

# WORKSHOP OVER LIGPLAATSEN ALS ELEMENT VOOR EEN TOEKOMSTGERICHTE BINNENVAART

Ref: CC/CP (18)15



De laatste maanden is er nauwelijks een andere thematiek in de binnenvaart geweest die de media zo sterk heeft gedomineerd als de ligplaatsen voor binnenschepen. Deze thematiek betreft onder andere het verdwijnen van bestaande aantrekkelijke ligplaatsen in binnenstedelijke gebieden, het ontbreken van auto-afzetplaatsen, de effecten van geluidsoverlast en de schadelijke emissies van stilliggende schepen op de bewoners en luchtkwaliteit in de binnenstad alsook de opstelling van toekomstige eisen, zoals het verplichte gebruik van walstroom op individuele ligplaatsen.

Op 8 en 9 november 2018 zijn vertegenwoordigers van 10 Europese staten en binnenvaartorganisaties bijeengekomen in Wenen om deze thematiek te bespreken. Hans-Peter Hasenbichler, directeur van viadonau, en Gerhard Kratzenberg, voorzitter van het Comité Infrastructuur en milieu van de CCR, hebben in hun welkomstwoorden voor de opening van de workshop de uitdagingen voor de binnenvaart in de komende jaren geschetst, zoals de klimaatverandering, laagwatersituaties en concurrentiekracht. Gerhard Kratzenberg heeft het belang onderstreept van voldoende hoogwaardige ligplaatsen voor het gehele binnenvaartstelsel en haar toekomstbestendigheid en duurzaamheid. Hans-Peter Hasenbichler heeft benadrukt dat de binnenvaart voor veel goederen de best denkbare vervoerswijze is en dat ook in de toekomst zal blijven. De uitdagingen moeten echter actief worden aangepakt.

De deskundigen hebben vervolgens hun ervaringen uitgewisseld met het bepalen van de behoefte aan ligplaatsen, het plannen en uitrusten van ligplaatsen en auto-afzetplaatsen alsook de nieuwe procedures voor het ligplaatsmanagement, nadere informatie gegeven over de nationale strategieën voor ligplaatsen en intensieve, levendige en controversiële debatten gevoerd aan de hand van hoogwaardige bijdragen.

## SOCIALE DUURZAAMHEID

Kai Kempmann van het secretariaat van de CCR heeft in de eerste plaats het belang van ligplaatsen voor het concept van een sociaal duurzame binnenvaart benadrukt. Om werk en gezinsleven te kunnen combineren en het beroepsimago van de binnenvaart ook in de toekomst aantrekkelijk te houden, zijn bijvoorbeeld voldoende ligplaatsen met goede verbindingen met het openbaar vervoer en voldoende auto-afzetplaatsen nodig. Een ander belangrijk aspect is een goede uitrusting van bestaande ligplaatsen. De uitrusting van ligplaatsen met walstroom zou bijvoorbeeld de geluidsoverlast en schadelijke emissies van binnenschepen kunnen verminderen, vooral in binnenstedelijke gebieden, en zo kunnen bijdragen tot een betere acceptatie van de binnenvaart en dus ook tot de verbetering van de sociale cohesie.

Erik Schultz heeft deze aspecten namens de Europese Binnenvaart Unie (EBU) en de Europese Schippers Organisatie (ESO) ter sprake gebracht in zijn presentatie over de aanbevelingen van de binnenvaart en gewezen op het gevaar van sociaal isolement door de verdere afschaffing van ligplaatsen in de binnenstad en de risico's van het voor anker liggen aan de rand van de vaargeul. André Städtner van de Berufsgenossenschaft Verkehr is nader ingegaan op de belangrijke en vaak verwaarloosde medische en sociale aspecten van ligplaatsen. Het stilliggen aan de rand van de vaargeul leidt bijvoorbeeld vaak tot psychologische stress door een gebrek aan slaap of een verstoorde nachtrust.

# viadonau



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F| 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

## LOCATIE EN UITRUSTING VAN DE LIGPLAATSEN

Ulf Meinel van viadonau heeft de richtlijnen gepresenteerd voor een vraaggerichte ontwikkeling van ligplaatsen in Oostenrijk. Niet alleen is een voldoende aantal ligplaatsen belangrijk, en vooral openbare ligplaatsen, maar deze moeten ook een goede kwaliteit en uitrusting bieden. De uitvoering van het concept is toegelicht aan de hand van praktijkvoorbeelden van ligplaatsen in Wenen en Linz.

