



Belevingsonderzoek Binnenvaart 2021

Onderzoek onder binnenvaartschippers
Maart 2022

Colofon



Uitgave

I&O Research
Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede

Rapportnummer

2022/043

Datum

Maart 2022

Opdrachtgever

Platform WoW (Water ontmoet Water)
Rijkswaterstaat

Auteurs

Charlotte Veenvliet
Charlot Stensen



Inhoudsopgave



Inleiding	<u>4</u>
Belangrijkste bevindingen	<u>5</u>
Leeswijzer	<u>6</u>
1. Algemene tevredenheid en belang	<u>7</u>
2. Tevredenheid op deelaspecten	<u>12</u>
3. Verbetermogelijkheden volgens schippers	<u>41</u>
4. Actuele thema's	<u>46</u>
Bijlage A: Onderzoeksverantwoording	<u>54</u>
Bijlage B: Profiel van de respondent	<u>55</u>

Inleiding

Achtergrond van het onderzoek

Om de wensen en meningen van de vaarweggebruikers over de Nederlandse vaarwegen te monitoren voert Platform WoW (Water ontmoet Water) het belevingsonderzoek binnenvaart uit. Platform WoW is een neutrale partner die de samenwerking tussen vaarweg- en waterbeheerders onderling initieert, faciliteert en stimuleert. Het samenwerkingsverband, bestaande uit de provincies en Rijkswaterstaat, heeft in 2018 een belevingsonderzoek onder binnenvaartschippers voor zowel de rijks- als provinciale vaarwegen uitgevoerd. Rijkswaterstaat heeft in 2020 een individuele vervolgmeting voor deze doelgroep uitgevoerd over de Rijksvaarwegen.

Voorliggend rapport presenteert de resultaten van het Belevingsonderzoek Binnenvaart 2021. De resultaten van dit kwantitatieve onderzoek geven Rijkswaterstaat en provincies inzicht in de tevredenheid van schippers over het beheer en over diverse andere aspecten van de vaarwegen. De resultaten worden gebruikt als input voor beleidsadviezen en verbeteracties.

Doelgroep en steekproef

De doelgroep van dit onderzoek zijn Nederlandstalige schippers die op Nederlandse vaarwegen varen (in beheer van Rijkswaterstaat of provincies).

In totaal hebben 747 schippers deelgenomen aan het onderzoek. Hieronder staat de netto steekproef weergegeven en de laatste regio waar deze schippers hebben gevaren.

Tabel 1
Netto steekproef schippers belevingsonderzoek binnenvaart 2021 (n=747)

RWS regio	n	%	Provincie	n	%
Noord-Nederland	35	6%	Friesland	22	17%
Oost-Nederland	115	19%	Groningen	13	10%
Midden-Nederland	69	11%	Drenthe	2	2%
West-Nederland Noord	27	4%	Overijssel	23	18%
West-Nederland Zuid	116	19%	Flevoland	5	4%
Zee en Delta	97	16%	Utrecht	3	2%
Zuid-Nederland	162	26%	Noord-Holland	5	4%
			Zuid-Holland	29	23%
			Zeeland	24	19%
Totaal	621		Totaal	126	

Belangrijkste bevindingen



Zes op de tien schippers tevreden met RWS als beheerder

Zes op de tien schippers (61%) zijn (zeer) tevreden met Rijkswaterstaat als beheerder van de vaarwegen. Dit percentage is vergelijkbaar met het percentage in 2020.

Driekwart schippers tevreden met provincie als beheerder

Met 74% zijn de schippers op de provinciale vaarwegen dit jaar meer tevreden over de provincie als beheerder dan in 2018 (65%).

Meest tevreden: bedieningstijden en benadering schipper

Schippers op de rijksvaarwegen zijn het meest tevreden over de bedieningstijden van de bruggen en sluizen en schippers op de provinciale vaarwegen over het te woord staan door de sluis-/brug-bedienaar/verkeersbegeleider.

Wat willen schippers verbeterd zien?

Schippers op de rijksvaarwegen geven aan dat zij met name behoefte hebben aan meer ligplaatsen, betere doorstroming bij bruggen en sluizen en het verbeteren van het achterstallige onderhoud aan objecten, bij de ligplaatsen en van het groen.

Schippers op provinciale wegen benoemen verbeteringen in de bediening van bruggen, meer ligplaatsen en betere handhaving op overige vaarweggebruikers zoals recreatievaarders, roeiers of (sport)vissers.

Inzetten op onderhoud bruggen, sluizen en vaarwegen

Voor Rijkswaterstaat zijn het verbeteren van de tevredenheid over het onderhoud van bruggen en sluizen en het onderhoud aan de vaarwegen de aspecten die het meest van belang zijn en dus het meeste effect sorteren om de tevredenheid van de schippers te verhogen.

Voor provincies geldt dit voor het onderhoud van bruggen en sluizen en de mate waarin de ingeschatte reistijd overeenkomt met de daadwerkelijk gemaakte reistijd. Deze aspecten vinden de schippers op provinciale vaarwegen belangrijk. Hier zitten dus de grootste verbeterkansen voor provincies.

Leeswijzer



Hoofdstuk 1 laat de algemene tevredenheid over het beheer van de vaarwegen zien en toont door middel van prioriteitenmatrices wat de belangrijkste verbeterpunten zijn voor Rijkswaterstaat en de provincies. Hoofdstuk 2 gaat in op de tevredenheid van schippers op de diverse deelaspecten zoals kwaliteit en onderhoud van de vaarweg. De deelaspecten waarbij 15 procent of meer van de schippers (zeer) ontevreden zijn, worden daarbij aan de hand van de gerubriceerde open antwoorden nader toegelicht. Hoofdstuk 4 zoomt in op de verbetermogelijkheden vanuit de schipper. Hoofdstuk 5 bevat de resultaten over de actuele thema's hinderbeleving en werkzaamheden. In de bijlage is de onderzoeksverantwoording en het profiel van de schippers met achtergrondkenmerken van de doelgroepen opgenomen.

Percentages en significanties

Als percentages in de tekst samen worden gerapporteerd, kunnen deze als gevolg van afrondingsverschillen één procentpunt afwijken van de percentages in de grafieken (bijvoorbeeld *tevreden* en *zeer tevreden*). In de tekst worden relevante, significante verschillen tussen Rijkswaterstaat en provincies beschreven (met een betrouwbaarheid van 95 procent). Waar mogelijk is ook gekeken of resultaten significant verschillen van de voorgaande meting.

1. Algemene tevredenheid en belang



Dit hoofdstuk beschrijft de **algemene tevredenheid** over de vaarwegen. Deze algemene tevredenheid wordt gekoppeld aan het belang: Met behulp van een correlatieanalyse wordt uitgerekend wat het effect van een deelaspect is op de algemene tevredenheid. Hoe hoger de score hoe hoger het belang is. Verbeteringen op aspecten die hoog scoren, hebben dus ook het grootste effect op de algemene tevredenheid. Deze aspecten staan weergegeven in een **prioriteitenmatrix** voor zowel de Rijks- als de provinciale vaarwegen: waar moet op ingezet worden om de tevredenheid onder schippers te verbeteren?



Beheer van vaarwegen



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn met **Rijkswaterstaat (RWS)** of de **provincie als beheerder** van de vaarwegen over de laatst gevaren route.

Tevredenheid met RWS als beheerder

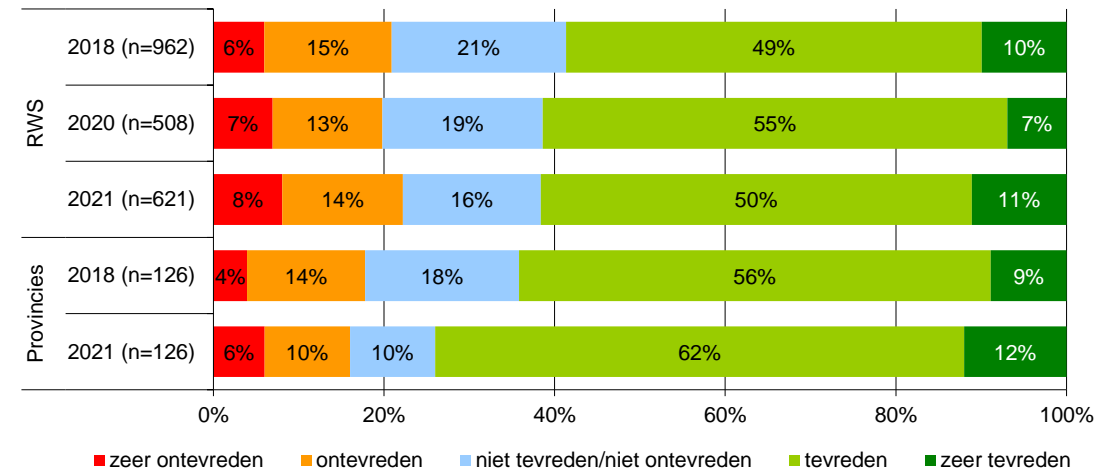
Zes op de tien schippers (61%) zijn (zeer) tevreden met Rijkswaterstaat als beheerder. Er zijn kleine verschillen in de algemene tevredenheid ten opzichte van de voorgaande jaren.

Tevredenheid met provincie als beheerder

Van de schippers die de laatste route in de provincie hebben gevaren, is driekwart (74%) (zeer) tevreden over de provincie als beheerder van de vaarwegen. Ten opzichte van 2018 is de mate van tevredenheid toegenomen.

Figuur 1

Hoe tevreden bent u over [Rijkswaterstaat/Provincie] als beheerder?



Impact aspecten op tevredenheid



Prioriteitenmatrices: Welke aspecten verdienen aandacht?

De volgende pagina's tonen de prioriteitenmatrices voor zowel Rijkswaterstaat als de provincies. Deze geven inzicht in welke aspecten het grootste effect hebben op de algemene tevredenheid zowel positief als negatief.

In de prioriteitenmatrices wordt de impact van de verschillende aspecten op de algemene tevredenheid weergegeven. De impact van de verschillende aspecten is berekend door middel van een correlatieanalyse. Deze analyse geeft weer in hoeverre de diverse aspecten van invloed zijn op de algemene tevredenheid over het beheer van de vaarwegen door Rijkswaterstaat en door de provincie.

Aspecten die (relatief) negatief worden beoordeeld en veel invloed blijken te hebben op de algemene tevredenheid, staan in het kwadrant linksboven. Dit zijn aspecten waar de eerste prioriteit zou moeten liggen als het gaat om het verbeteren van de algemene tevredenheid.

Andersom is het belangrijk om energie te blijven steken in positieve aspecten met veel invloed (wat goed is, goed houden). Deze aspecten zijn rechtsboven in de matrix te vinden.

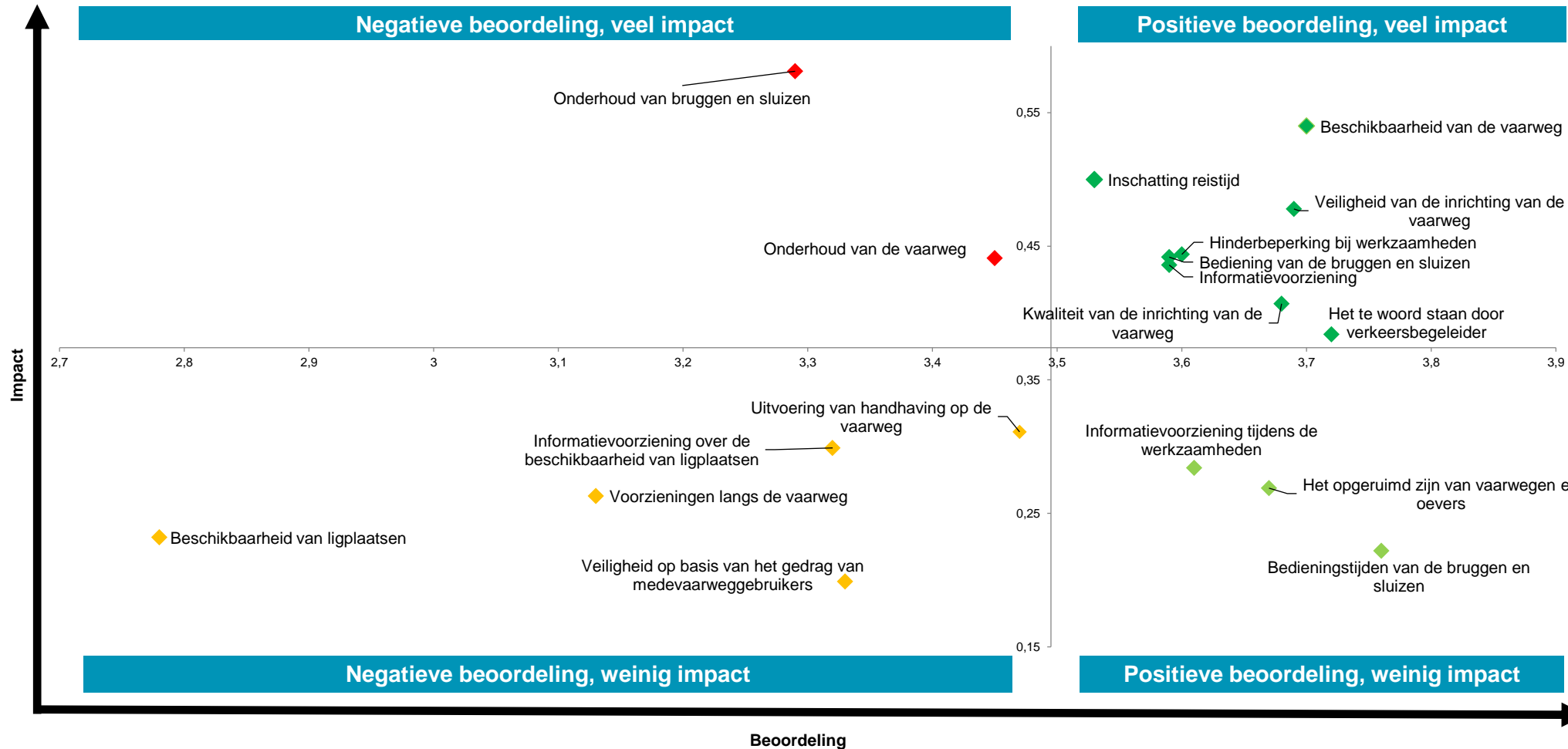
Conclusie prioriteitenmatrices

Het onderhoud van bruggen en sluizen en het onderhoud aan de vaarwegen zijn de aspecten die door schippers op rijksvaarwegen beneden gemiddeld worden beoordeeld en het meest van invloed zijn op de algemene tevredenheid.

