal aan het begin van de dag ons vaarplan, de route en de verwachte aankomsttijd bij sluizen en de eindbestemming aan RWS zouden doorgeven valt er wel veel beter te plannen. Maar willen we dat ook? U moet die vraag zelf beantwoorden.

In ruil daarvoor zou RWS ons een volledig inzicht in de planning kunnen geven en aan ons beter planbare en betrouwbare reistijden kunnen waarborgen. Eigenlijk willen we dat de sluis dan groen staat als we er aankomen en vervolgens alle volgende sluizen ook. Kijk, daar hebben we wat aan. Een groene of een blauwe golf. En als dat niet lukt dan houden wij natuurlijk wel onverkort vast aan de noodzaak tot bouw van die nieuwe sluiskolken. In het merendeel van de gevallen lijkt mij dat overigens op niet al te lange termijn toch onvermijdelijk.

Genoeg stof voor discussie lijkt me.

Ik dank tenslotte een ieder die zich het afgelopen jaar heeft ingespannen voor BLN-Koninklijke Schuttevaer, in het bijzonder onze afdelingsbestuursleden, de regiovertegenwoordigers en de –coördinatoren en natuurlijk ook –last but not least- ons personeel. Zij doen bijzonder goed werk.

Ik wens u en ons een goede discussie.
Ik dank u wel.

Erik Schultz, voorzitter ledengroep BLN-Koninklijke Schuttevaer