Deskundigen uit Duitsland, Tsjechië en Nederland hebben gerapporteerd over geplande en in aanbouw zijnde ligplaatsen en de rol van de rivierencommissies toegelicht. Ook het concept voor de vaststelling van de behoefte aan ligplaatsen langs de Rijn, dat door Nederland en Duitsland gezamenlijk is ontwikkeld in het kader van het Comité Infrastructuur en milieu van de CCR, is gepresenteerd. Volgens dit concept wordt de behoefte bepaald door de verkeersintensiteit, dus het aantal schepen in een sector van de waterweg, vermenigvuldigd met een factor voor de verblijfsduur en een ongelijkheidsfactor. Dit model is gebruikt om het aantal ligplaatsen langs de Rijn te beoordelen. Het model heeft aangetoond dat voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn. Er kan echter wel meer worden gedaan om de kwaliteit van de bestaande ligplaatsen te verbeteren, een constatering die door alle deelnemers werd onderschreven.

De verduidelijkingen over de complexiteit van de nationale plannings- en goedkeuringsprocedures hebben belangrijke inzichten opgeleverd voor de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. De aanleg van een ligplaats, inclusief planning en goedkeuring, kan tot 10 jaar in beslag nemen. Gezien het aantal ligplaatsen dat op het punt staat te worden voltooid, hebben de vertegenwoordigers van de staten het bedrijfsleven om nog wat geduld gevraagd. Zij hebben er echter ook uitdrukkelijk op gewezen dat het binnenvaartbedrijfsleven met één stem moet spreken om gehoord te worden in het kader van de openbare discussie over ligplaatsen in aantrekkelijke binnenstedelijke gebieden.

## WALSTROOM

Roelof Weekhout (Rijkswaterstaat) heeft de wettelijke grondslag voor het gebruik van walstroom en gegevens over de beschikbaarheid ervan in Nederland gepresenteerd. Uit onderzoek van de Universiteit Delft in 2011 blijkt dat het gebruik van walstroom ook voor scheepsexploitanten economisch zinvol kan zijn. De boordgenerator is volgens dit onderzoek alleen gunstiger met een verbruik van meer dan 3 kWh, wat meestal slechts 2 tot 3 uur per dag wordt bereikt.

De vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven hebben de voor- en nadelen van walstroom controversieel besproken en benadrukt dat bijvoorbeeld het leggen van kabels in de winter, over andere schepen heen of via trappentorens aan wal grote moeilijkheden met zich meebrengt en dat ook met de arbeidsveiligheidsaspecten rekening moet worden gehouden. Als alternatief beschikken veel schepen al over voldoende batterijcapaciteit om de liggijd te

overbruggen zonder aansluiting op het walstroomnet. Een ander obstakel is het elektriciteitstarief. De binnenvaart betaalt niet het industriële tarief, maar het hogere huishoudtarief, hoewel een groot gedeelte van de elektriciteit wordt gebruikt voor industriële doeleinden. Hier ziet het bedrijfsleven behoefte aan actie van de zijde van de staten..

## LIGPLAATSMANAGEMENT/RIVER INFORMATION SERVICES (RIS)

Roelof Weekhout (Rijkswaterstaat), Jürgen Trögl (viadonau) en Roland Blessinger (Zwitserse Rijnhavens) hebben RIS-toepassingen voor ligplaatsmanagement gepresenteerd. Roelof Weekhout heeft verklaard dat het Binnenvaart Ligplaatsinformatiesysteem (BLIS) hiervoor automatisch zowel AIS- als radargegevens in aanmerking neemt. De bepaling van de bezettingsgraad is echter nog in ontwikkeling en zal verder worden verbeterd. Het bedrijfsleven toonde zich verheugd over deze nieuwe systemen, vooral over de mogelijkheid om over de bezettingsgraad te kunnen beschikken. Dit zou een zekere last wegnemen in het dagelijks werk tegen de achtergrond van de psychologische stress op de werkplek.

## CONCLUSIES

Een centrale gevolgtrekking van de workshop was dat het menselijk aspect weer meer aandacht zou moeten krijgen in het binnenvaartsysteem. Tegen deze achtergrond waren alle deelnemers zich ervan bewust dat de workshop slechts een opmaat kan zijn voor toekomstige activiteiten ter verbetering van de ligplaatsen in de binnenvaart, dat verdere initiatieven nodig zijn en dat dit thema ook in het Donaugebied nader onder de aandacht gebracht moet worden.

De meeste noodzakelijke maatregelen kunnen echter alleen door de respectieve waterwegbeheerders worden uitgevoerd, die primair verantwoordelijk zijn voor de aanleg en de exploitatie van openbare ligplaatsen. Om de situatie op particuliere ligplaatsen te kunnen verbeteren, moeten alternatieve concepten, zoals het dubbele gebruik van overslagplaatsen als ligplaatsen, verder worden besproken met de European Federation of Inland Ports (EFIP).

Link: <https://www.ccr-zkr.org/13020150-nl.html>

## DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

# viadonau



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
F | 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)