Het onderhoud van bruggen en sluizen en de mate waarin de ingeschatte reistijd overeenkomt met de daadwerkelijk gemaakte reistijd zijn de aspecten die door schippers op provinciale vaarwegen beneden gemiddeld worden beoordeeld en het meest van invloed zijn op de algemene tevredenheid.

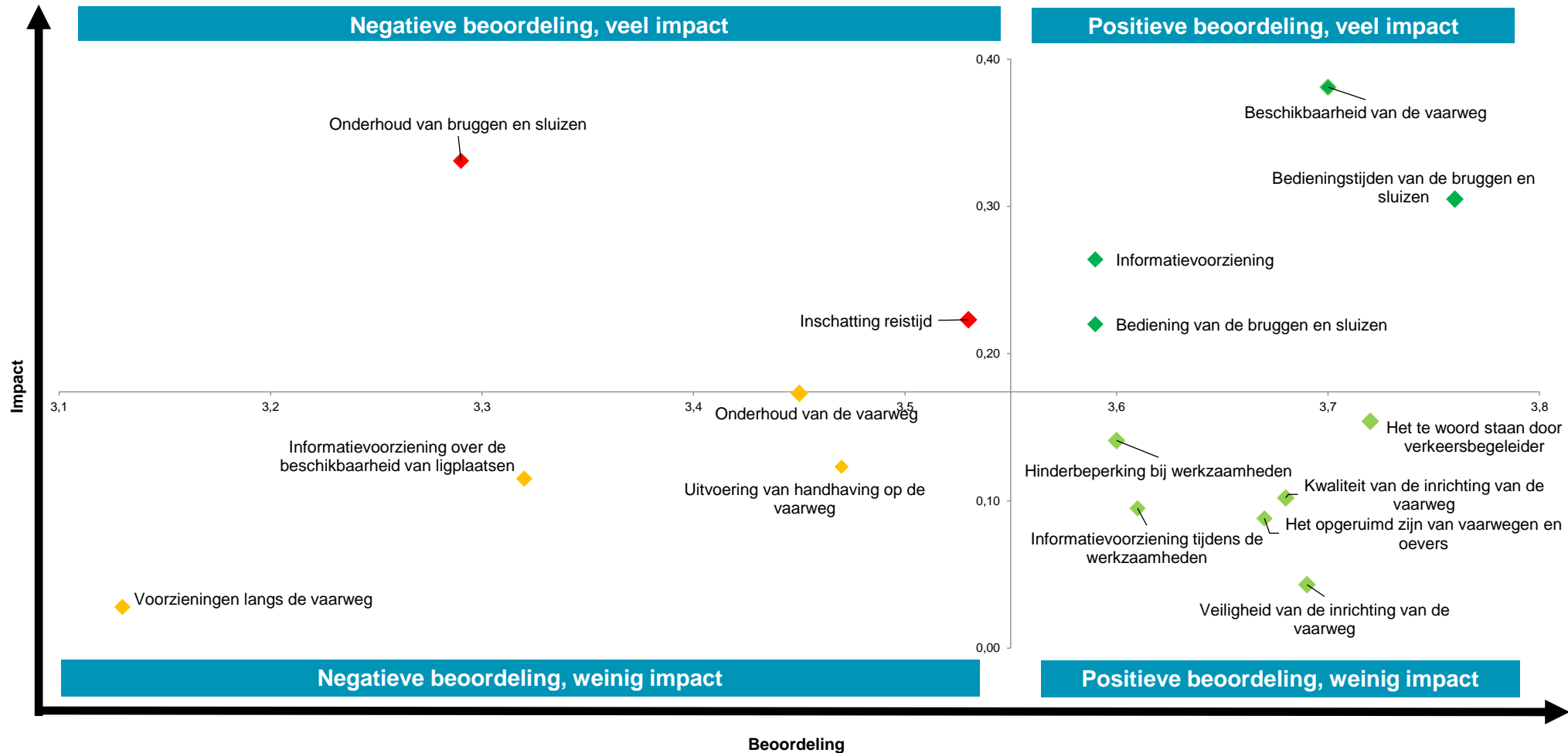
Prioriteitenmatrix Rijkswaterstaat

Figuur 2
Prioriteitenmatrix Rijkswaterstaat



Prioriteitenmatrix Provincies

Figuur 3
Prioriteitenmatrix Provincies



2. Tevredenheid op deelaspecten



Dit hoofdstuk beschrijft de **tevredenheid op de deelaspecten** over de vaarwegen. Na het schetsen van een algemeen beeld over deze aspecten, zoomen de paragrafen achtereenvolgend in op de aspecten kwaliteit en onderhoud, bruggen en sluizen, informatie en veiligheid, hinder en voorzieningen.



Tevredenheid op deelaspecten

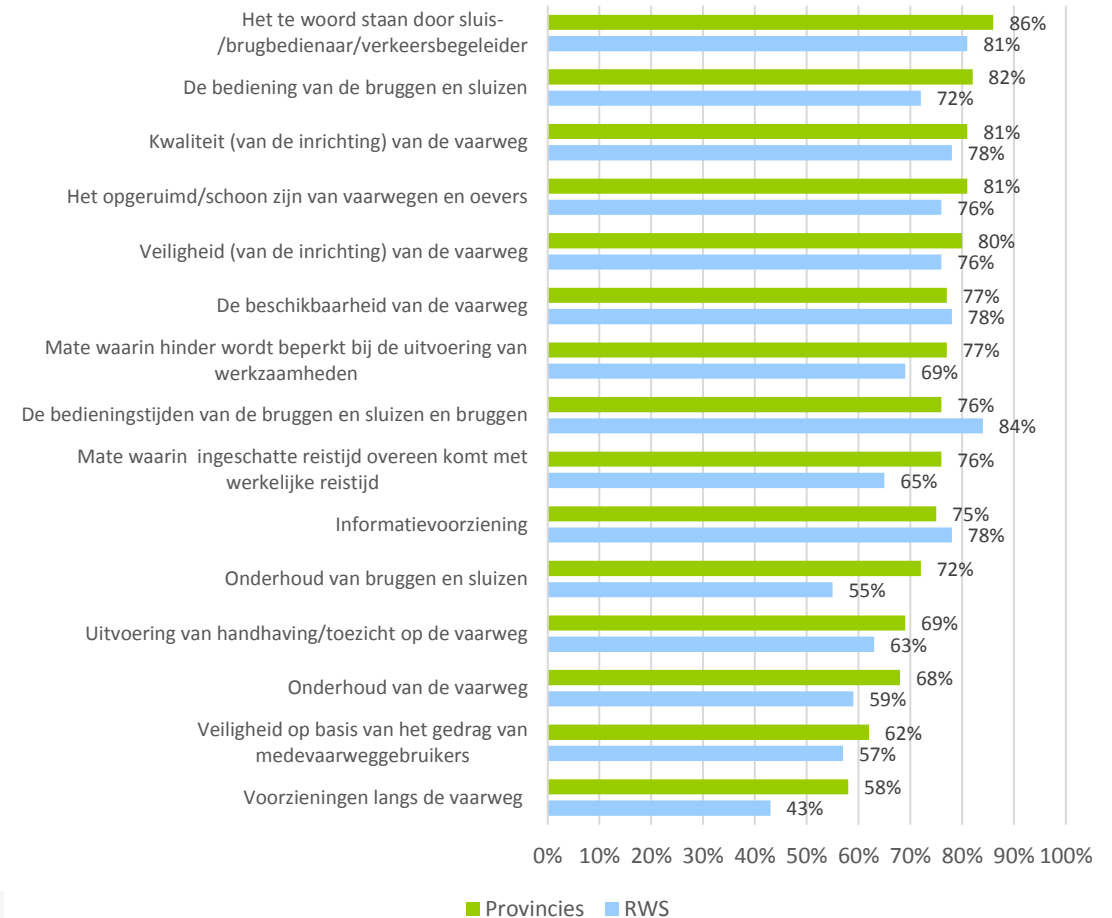


Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **diverse deelaspecten**.

Schippers op de rijkswaerwegen zijn het meest tevreden over de bedieningstijden van de bruggen en sluisen (84%) en schippers op de provinciale vaarwegen over het te woord staan door de sluis-/brug-bedienaar/verkeersbegeleider (86%).

Zowel schippers op rijkswaerwegen als op provinciale vaarwegen zijn het minst tevreden over de voorzieningen langs de vaarweg (RWS: 43% en provincies: 58%).

Figuur 4
Tevredenheid over deelaspecten (% (zeer) tevreden)



2.1 Kwaliteit en onderhoud vaarweg



Deze paragraaf beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over de **kwaliteit** en **onderhoud** op de rijks- en provinciale vaarwegen. Bij kwaliteit gaat het om aspecten zoals de breedte, doorvaarhoogte en betonning. Bij onderhoud spelen onder andere aspecten als voldoende baggeren, voldoende maaien en oeverbescherming een rol.



Kwaliteit vaarweg



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **kwaliteit van de vaarweg** (breedte, doorvaarhoogte, betonning) tijdens de laatst gevaren route.

Schippers op de provinciale vaarwegen zijn naar verhouding meer tevreden over de kwaliteit van de vaarweg dan schippers die de laatste route over een vaarroute in beheer van Rijkswaterstaat hebben gevaren (81% versus 75%). Schippers op de rijksvaarwegen zijn wel vaker zeer tevreden (17%) over de kwaliteit van de vaarwegen dan eerdere metingen.

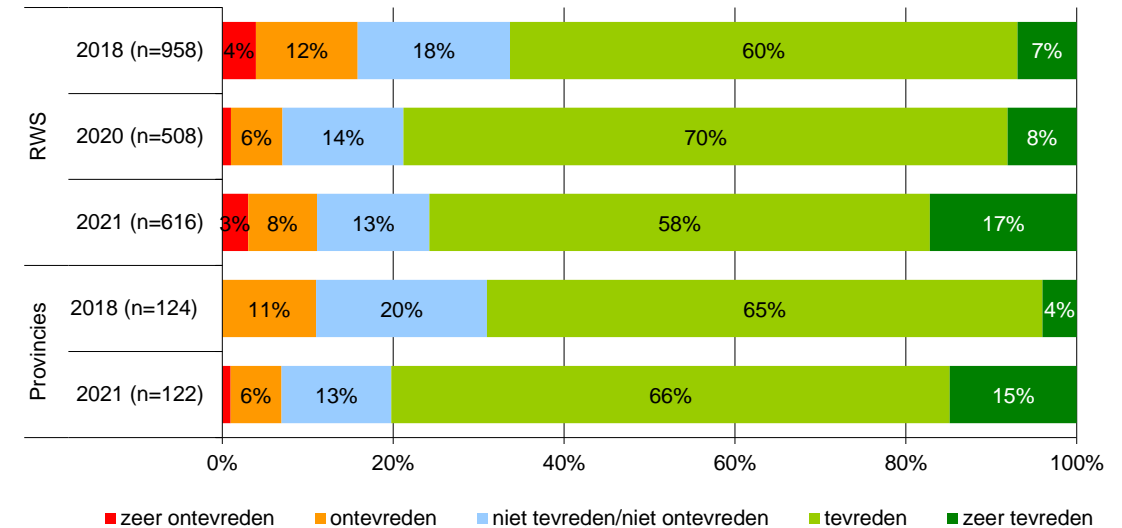
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op een betere doorvaarhoogte en breedte, betere betonning en het vaker en meer structureel uitvoeren van onderhoud.

