

[OPINIE] Verduurzamingsfonds in strijd met Europese resolutie

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wil een verplichte bijdrage van binnenvaartondernemers aan een verduurzamingsfonds. Om de scheepseigenaar, die geen kans heeft gezien gebruik te maken van de paar subsidiepotjes, toch te laten vergroenen, wordt een truc bedacht: de CCR wil degenen die niet op tijd van goocheltrucs gebruik hebben kunnen maken straffen en noemt dat 'eerlijk', want tenslotte is het de bedoeling dat de vervuiler betaalt (dat klinkt altijd goed). Waarbij niet de verlader de vervuiler is in de optiek van de CCR, maar de binnenvaartondernemer.

Redactie Rotterdam, 11 maart 2022, 12:00



'Het is opvallend dat de CCR hiermee rechtstreeks ingaat tegen de wens van het Europees Parlement', stelt de ASV.

De CCR, ooit opgericht om een vrije doorvaart over de Rijn te garanderen, wil vooral die schepen die al tot het bot zijn uitgeknepen door diezelfde CCR nog eens extra straffen en hen een opslag laten betalen op de gasolie.

Dat treft velen, maar in ieder geval ook weer die groep schepen die al zo hard aan het verdwijnen is, de schepen die nodig zijn om vervoer over water te kunnen garanderen. De door de secretaris-generaal van de CCR ooit zo denigrerend genoemde 'papa-

mamabedrijfjes' waar men vanaf wil. Niet omdat deze gezinsbedrijven vervuilender zouden zijn, maar omdat zij minder kans hebben om te vergroenen volgens 'de regels'.

In strijd met resolutie

Het is opvallend dat de CCR hiermee rechtstreeks ingaat tegen de wens van het Europees Parlement, want in de resolutie 'Naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa' lezen wij dat het Europees Parlement de Europese Commissie verzoekt alle belanghebbenden in de binnenvaart te ondersteunen en te stimuleren. ALLE belanghebbenden!

Onvoldoende samenwerking

Het Europees parlement verzoekt bovendien om samen te werken aan een duurzame en sociale toekomst, maar de CCR werkt niet samen met degenen die het uitvoeren: de binnenvaartondernemers. Er wordt (door EBU en ESO en het IWT, waarin bijna geen schipper te bekennen is) wel námens de binnenvaartondernemers gesproken, maar nauwelijks mét hen.

Aantasting concurrentievermogen

Bovendien wordt met deze wens van de CCR het verzoek van het Europees Parlement om tegelijkertijd het ondernemerschap en het concurrentievermogen van de hele sector te ondersteunen, genegeerd. Sterker nog: het concurrentievermogen wordt aangetast, want tenslotte zien wij op de weg niet dit soort gedifferentieerde tarieven bij de pomp verschijnen.

Juist de kleinere schepen, die direct met de vrachtwagen concurreren, zullen hier last van ondervinden. En wat ondernemerschap betreft; als je niet in staat wordt gesteld zelf een goed inkomen te genereren – door zowel de overgangseisen van de CCR/Cesni, als extra kosten zoals hier genoemd – hoe kun je dan als ondernemer keuzes maken die op een gezonde manier leiden tot vergroening?

Kleinere vaarwegen

Het Europees Parlement is van mening dat het onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken, door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk, dat wordt onderhouden en bevaarbaar is. Het Europees Parlement verzoekt daarom de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen.

Dan moet de CCR toch eens gaan zorgen dat ze stopt met (nog meer) regelgeving die nu zorgt voor het uit de vaart nemen van die schepen die op die kleinere vaarwegen kunnen varen.

Niet weer een fonds

En dan is er nog dat heikele punt van een fonds. Vraag de schippers naar de besteding van hun geld dat zij in het reserve- (dan wel sloop-) fonds hebben gestopt. Of vraag wat ze vinden van de 'groene' besteding van de SAB-gelden en je krijgt een berg met commentaar over je heen. Commentaar waaruit blijkt dat de schippers vinden dat er heel slecht met hun middelen wordt omgesprongen, waarbij ze zelf niets te zeggen hebben over de door hen ingebrachte gelden. Dus wat dat samenwerken betreft voor die duurzame en sociale toekomst: daar mag eerst wel eens een tandje bij, voordat de schippers weer iets krijgen opgelegd 'in ons aller belang'.

Inzage geldstromen

Daarom heeft de ASV ook een officieel schrijven gestuurd naar het IWT Platform, omdat 600.000 euro per jaar uitgeven vanuit het Reservefonds betekent dat men verantwoording dient af te leggen over wat met dat geld gebeurt aan degenen die het geld hebben ingebracht: de schippers dus. Laat hen beoordelen of zij vinden dat het werk wat het IWT Platform verricht de moeite waard is om zoveel geld te besteden.