Een lijn trekken met betrekking tot doorvaarhoogtes

De breedte moet gewaarborgd worden door de steenbestorting terug te leggen, omdat nu de oevers afkaffelen.

Figuur 5

Tevredenheid over de kwaliteit (van de inrichting) van de vaarweg (breedte, doorvaarhoogte, betonning)



Onderhoud vaarweg

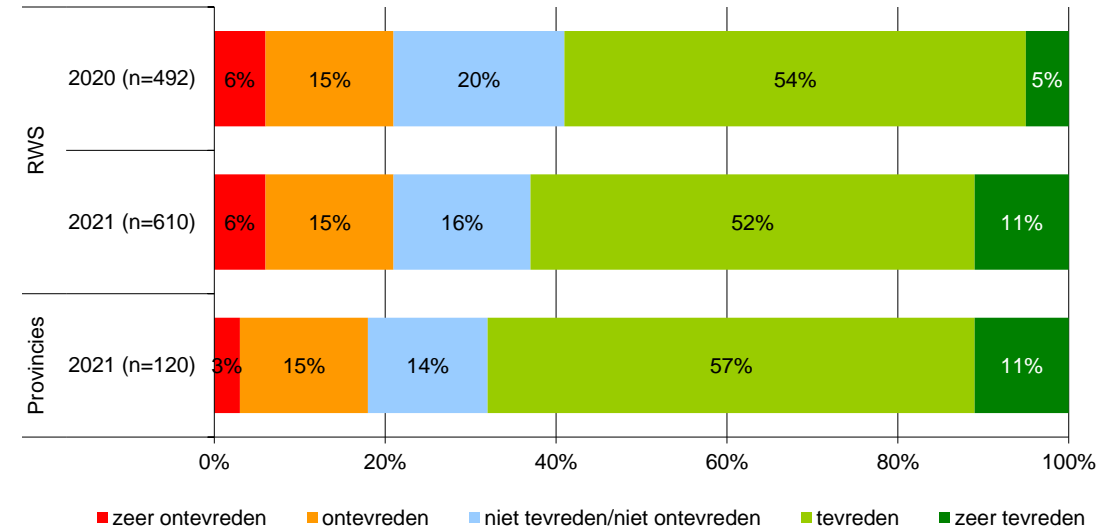


Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over het **onderhoud van de vaarweg** (voldoende baggeren, voldoende maaien, oeverbescherming, etc.) tijdens de laatst gevaren route.

Ruim zes op de tien schippers (63%) op rijksvaarwegen zijn (zeer) tevreden over het onderhoud van de vaarwegen. Dit aandeel is hoger dan de meting in 2020. Schippers op de provinciale vaarwegen zijn iets positiever: twee derde van de schippers (68%) zijn hier (zeer) tevreden over.

Figuur 6

Tevredenheid over het onderhoud van de vaarweg (voldoende baggeren, voldoende maaien, oeverbescherming, etc.)



Onderhoud vaarweg | Rijkswaterstaat



Schippers op de *rijksvaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over het **onderhoud op de vaarweg** te verbeteren: Naast meer baggeren, beter onderhoud van het groen en een verbeterde diepgang, worden (het verwijderen van) stenen genoemd als gemis op diverse locaties op de vaarwegen. Sneller, frequenter en meer preventief onderhoud wordt ook door schippers genoemd als verbeteringen.

Bij ligplaatsen beter maaien, want het riet en gras staat meestal hoog boven de bolders en damwand uit.

Niet overal de stenen weg halen overal spoelen de dijken stukje voor stukje weg en gaat de vaarweg in.

Op het Prinses Margriet kanaal mag op veel plekken meer gebaggerd worden. Geven diepgang af van 3.50m, maar met 3.20m heb ik al verschillende malen vastgelegen of niet aan de kant kunnen komen.

Preventiever onderhoud aan sluizen en bruggen. Bijvoorbeeld: de bruggen zijn bij de minste windkracht al gestremd dit is in de laatste jaren allemaal naar beneden bijgesteld.

Stenen storten langs de Maas. Het is gewoon erg hoe de rivier er op dit moment bij ligt. De weilanden (en binnenkort ook bomen) komen in de rivier terecht.

Meer baggeren op vele plaatsen in geheel Nederland zodat er geen onveilige situaties ontstaan voor de scheepvaart.

Tabel 4

Verbeteringen onderhoud op de vaarweg (Rijksvaarwegen), n=97

Verbetering	n	%
Baggeren	18	19%
Onderhoud van het groen	18	19%
Diepgang	14	14%
Stenen	10	10%
Preventief onderhoud	7	7%
Kijken (op locatie) en luisteren (naar schippers)	4	4%
Kwalitatief onderhoud	4	4%
Frequenter onderhoud	3	3%
Geld investeren	3	3%
Kennis en (praktijk)ervaring	3	3%
Sneller onderhoud	3	3%
Algemeen onderhoud	3	3%
In eigen beheer	2	2%
Ligplaatsen	2	2%
Beschikbaarheid en kwaliteit onderdelen	1	1%
Organisatie	1	1%
Toezicht	1	1%

Onderhoud vaarweg | Provincies



Schippers op de *provinciale vaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over het **onderhoud op de vaarweg** te verbeteren: Naast baggeren en het verder verbeteren van de diepgang, noemen schippers ook de breedte van de vaarweg en het (op tijd) onderhouden van de vaarweg en het groen.

Meer baggeren en voorwerpen uit het water halen zoals boomstammen, fietsen en winkelwagens.

Op de juiste diepte brengen. Wij mogen er met 3,20mtr. varen maar lopen met 2,60mtr bij tegenliggers al aan de grond.

Verspoedig het weer op diepte brengen van vaarwater.

Baggerwerk niet in orde.

Op tijd je onderhoud doen.

Op tijd maaien en de overnachtingsplaatsen schoon houden, de steigers zijn spekglad bij de Sneekersluis. Er werd gemaaid na een klacht mijnerzijds, wel direct actie ondernomen.

Tabel 5

Verbeteringen onderhoud op de vaarweg (Provinciale vaarwegen), n=14

Verbetering	n	%
Baggeren	4	29%
Diepgang	2	14%
Breedte van de vaarweg	1	7%
Bruggen	1	7%
Geld investeren	1	7%
Onderhoud van het groen	1	7%
Op tijd onderhoud	1	7%
Voorwerpen uit het water	1	7%
Voorzieningen	1	7%
Overnachtingsplaatsen	1	7%

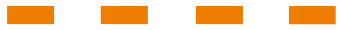
2.2 Bruggen en sluisen



Deze paragraaf beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over de **bruggen** en **sluisen** op de Rijks- en provinciale vaarwegen. Aspecten als het onderhoud, de bediening, de bedieningstijden en het contact met de sluis-/brugwachter/verkeersregelaar komen naar voren.



Onderhoud bruggen en sluisen

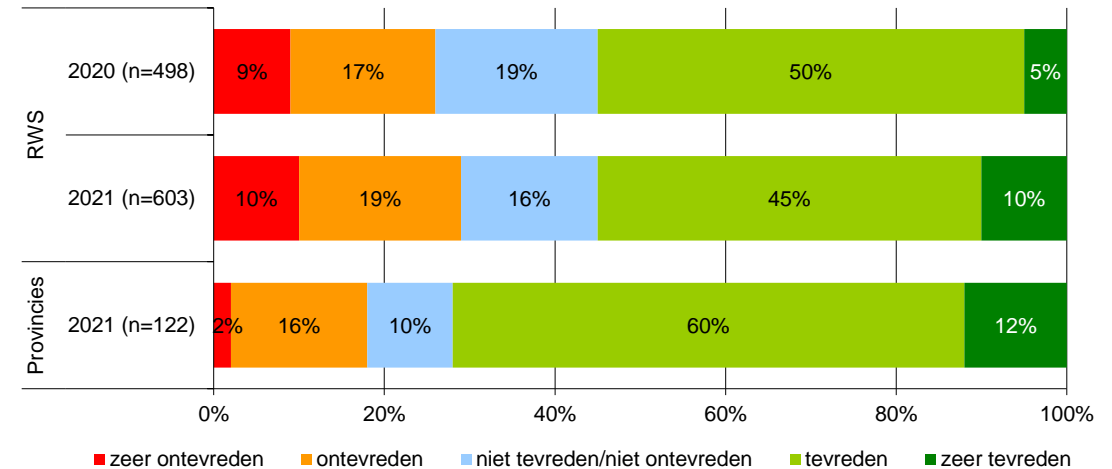


Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over het **onderhoud van bruggen en sluisen** tijdens de laatst gevaren route.

Drie op de tien schippers (29%) op rijkswaerwegen zijn (zeer) ontevreden over het onderhoud van bruggen en sluisen. Dit aandeel is licht gestegen ten opzichte van de eerdere meting in 2020. Schippers op provinciale vaerwegen zijn vaker tevreden over het onderhoud van de bruggen en sluisen dan schippers op rijkswaerwegen.

Figuur 7

Tevredenheid over het onderhoud van bruggen en sluisen



Onderhoud bruggen en sluizen | Rijkswaterstaat



Schippers op de *rijksvaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over het **onderhoud van bruggen en sluizen** te verbeteren: Naast meer preventief, sneller, frequenter en kwalitatief beter onderhoud, dient er meer kennis en (praktijk)ervaring te zijn bij de bruggen en sluizen. Ook de bediening wordt als aandachtspunt genoemd om te verbeteren: er dient volgens meerdere schippers minder op afstand te worden bediend.

Een meerjarenplan opstellen en elk jaar gedegen onderhoud uitvoeren. Nu is er heel veel achterstallig onderhoud wat de kunstwerken storingsgevoelig maakt.

Kwaliteit boven tijdsdruk zetten. als er teveel tijdsdruk is, worden er fouten gemaakt. Als voorbeeld, de nieuwe sluis Eefde. Hagelnieuw, en regelmatig in storing. Zorg ervoor, dat de boel goed gerepareerd wordt, i.p.v. halfbakken werk.

Mensen die verstand hebben van de kunstwerken regelmatig op locatie laten controleren of alles nog werkt. Er is te weinig toezicht door alle afstand bediening op de sluizen.

Niet wachten tot een sluis kapot gaat maar actief onderhoud plegen.

Terug naar vroeger overal een mannetje op die dan ook nog af en toe een rondje mag lopen om af en toe iets te smeren en dan al die computer gestuurde bedieningen eraf want daar ontstaan de meeste storingen in.

Het lijkt wel dat er overal steeds meer storingen komen. Minder op afstand bedienen.

Tabel 6

Verbeteringen onderhoud van bruggen en sluizen (Rijksvaarwegen), n=160

Verbetering	n	%
Preventief onderhoud	23	14%
Kennis en (praktijk)ervaring	22	14%
Kwalitatief onderhoud	12	8%
Bediening	10	6%
Frequenter onderhoud	10	6%
Sneller onderhoud	10	6%
Geld investeren	9	6%
Achterstallig onderhoud	7	4%
Kijken (op locatie) en luisteren (naar schippers)	7	4%
Vervanging/verandering	7	4%
Beschikbaarheid en kwaliteit onderdelen	6	4%
Bruikbaarheid	6	4%
Onderhoud in weekend en nacht	6	4%
Onderhoud van het groen	5	3%
Planning	4	3%
Communicatie/informatie	3	2%
Onderhoud door sluismeesters	3	2%
Storingsgevoeligheid	3	2%
Onderhoud bij sluismeester	2	1%
Beschikbaarheid monteurs	1	1%
Kwaliteit van onderhoud	1	1%
Overig	1	1%

Onderhoud bruggen en sluisen | Provincies



Schippers op de *provinciale vaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over het **onderhoud van bruggen en sluisen** te verbeteren: Naast preventief onderhoud en vervanging/verbetering van bruggen en sluisen, worden storingspunten genoemd als aandachtspunt. Ook geven schippers aan dat het goed is om meer te kijken op locatie en te luisteren.

Door meer te kijken en vooral te luisteren wat er gebeurt tijdens het bedienen van een object. Neem de Coenbrug op de Zaan elke keer breder en zwaarder maken en nu is die voor heel lange tijd stuk. En niemand begrijpt waarom of kan zich het leed bij de schippers voorstellen.

Veel meer preventief onderhoud plegen en niet wachten tot het echt geen uitstel meer duldt met als gevolg vaar- en weg afsluitingen. Tijdig plannen van onderhoud aan de infrastructuur geeft gebruikers en afhankelijke bedrijven de mogelijkheid om te anticiperen.

Wachtpalen vernieuwen en goede afspraken maken i.v.m. spui beleid soms spuien ze het water weg tot -75en dat is dan ongeveer 30 cm beneden kp.

Groningen duurt ontzettend lang. Veel wachttijden. Vooral door de bedieningstijden hoopt het vaak op daar. Het wordt daar steeds drukker met steeds grotere schepen.

Toch vaak storingspunten. Dat kan natuurlijk maar zou niet mogen

Bij sluis Purmerend onvoldoende wachtplaatsen beschikbaar noordzijde met afloop Zuidzijde bolders onder de grond wegens slecht maaien en zij worden na het maaien niet vrijgemaakt dus verdwijnen langzaam onder de grond.

Tabel 7

Verbeteringen onderhoud van bruggen en sluisen (Provinciale vaarwegen), n=18

Verbetering	n	%
Preventief onderhoud	3	17%
Vervanging/verandering	3	17%
Bedieningstijden	2	11%
Kijken (op locatie) en luisteren (naar schippers)	2	11%
Storingsgevoeligheid	2	11%
Benadering richting schipper	1	6%
Bruikbaarheid	1	6%
Kwalitatief onderhoud	1	6%
Wachttijden	1	6%
Onderhoud van het groen	1	6%
Diepgang	1	6%

Bediening bruggen en sluisen



Schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **bediening van bruggen en sluisen** tijdens de laatst gevaren route.

Zeven op de tien schippers (72%) zijn zeer tevreden over de bediening van de bruggen/sluisen op de rijkswaerwegen. Schippers op de provinciale vaerwegen zijn een stuk vaker (zeer) tevreden: ruim acht op de tien zijn hierover (zeer) tevreden. Dit aandeel is hoger dan de meting in 2018.

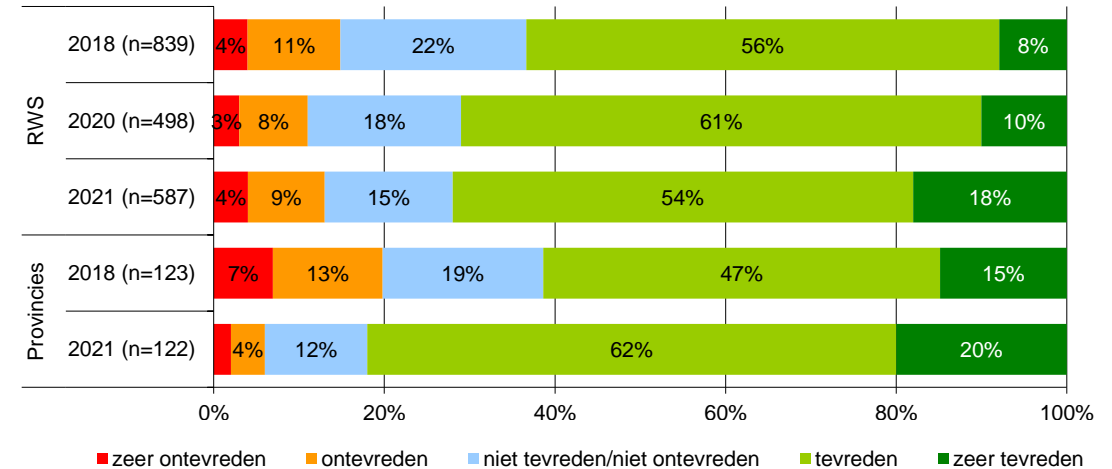
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op het meer meedenken met de schipper, een betere benadering richting de schipper en meer kennis en (praktijk)ervaring bij het sluispersoneel.

Betere communicatie met de schipper en bij langere wachttijden ook via telefoon de schipper op de hoogte stellen, wanneer het schip kan schutten.

*Personeel neerzetten die verstand van zaken heeft. Sluispersoneel met beter inzicht, ca 50% te weinig ervaring. Geen goed overzicht
Veel te weinig sluiscapaciteit.*

Figuur 8

Tevredenheid over de bediening van bruggen en sluisen



Bedieningstijden bruggen en sluisen



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **bedieningstijden van de bruggen en sluisen** tijdens de laatst gevaren route.

Ruim acht op de tien schippers (84%) op de rijkswaarwegen zijn (zeer) tevreden over de bedieningstijden van de bruggen en sluisen. Schippers op de provinciale vaarwegen zijn hierover minder tevreden (76%).

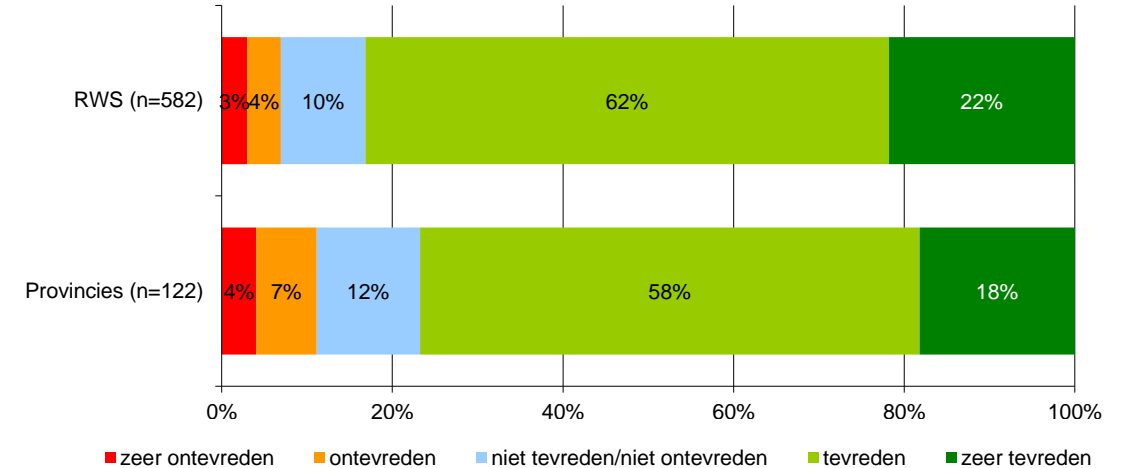
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op het optimaliseren van de (openings)tijden van de bruggen en de sluisen.

Op veel plekken zouden de tijden wel wat verruimd kunnen worden. Dit geldt uiteraard niet voor het door mij opgegeven traject in Friesland en Groningen daar er daar gelukkig 24 uurs bediening is

Langere openingstijd, later open.

Figuur 9

Tevredenheid over bedieningstijden van bruggen en sluisen



Te woord staan door sluis-/brug/verkeersbegeleider



Schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **het te woord staan door de sluis- of brugbedienaar of verkeersbegeleider bij de bruggen en sluizen** tijdens de laatst gevaren route.

Acht op de tien schippers (81%) op de rijkswaerwegen zijn (zeer) tevreden hierover. Schippers op de provinciale vaerwegen zijn hier vaker (zeer) tevreden over: 86 procent geeft dit aan.

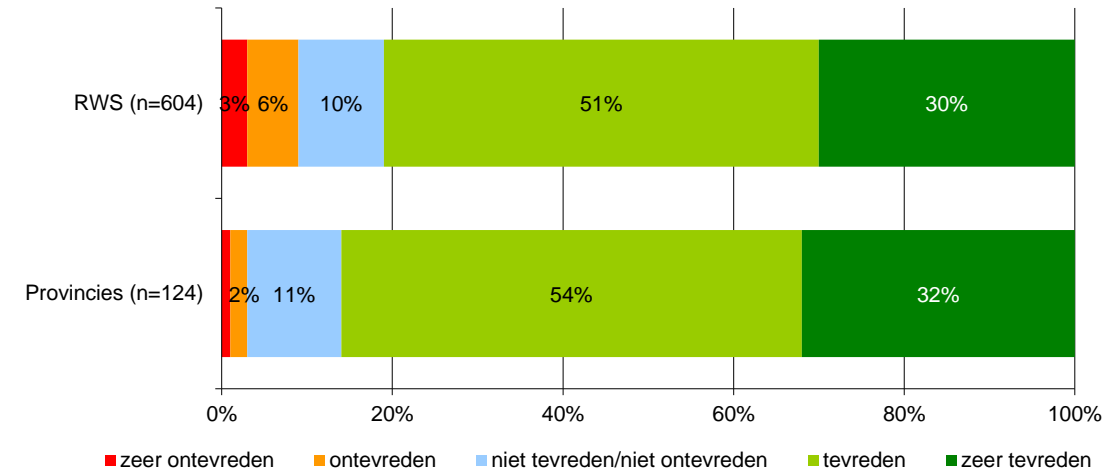
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op een betere benadering richting de schipper en meer kennis en (praktijk)ervaring bij het sluispersoneel.

Met regelmaat tref je onervaren en onprofessioneel werkende sluis bedienaars aan. Binnenvaart praktijk ervaring is noodzakelijk om een goede sluismeester te zijn.

Beter klantgericht communiceren niet iedereen weet hoe het allemaal werkt, hulpvaardiger.

Figuur 10

Tevredenheid over het te woord staan door sluis-/brugbedienaar/verkeersbegeleider bij bruggen en sluizen



2.3 Informatie en veiligheid vaarwegen



Deze paragraaf beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over de **informatievoorziening** en de **veiligheid** op de rijks- en provinciale vaarwegen. Aspecten als veiligheid van de vaarweg, het gedrag van medevaarweggebruikers en handhaving/toezicht op de vaarweg spelen daarbij een rol.



Informatievoorziening

Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over **de informatievoorziening** (actuele berichtgeving en borden over stremmingen, waterstanden, bedieningstijden, etc.) tijdens de laatst gevaren route.

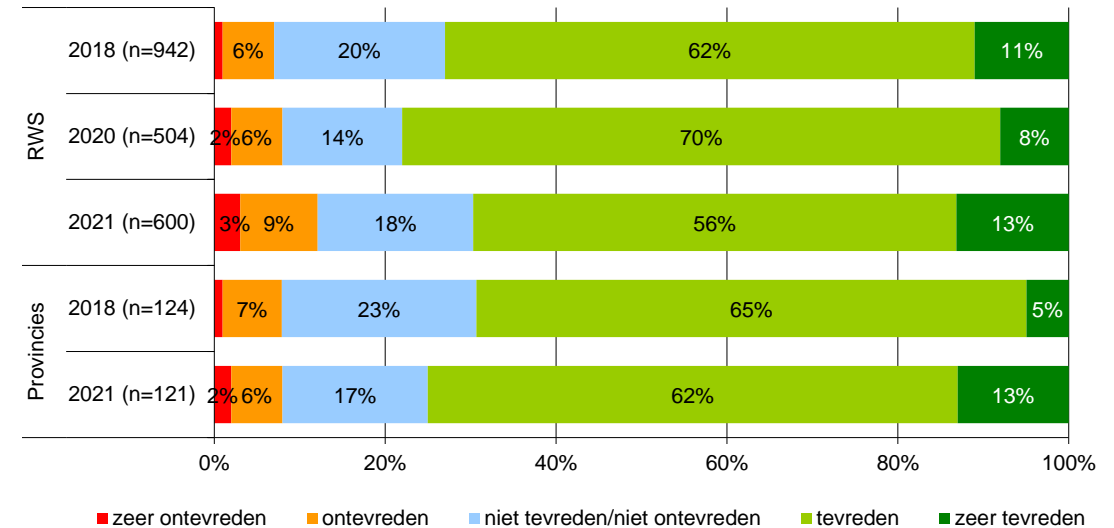
Zeven op de tien schippers (69%) op rijkswaerwegen zijn (zeer) tevreden over de informatievoorziening tijdens de laatst gevaren route. Dit aandeel is gedaald ten opzichte van eerdere metingen. Schippers op provinciale vaerwegen zijn vaker tevreden over de informatievoorziening: driekwart van de schippers is hier (zeer) tevreden over.

Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op het verbeteren van de berichtgeving door bijvoorbeeld meer (optische en dynamische) borden en informatie meer op tijd delen met de schippers.

Maak een paar grote dynamische borden bij het begin van het kanaal met stremmingen en informaties van de eerste paar maanden.

Wanneer er tijdig onderhoud gepleegd wordt, hoeft niet alles abrupt te worden medegedeeld en is er tijd genoeg om zaken ruim van te voren te melden en aan te geven.

Figuur 11
Tevredenheid over de informatievoorziening



Veiligheid vaarweg

Schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **veiligheid van de vaarweg** tijdens de laatst gevaren route.

Driekwart van de schippers (76%) op de rijksvaarwegen zijn (zeer) tevreden over de veiligheid van de vaarweg. Dit aandeel is gelijk aan de meting van 2020. Schippers zijn nu wel vaker zeer tevreden dan in 2020. Schippers op de provinciale vaarwegen zijn een stuk vaker tevreden over de vaarweg (80%) dan in 2018 (63%).

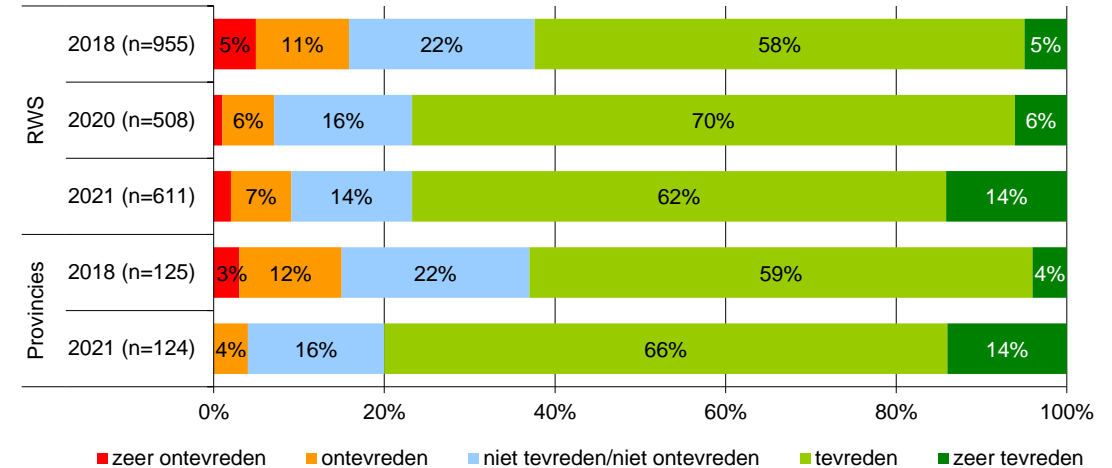
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op betere controle van kennis en gedrag van mede vaarweggebruikers, betere richtlijnen voor werkzaamheden en betere betonning/verlichting.

Toezicht op naleving van vaarregels, met name bij sluizen en bruggen, en een sterke lobby vanuit RWS voor het invoeren van het vaarbewijs

Betere richtlijnen voor werkzaamheden, dat ze zo min mogelijk ruimte betonnen (Markermeer, Twentekanaal)

Er mag wel meer blauw op straat. een kreet die vaak gezegd wordt. dat mag ook wel op het water. Er zijn veel onveilige momenten met jachtjes of schepen met onervaren schippers. Deze worden niet gezien en ook niet gemeld omdat er geen ambtenaar in de buurt is

Figuur 12
Tevredenheid over de veiligheid van de vaarweg



Gedrag medevaarweggebruikers



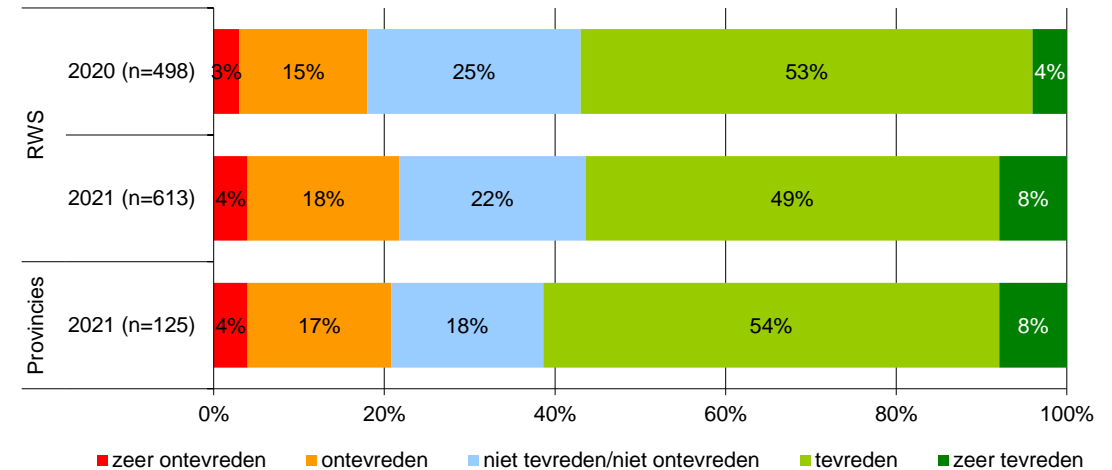
Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **veiligheid op basis van het gedrag van medevaarweggebruikers** tijdens de laatst gevaren route.

Circa zes op de tien schippers op zowel de rijks- als de provinciale vaarwegen zijn (zeer) tevreden over de veiligheid op basis van het gedrag van de medevaarweggebruikers (57 en 62 procent).

In vergelijking met de andere aspecten zijn schippers op zowel de rijks- als de provinciale vaarwegen naar verhouding vaker (zeer) ontevreden over de veiligheid op basis van het gedrag van de medevaarweggebruikers. Eén op de vijf schippers is hier (zeer) ontevreden over.

Figuur 13

Tevredenheid over de veiligheid op basis van het gedrag van medevaarweggebruikers



Gedrag medevaarweggebruikers | Rijkswaterstaat

Schippers op de *rijksvaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over **de veiligheid (op basis van het gedrag van medevaarweggebruikers)** te verbeteren: Naast het meer onderwijzen en uitvoeren van meer toezicht en handhaving, vinden schippers dat er verbeteringen mogelijk zijn in de communicatie en snelheid van medevaarweggebruikers.

Dat er meer gecontroleerd wordt op jachten en vissers die maar midden in varen/midden in vissen. Het is daar groot genoeg om binnen de tonnen te varen en te vissen en niet net voor de invaar van het sluisencomplex.

Dwing af dat men de taal begrijpt en grijp in bij twijfel, niet alleen qua communicatie maar ook bij vreemd vaargedrag. Men zit te veel op de telefoon of laptop en let daarom niet op.

Meer controleren en aanspreken op het niet goed uitvoeren van de regelgeving en communicatie onderling van de schepen. En de pleziervaart duidelijker kenbaar maken dat ze drukke en stroomafhankelijke scheepsbewegingen krijgen.

Info verstrekken in voorjaar als de pleziervaart op gang komt.

Er is helaas een grote groep pleziervaarders/kanoërs en supers en dergelijke die weinig kennis hebben van het varen op zich en van de regels. Zij zorgen zeer regelmatig voor gevaarlijke en onhandige situaties. Er zouden veel strengere eisen gesteld moeten worden aan iedereen zich op water begeeft waar ook beroepsvaart is.

Betere naleving van passerende schepen waar schepen afgemeerd liggen. Deze schepen varen nogal hard voorbij waarbij hinderlijke golfslag en waterbeweging tot overlast lijdt. In het reglementenboek staat dat men bij afgemeerde schepen snelheid e.d. moet aanpassen en dit wordt niet altijd gedaan.

Tabel 8

Verbeteringen veiligheid o.b.v. gedrag medevaarweggebruikers (Rijksvaarwegen), n=111

Verbetering	n	%
Onderwijzen	26	23%
Toezicht/handhaving	24	22%
Communicatie	22	20%
Snelheid	14	13%
Verplicht vaarbewijs	9	8%
Inrichting	8	7%
Afleiding	1	1%
Diepgang	1	1%
Drukke	1	1%
Ligplaatsen	1	1%
Visverbod	1	1%
Zeilboten	1	1%
Bediening sluis	1	1%
Onderhoud van het groen	1	1%

Gedrag medevaarweggebruikers | Provincies

Schippers op de *provinciale vaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over **de veiligheid (op basis van het gedrag van medevaarweggebruikers)** te verbeteren: Naast het meer onderwijzen, zien schippers verbetermogelijkheden in het uitoefenen van meer toezicht op de pleziervaart.

Meer voorlichting aan de lokale recreanten over gedrag beroepsvaart en de gevaren van de "dode hoek" bij lege binnenvaartschepen. Te vaak verdwijnen kleine schepen uitzicht van ons.

Beter toezicht op de recreatievaart, als de brug geopend wordt blijven ze doorvaren en seinen van bruggen snappen ze helemaal niets van.

Schepen worden erop gewezen als ze te snel varen of iets niet goed doen, maar jachten doen maar wat. Het gebeurt zoveel dat het maar net goed gaat vanwege niet opletten.

Zoals gezegd beter handhaven op pleziervaart want die zorgen voor zeer onveilige situaties.

Vaarweggebruikers begrijpen niets van lichten en gaan varen wanneer zij denken dat dit wel even kan. Transporten zijn niet af te stoppen en nemen vaak een grotere pad breedte dan de breedte van het schip. Dit begrijpen overige vaarweggebruikers niet. Ook kruipen ze vaak in je manoeuvreerruimte om dan verontwaardigd te zijn als je deze gaat gebruiken omdat je deze nodig hebt i.v.m. wind of stroming. Vele vaarweggebruikers varen harder omdat er toch niet op pleziervaart gehandhaafd wordt, geen Europa nummer/AIS moeilijk te pakken. Provincie treedt op en er zal op termijn verbetering komen.

Tabel 9

Verbeteringen veiligheid o.b.v. gedrag medevaarweggebruikers (Provinciale vaarwegen), n=22

Verbetering	n	%
Onderwijzen pleziervaart	6	27%
Toezicht pleziervaart	6	27%
Drukte op vaarwegen	2	9%
Handhaving	2	9%
Bediening van bruggen	1	5%
Inrichting vaarwegen	1	5%
Kunde pleziervaart	1	5%
Overleg	1	5%
Scheiden beroeps en pleziervaart	1	5%
Toezicht	1	5%

Handhaving/toezicht vaarweg



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **uitvoering van handhaving/toezicht op de vaarweg** tijdens de laatst gevaren route.

Ruim zes op de tien schippers (63%) zijn (zeer) tevreden over de uitvoering van handhaving/toezicht op de rijksvaarwegen. Dit aandeel is gelijk aan voorgaande metingen. Schippers op provinciale vaarwegen zijn vaker (zeer) tevreden dan in 2018 (2021: 69%, 2018: 60%).

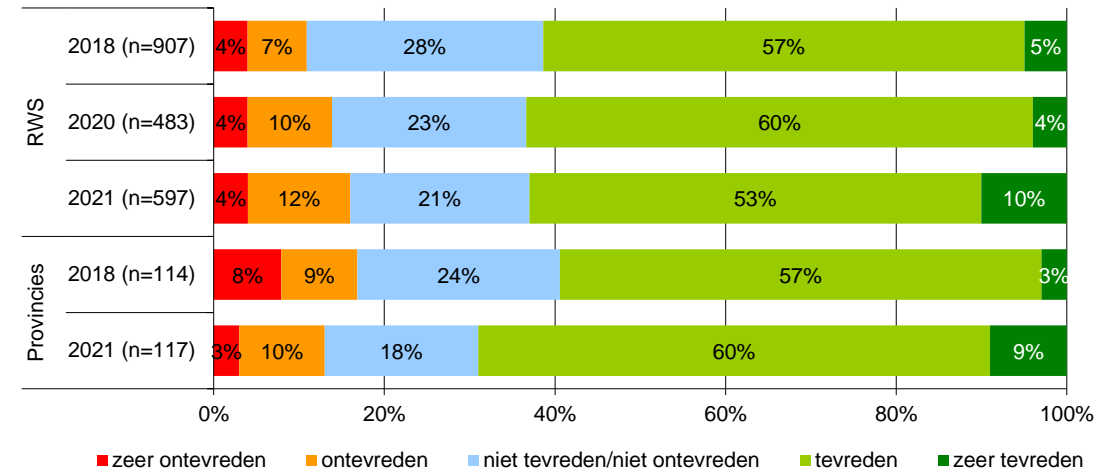
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op betere controle het gedrag van mede vaarweggebruikers zoals de pleziervaart en watersporters, meer handhaving door (fysiek) aanwezig te zijn op het water en meer en strenger te controleren.

Gewoon meer en strenger controleren. En i.p.v. alleen overdag ook s' avonds en s' nachts handhaven. Want juist dan wordt er buiten de vaartijden gevaren en vaak heel hard langs rustende schepen.

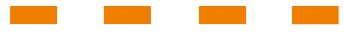
Men schijnt de laatste tijd bijna geen controles meer te doen op schepen. Ik ben voor handhaving en gerichte controles. Er zijn teveel schippers die een loopje nemen met de regels.

Figuur 14

Tevredenheid over de uitvoering van handhaving/toezicht op de vaarweg



2.4 Hinder



Deze paragraaf beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over de **hinder** op de rijks- en provinciale vaarwegen. De aspecten beperking van hinder bij werkzaamheden en de ervaringen rondom de geschatte en werkelijke reistijd komen daarbij aan bod.



Beperking hinder



Schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **mate waarin hinder wordt beperkt bij de uitvoering van werkzaamheden** tijdens de laatst gevaren route.

Zowel voor schippers op de Rijkswaerwegen als schippers op de provinciale vaerwegen is te zien dat zij een stuk vaker (zeer) tevreden zijn over de mate waarin hinder beperkt wordt bij de uitvoering van werkzaamheden dan voorgaande metingen.

Voor schippers op rijkswaerwegen is dit met 14 procentpunten gestegen (2021: 69%, 2018: 55%) en voor schippers op de provinciale vaerwegen met 22 procentpunten (2021: 77%, 2018: 55%).

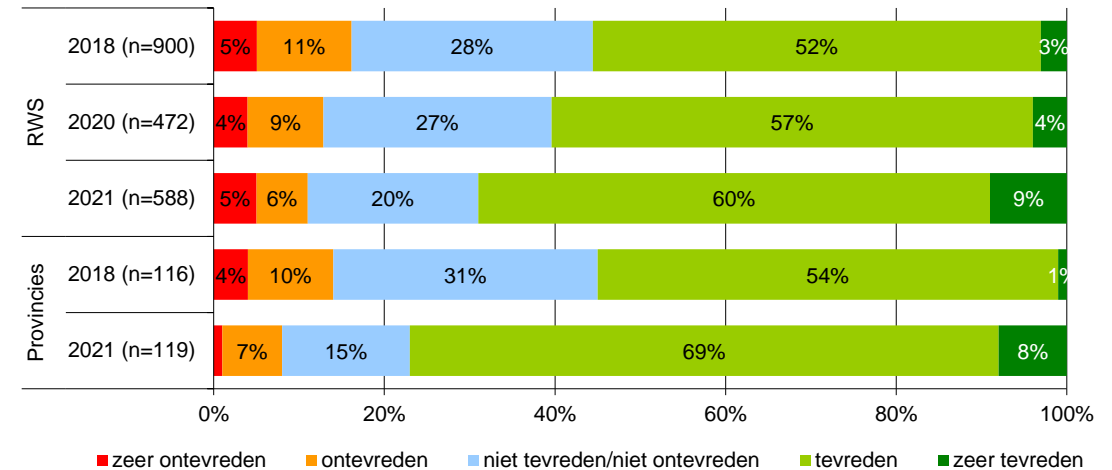
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op het vaker en meer uitvoeren van onderhoud in de nacht en in het weekend en sneller de (spoed)reparaties/preventief onderhoud uit te voeren.

Meer in nachten en weekend de werkzaamheden uitvoeren dat scheelt mij een hoop verlette en kostbare tijd.

Meer preventief onderhoud plegen en zorgen dat cruciale onderdelen op voorraad zijn. Sneller repareren. Het is toch te zot voor woorden dat er soms onderdelen gemaakt dienen te worden met weken levertijd

Figuur 15

Tevredenheid over de mate waarin hinder wordt beperkt bij de uitvoering van werkzaamheden



Ingeschatte en werkelijke reistijd



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **mate waarin de ingeschatte reistijd (inclusief oponthoud) overeenkomt met de werkelijke reistijd** tijdens de laatst gevaren route.

Twee op de drie schippers (65%) op de rijkswaarwegen zijn hierover (zeer) tevreden. Dit aandeel ligt lager in vergelijking met de tevredenheid van de schippers op de provinciale vaarwegen: hiervan is driekwart (76%) (zeer) tevreden. Dit aandeel is hoger dan de voorgaande meting in 2018 (62%).

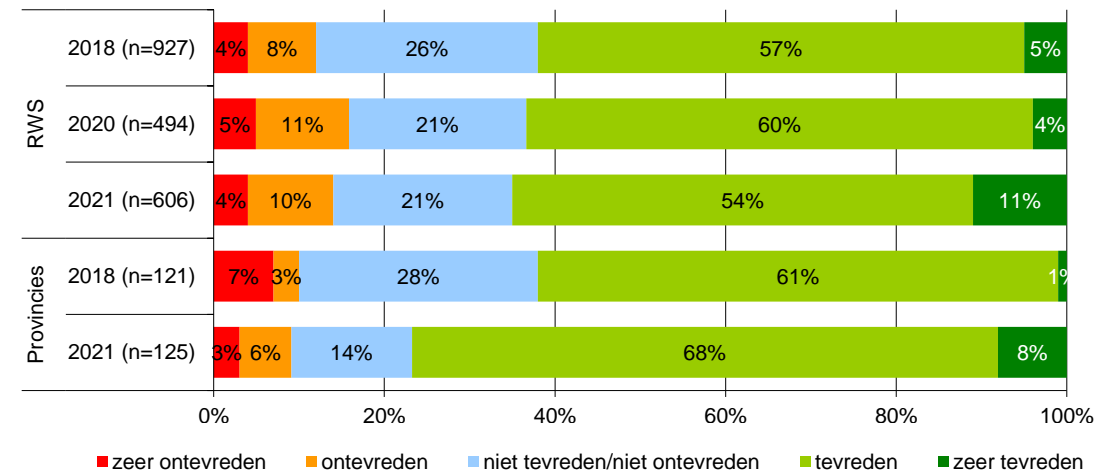
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op minder storingen en vaker en sneller onderhoud uitvoeren.

Minder storingen en langdurig gestremde sluizen in orde brengen zoals sluizen hoofdzakelijk op de Maas (sommigen liggen er gewoon jaren uit).

Gewoon zorgen dat de boel heel blijft, en bij schades direct herstellen. En geen weken of maanden aanmodderen

Figuur 16

Tevredenheid over de mate waarin de ingeschatte reistijd (inclusief oponthoud) overeen komt met de werkelijke reistijd



2.5 Voorzieningen langs vaarweg



Deze paragraaf beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over de **voorzieningen** op de rijks- en provinciale vaarwegen. De tevredenheid over voorzieningen in het algemeen komt naar voren, evenals de tevredenheid over het opgeruimd/schoon zijn van de vaarwegen en oevers.



Voorzieningen langs vaarweg



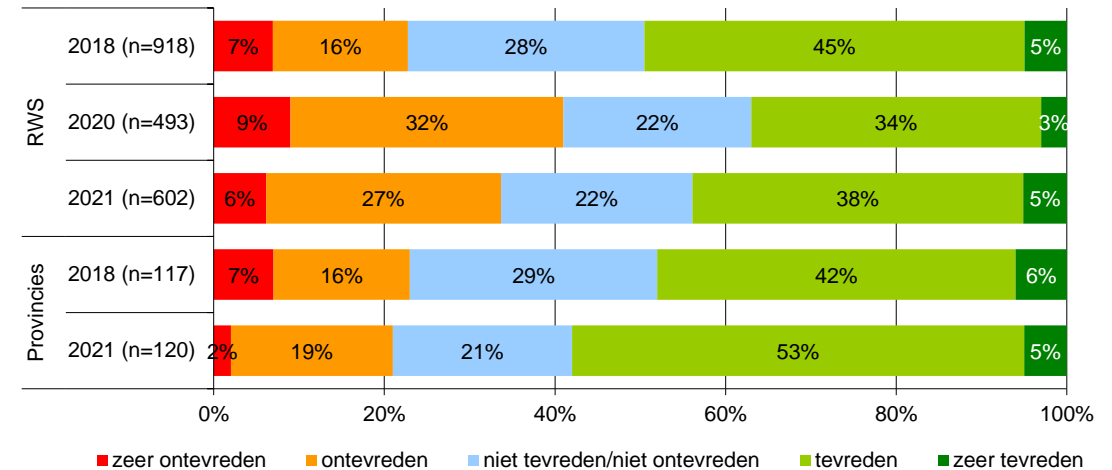
Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **voorzieningen langs de vaarweg** tijdens de laatst gevaren route.

Schippers zijn niet heel tevreden over de voorzieningen langs de vaarwegen. Deze ontevredenheid is hoger bij schippers op de rijksvaarwegen dan bij schippers op de provinciale vaarwegen (33% versus 21% (zeer) ontevreden).

Vier op de tien schippers op de rijksvaarwegen (43%) en ongeveer zes op de tien schippers op de provinciale vaarwegen (58%) zijn hier wel (zeer) tevreden over.

Figuur 17

Tevredenheid over voorzieningen langs de vaarweg



Voorzieningen langs vaarweg | Rijkswaterstaat



Schippers op de *rijksvaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over de **voorzieningen langs de vaarweg** te verbeteren: Naast verbeteringen op het gebied van afval (gratis, meer afvalpunten, mogelijkheden tot scheiden van afval), noemen schippers dat er meer ligplaatsen moeten komen. De autoafzetmogelijkheden dienen daarbij ook verbeterd te worden.

Afvalcontainers, drinkwaterpunten, auto afzetplaatsen aan beide kanten van de sluisen die zowel voor auto als schip makkelijk toegankelijk zijn.

De mogelijkheid om verschillende soorten afval af te geven (huisvuil, papier, plastic en glas).

Ligplaatsen probleem, hoop dat het royaal word aangepakt met de nodige faciliteiten.

Meer en betere ligplaatsen ook voor langer als 48 of 72 uur.

Meer huisvuilafgiftepunten. Op het moment dat het abonnement werd ingevoerd, werden er massaal containers weggehaald. Op een sluis met 3 kolken moeten we 2 kolken overlopen om het vuil weg te brengen. Dat kan niet tijdens het schutten, tenzij er 3 personen aan boord zijn.

Meer autoafzetplaatsen, waar je ook in de buurt ligplaats kunt nemen. Dat geldt trouwens voor heel Nederland. Als je de auto eraf moet zetten en vervolgens een stuk rondrijden naar de afmeerplaats rondrijden, dan ben je als schipper erg beperkt, als je bijv. met een Filipijnse matroos vaart, met twee personen af moet meren enz.

Tabel 10

Verbeteringen voorzieningen langs de vaarweg (Rijksvaarwegen), n=185

Verbetering	n	%
Afval	46	25%
Hoeveelheid ligplaatsen	40	22%
Autoafzetmogelijkheden	28	15%
Ligtijd	13	7%
Overnachtingsplekken	11	6%
Onderhoud	9	5%
Afmeervoorziening	6	3%
Drinkwater	5	3%
Veiligheid	5	3%
Voorzieningen (stroom, verlichting, etc.)	5	3%
Inrichting	3	2%
Regelgeving	2	1%
Parkeergelegenheid	1	1%

Voorzieningen langs vaarweg | Provincies



Schippers op de *provinciale vaarwegen* noemen verschillende aspecten om de ontevredenheid over de **voorzieningen langs de vaarweg** te verbeteren: Naast meer afmeergelegenheid, betere afloopmogelijkheden en meer autoafzetmogelijkheden, noemen enkele schippers ook de voorzieningen als afval, drinkwater en stroom op locatie.

's Avonds om 10 uur is het sluitingstijd. Er zou wat meer afmeergelegenheid kunnen zijn waar we ook aan de wal kunnen met de hond.

Er moeten meer voorzieningen komen waar vaartuigen kunnen afmeren voor calamiteiten met opvarenden, evt. noodzakelijke boodschappen en of bemanningsledenwissel incl. de auto op en afzetplaatsen.

Wat meer afvalcontainers voor b.v. plastic, papier en glas. Dat is in België en Duitsland (moezel) echt veel beter geregeld!

Meer ligplaatsen maken met autoafzetplaatsen en afloopmogelijkheden.

Goede walstroomvoorzieningen zoals 64 ampère aansluitingen.

Ligplaatsduur in geval van vakantie of feestdagen, ziekte of rouw wat verlengen zodat we dichtbij familie kunnen zijn zonder zorgen.

Tabel 11

Verbeteringen voorzieningen langs de vaarweg (Provinciale vaarwegen), n=22

Verbetering	n	%
Hoeveelheid afmeergelegenheden	7	32%
Afloopmogelijkheid	3	14%
Autoafzetmogelijkheden	3	14%
Afval	2	9%
Bruggen open	1	5%
Drinkwater	1	5%
Stroomvoorziening	1	5%
Ligtijd	1	5%

Vaarwegen en oevers



Aan de schippers is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **het opgeruimd/schoon zijn van vaarwegen en oevers** tijdens de laatst gevaren route.

Over het opgeruimd/schoon zijn van de vaarwegen en oevers zijn de schippers over het algemeen tevreden. Schippers op de provinciale vaarwegen zijn hier naar verhouding iets vaker (zeer) tevreden over in vergelijking met schippers op de rijksvaarwegen (81% versus 76%).

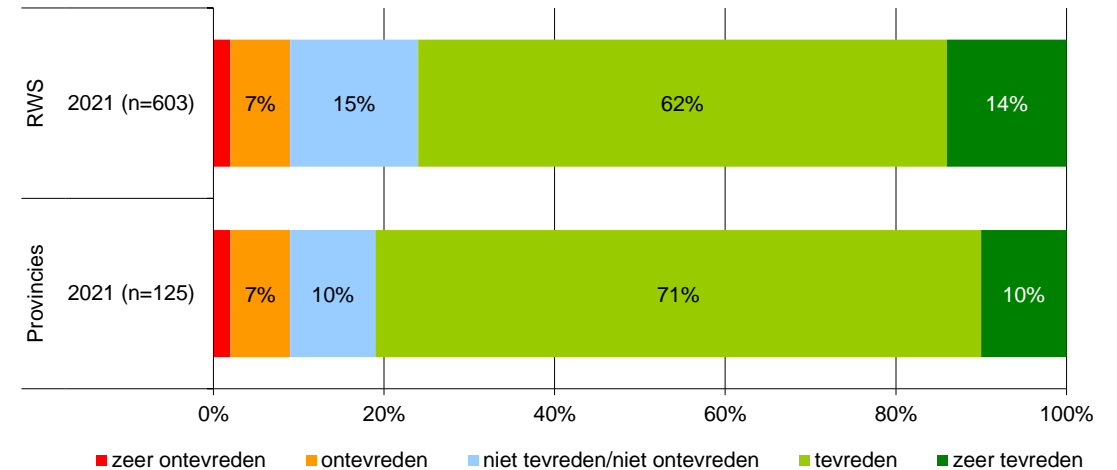
Genoemde tips van schippers die ontevreden zijn, hebben met name betrekking op het vaker snoeien en (het opruimen van) het vuil langs de vaarwegen.

Vaker snoeien, vaker omgevallen bomen uit het water opvissen. De oevers langs de Maas niet zover in de rivier laten wegzakken.

Veel plastic en rommel. Graag zouden wij toegankelijke vuilcontainers terug willen. Net zoals alle andere Europese landen. NL is namelijk de enige die een zeer slecht vuilverwerking systeem voor de binnenvaart heeft.

Figuur 18

Tevredenheid over het opgeruimd/schoon zijn van vaarwegen en oevers



3. Verbetermogelijkheden volgens schippers



Dit hoofdstuk beschrijft de **verbetermogelijkheden volgens de schippers**. Aan de schippers is gevraagd **wat** zij graag verbeterd willen zien aan de laatst gevaren route waarop zij gevaren hebben. Daarnaast is aan binnenvaartschippers die ontevreden zijn over één of meerdere van de eerder genoemde aspecten, gevraagd in hun eigen woorden te omschrijven **waar** zij verbeterpunten zien. Deze antwoorden zijn vervolgens gecategoriseerd.



Wat schippers graag verbeterd willen zien | Rijkswaterstaat



Aan de schippers is gevraagd wat zij **graag verbeterd willen zien** aan de laatst gevaren route waarop zij gevaren hebben. De open antwoorden van schippers die verbeteringen hebben genoemd zijn gecategoriseerd en in de tabel op de volgende pagina in percentages weergegeven.

Ligplaatsen, sluisen, diepgang en (achterstallig) onderhoud

Schippers op rijkswaarwegen geven aan dat zij vooral behoefte hebben aan meer *ligplaatsen*. Er zijn te weinig ligplaatsen voor de schippers. Daarnaast dient de (*schut*)*capaciteit* van sluisen verbeterd te worden. Een te lage schutcapaciteit zorgt voor veel oponthoud.

Tevens noemen schippers de *diepgang* en (*achterstallig*) *onderhoud* als aandachtspunten. Hierbij noemen zij het uitvoeren van beter onderhoud bij objecten, op de ligplaatsen en van het groen.

Schippers benoemen ook de behoefte aan meer *autoafzetmogelijkheden* om hiermee de auto van en aan boord te kunnen zetten. Volgens enkele schippers verloopt de *bediening op afstand* van sluisen niet naar wens.



Wat schippers graag verbeterd willen zien | Rijkswaterstaat [II]

Enkele schippers benoemen dat zij de *kwaliteit* van de vaarweg verbeterd willen zien door bijvoorbeeld de dammen aan te passen of boeien te verleggen. Ook de behoefte en verbetering in *afval-, water- en stroompunten* wordt genoemd, zowel in als rondom het vaarwater: men noemt de benodigde verbetering in openbare vuilnisplekken en het opruimen van drijfafval.

Het ligplaatsen beleid. Het is naar mijn mening een kleine moeite om extra ligplaats te creëren, maar momenteel zie ik veel ligplaatsen verdwijnen/aangepast worden.

Er zal meer schut capaciteit moeten komen op deze route. Er komen steeds meer grote schepen en erg brede schepen. Hierdoor krijg je steeds meer oponthoud.

Verdieping havens en het voltooien van uitbreiding Julianakanaal. Zijn al 4 jaar naar dezelfde werkzaamheden aan het kijken waardoor versmallingen en ondieptes blijven bestaan.

Dat het achterstallig onderhoud aan remmingen met spoed worden gedaan.

Betere autoafzetplaats.

Hoogte aflezen op matrixborden bij bruggen.

Tabel 2

Thema's die schippers verbeterd willen zien (Rijkswaterstaat), n=387

Thema	n	%
Ligplaatsen	81	21%
Sluizen	50	13%
(Achterstallig) onderhoud	42	11%
Diepgang	38	10%
Autoafzetmogelijkheden	20	5%
Kwaliteit van de vaarweg	20	5%
Informatie en communicatie	18	5%
Overnachtingsmogelijkheden	18	5%
Bediening van bruggen	16	4%
Overige (recreatieve) vaarweggebruikers	15	4%
Storingen en stremmingen	13	3%
Afval-, water- en stroompunten	11	3%
Verlichting	11	3%
Snelheid	9	2%
Ligtijd	8	2%
Wachttijden	8	2%
Hoogte weergave	8	2%
Afmeerbeleid	6	2%
Kwaliteit van (spoor)bruggen	6	2%
Schutkwaliteit	6	2%
Aanmelding	5	1%
Doorstroming	5	1%
Afloopmogelijkheden	4	1%
Breedte van de vaarweg	4	1%
Overig	12	3%

Wat schippers graag verbeterd willen zien | Provincies [II]



Enkele schippers noemen dat zij een verbetering willen zien in de *snelheid* op de vaarwegen. Er zou volgens enkele schippers meer controle moeten komen op de snelheid die er gevaren mag worden. Daarnaast zouden de *wachtplaatsen- en tijden* verbeterd kunnen worden. Hierbij doelen schippers niet alleen op de geringe capaciteit van wachtplaatsen, maar ook bijvoorbeeld op het verbeteren van de wachtpalen. Ook (*achterstallig*) *onderhoud* wordt genoemd bij enkele locaties.

Het minder storingsgevoelig maken van de afstand bedieningssystemen.

De bedieningstijden van de bruggen zijn een drama. Elke maand of zelfs een keer halve maand andere tijden. En dan hebben nog niet eens alle bruggen dezelfde tijden.

De ligplaatsduur verlengen. Als dat echt niet kan een uitzonderingsmogelijkheid creëren d.m.v. vergunning of formulier. Dan kan er fatsoenlijk vakantie worden gehouden, ziek zijn, overlijden kan dan allemaal in de buurt van de woonplaats.

Wachtpalen verbeteren c.q. afmeerpalen voor overnachting wordt al twee jaar omgeroepen op kan 1 over diepgang beperking waarom wordt er niet gebaggerd vb. tussen Friese hoek en sluis Lemmer.

De melkwegbrug Purmerend is circa 2 a 3 maanden gestremd geweest i.v.m. een kapot onderdeel Dit is structureel elk jaar.

Die spoorbrug in Leeuwarden. Soms lang wachten.

Tabel 3

Thema's die schippers verbeterd willen zien (Provinciale vaarwegen), n=61

Thema	n	%
Bediening van bruggen	12	20%
Ligplaatsen	12	20%
Handhaving en toezicht	4	7%
Kwaliteit van (spoor)bruggen	4	7%
Snelheid	4	7%
Wachtplaatsen- en tijden	4	7%
(Achterstallig) onderhoud	4	7%
Kwaliteit van de vaarweg	3	5%
Stremmingen en storingen	3	5%
Breedte van de vaarweg	2	3%
Veiligheid	2	3%
Autoafzetmogelijkheden	2	3%
Afvalpunten	2	3%
Informatie en communicatie	1	2%
Overige (recreatieve) vaarweggebruikers	1	2%
Schutkwaliteit	1	2%
Sluizen	1	2%
Overig	4	7%

4. Actuele thema's: Hinderbeleving en ligplaatsen



Dit hoofdstuk beschrijft de tevredenheid van de binnenvaartschippers over twee actuele thema's: **hinderbeleving** en **ligplaatsen** op de Rijks- en provinciale vaarwegen. De mate van hinder bij werkzaamheden en de toegepaste communicatiekanalen komen naar voren. Daarnaast wordt ingezoomd op de beschikbaarheid en informatievoorziening rondom ligplaatsen.



Werkzaamheden vaarroute



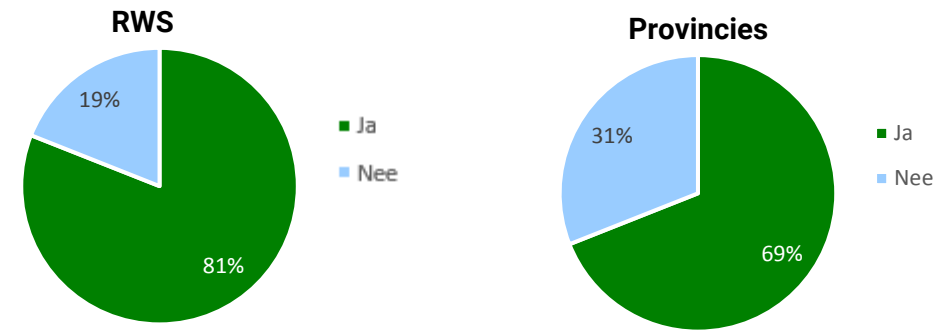
Aan de schippers is gevraagd of zij in het afgelopen jaar te maken hebben gehad met **werkzaamheden** op de vaarroute en of zij hiervan **op de hoogte** waren.

Acht op de tien schippers (81%) op de rijkswaerwegen en circa zeven op de tien schippers (69%) op de provinciale vaerwegen hebben in het afgelopen jaar te maken gehad met werkzaamheden op de vaarroute.

Van deze schippers waren negen op de tien van tevoren op de hoogte van de werkzaamheden (RWS: 89% en provincies: 87%). Circa een vijfde (RWS: 19%, provincies: 17%) had dit wel graag eerder geweten.

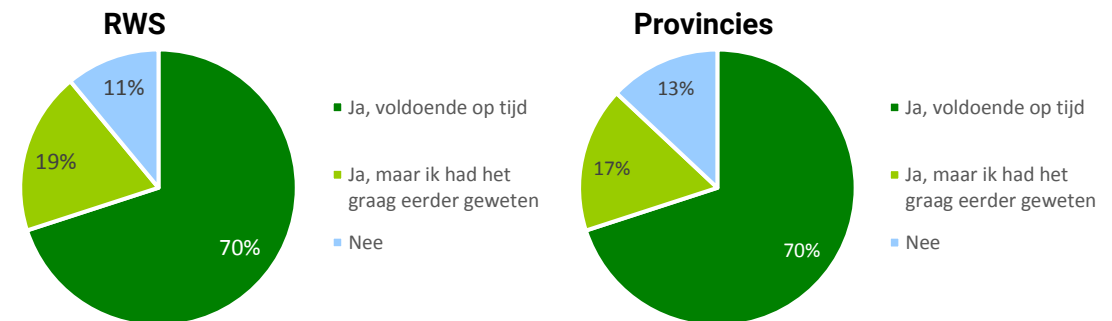
Figuur 19

Afgelopen jaar te maken gehad met werkzaamheden op de vaarroute



Figuur 20

Van tevoren op de hoogte van werkzaamheden



Hinderbeleving werkzaamheden

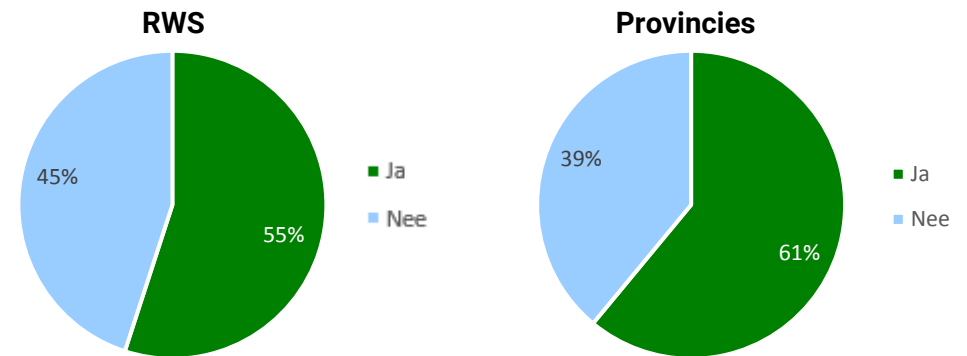


Schippers die in het afgelopen jaar te maken hebben gehad met werkzaamheden is gevraagd of en op welke manier zij **hinder hebben ondervonden** als gevolg van de werkzaamheden op de vaarroute.

Meer dan de helft van de schippers geven aan hinder te hebben ondervonden op de provinciale of de rijkswaerwegen. Schippers geven met name aan dat de hinder veroorzaakt werd in de vorm van veel langere wachttijden, stremmingen en oponthoud bij bijvoorbeeld sluizen of omvaren via een andere vaarroute. Als gevolg hiervan kregen schippers te maken met vertragingen en verloren zij veel tijd.

Figuur 21

Hinder ondervonden als gevolg van werkzaamheden op de vaarroute



Communicatiekanalen bij hinder door werkzaamheden



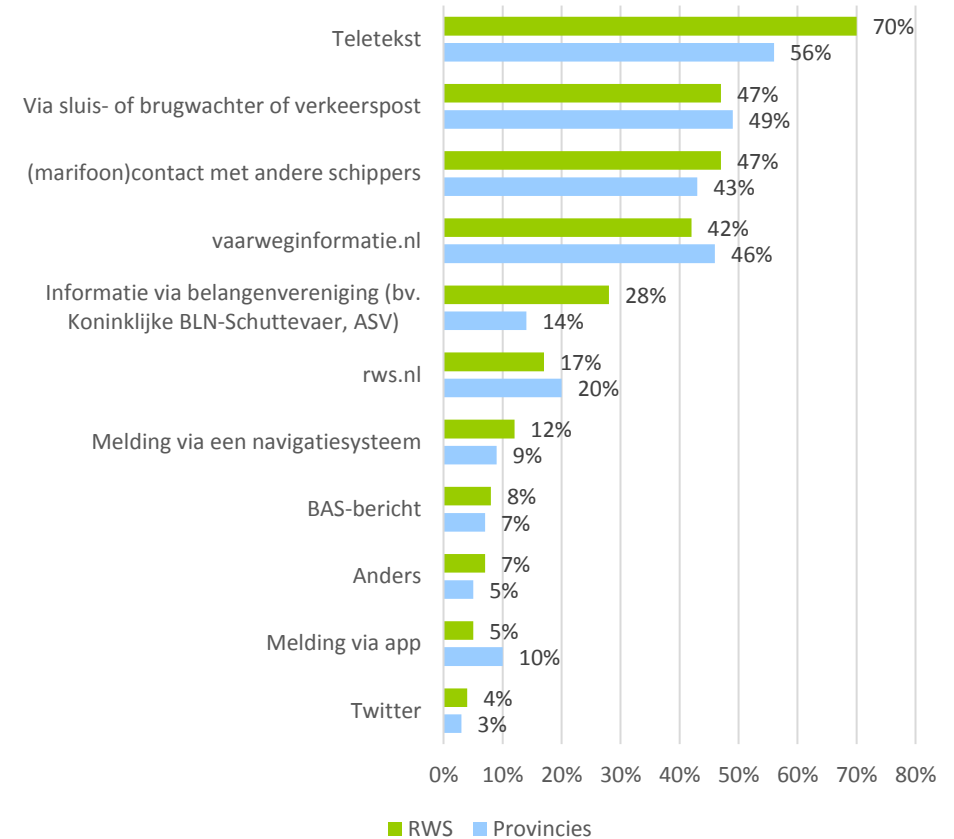
Aan de schippers die in het afgelopen jaar te maken hebben gehad met werkzaamheden is gevraagd via welke **communicatiekanalen** zij zich laten informeren over de hinder als gevolg van de werkzaamheden.

Schippers op rijkswaerwegen laten zich met name informeren via teletekst (70%). Op afstand volgen de sluis- of brugwachter of verkeerspost of via (marifoon)contact met andere schippers (beiden 47%).

Schippers op rijkswaerwegen maken naar verhouding vaker gebruik van informatie via een belangenvereniging (28%) in vergelijking met schippers op provinciale waerwegen (14%).

Figuur 22

Hinder ondervonden als gevolg van werkzaamheden op de vaarroute



Informatievoorziening tijdens werkzaamheden



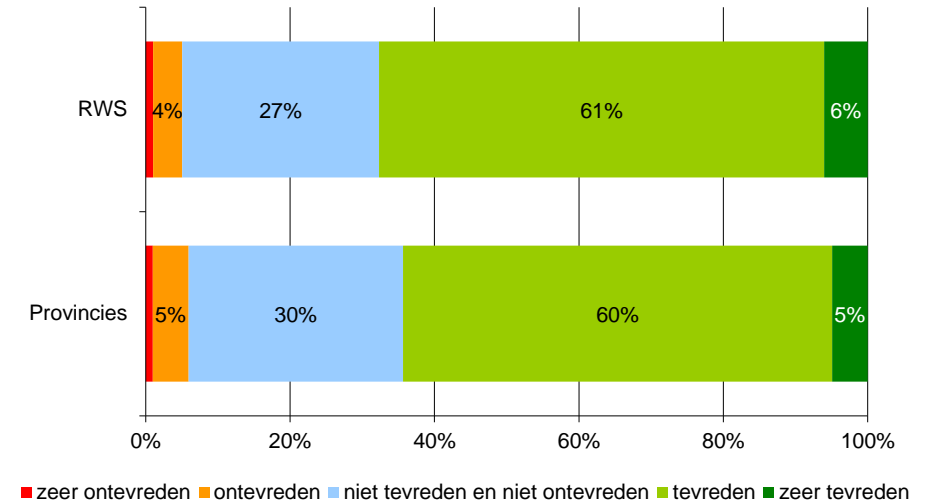
Aan de schippers die in het afgelopen jaar te maken hebben gehad met werkzaamheden is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **informatievoorziening** tijdens de werkzaamheden.

Ongeveer twee op de drie schippers (RWS: 67%, provincies: 65%) is (zeer) tevreden over de informatievoorziening tijdens de werkzaamheden. Bijna een derde van de schippers is neutraal over de informatievoorziening.

Schippers die tevreden zijn geven aan dat de informatie rondom de mogelijke hinder duidelijk en netjes staat aangegeven en tijdig wordt gemeld. Volgens enkele schippers is de informatie uit meerdere bronnen te halen. Het kan volgens de schipper soms wel lastig zijn als je niet exact weet waar je moet zoeken. In vergelijking met andere landen doet Nederland het volgens de tevreden schippers goed wat betreft het verschaffen van informatie. Schippers die ontevreden zijn geven aan dat de informatie niet duidelijk is en onvoldoende. De informatie wordt niet tijdig doorgegeven.

Figuur 23

Tevredenheid over informatievoorziening tijdens werkzaamheden



Over het algemeen klopt de informatie die je krijgt. De verwachte tijdsduur van de werkzaamheden zijn zelden langer dan aangegeven.

Keurig, vergelijking is Duitsland waar niets gemeld wordt.

Men laat ons in het ongewisse. Wij willen graag meer achtergrond info, zodat je het beter begrijpt waarom iets lang duurt.

Die informatie wagens met ledlampen zijn waardeloos. in het donker te fel. en als het veel tekst is komen er soms onnavolgbare afkortingen te voorschijn en de pagina's schieten voorbij dus voordat je het ontrafeld hebt lig je of in de dijk of je bent er voorbij.

Beschikbaarheid ligplaatsen



Aan de schippers die in het afgelopen jaar te maken hadden met werkzaamheden is gevraagd hoe **tevreden** zij zijn over de **beschikbaarheid van ligplaatsen**.

Een groot deel van de schippers is ontevreden over de beschikbaarheid van de ligplaatsen. Schippers op rijkswaerwegen zijn hier vaker (zeer) ontevreden over dan schippers op provinciale vaerwegen (50% versus 45%).

De ontevredenheid komt door het gebrek aan ligplaatsen en de beperkte ligtijd.

Er is te weinig ligplaats en de toegestane ligtijd is veel te kort. Bovendien zijn er op veel plaatsen palen zonder afloop naar de wal.

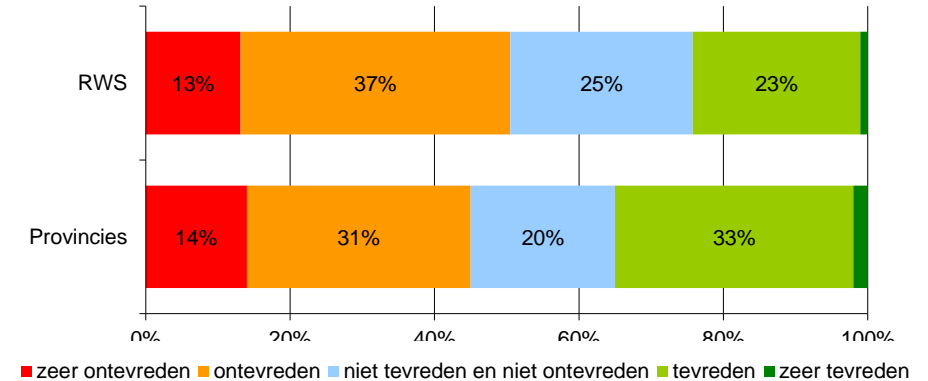
Schepen worden groter en ligplaatsen verdwijnen of blijven even groot. Ook is het op getijden gebied erg beperkt vastmaken. Lees dat ook niet iedereen ons graag langsij ziet komen (6000+ ton). Daarom meer ligplaatsen en/of drijvende steigers.

Omdat ze niet of onvoldoende of overbezet zijn.

Je moet altijd binnen 3x24 uur weg zijn. En er zijn te weinig plekken.

Figuur 24

Tevredenheid over beschikbaarheid ligplaatsen



Informatie beschikbaarheid ligplaatsen



Aan de schippers die in het afgelopen jaar te maken hebben gehad met werkzaamheden is gevraagd of zij wel eens **gebruik maken van informatie** over de beschikbaarheid van ligplaatsen via het internet en hoe **tevreden** zij hierover zijn.

Twee op de drie schippers maakt geen gebruik van informatie over beschikbaarheid van ligplaatsen via het internet (RWS: 66%, provincies: 68%). Schippers op rijkswaerwegen (21%) maken vaker gebruik van blauwegolfverbindend.nl dan schippers op provinciale vaarwegen (16%). Deze schippers gebruiken vaarweginformatie.nl echter iets vaker.

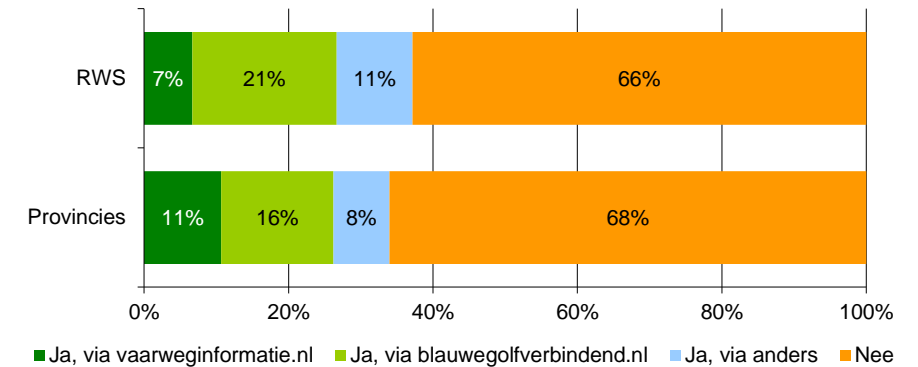
Schippers zijn verdeeld over de informatie die via het internet gegeven wordt over de beschikbaarheid van ligplaatsen. De informatie is volgens ontevreden schippers niet actueel, niet volledig of niet duidelijk genoeg.

Hij is niet actueel of geeft niet goed aan hoeveel schepen er bijv. kunnen liggen, als er bijv. één koppelverband ligt of een spits ziet hij als dezelfde procenten.

Door het niet juist functioneren of het gebruik van bepaalde systemen liggen er vaak meer schepen op de ligplaatsen dan is aangegeven.

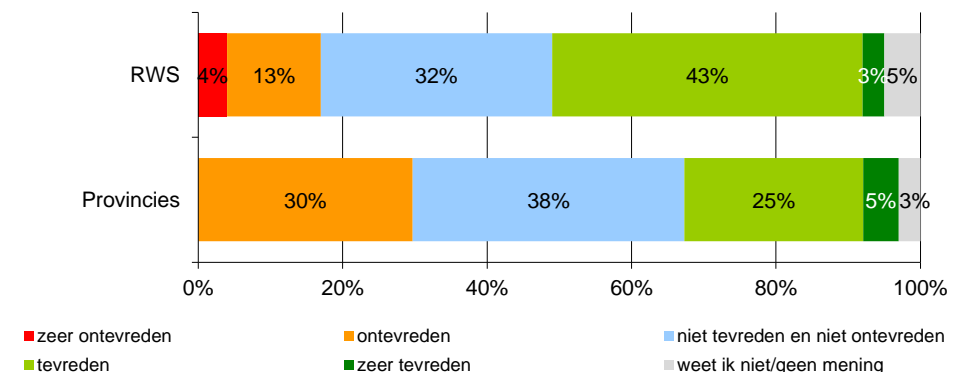
Figuur 25

Gebruikmaken van informatie over beschikbaarheid van ligplaatsen via het internet



Figuur 26

Tevredenheid over informatie over beschikbaarheid van ligplaatsen via het internet



Bijlagen



A. Onderzoeksverantwoording



Onderzoekperiode

Schippers konden deelnemen aan het onderzoek door het invullen van een online vragenlijst in de periode juli 2021 tot en met eind januari 2022. In totaal hebben 747 schippers deelgenomen aan het onderzoek.

Directe en indirecte benadering van schippers

De schippers zijn allereerst via directe benadering per e-mail of SMS uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Daarbij is er een herinnering gestuurd aan de schippers die na enige tijd nog niet hadden deelgenomen. Tenslotte is hierop een belronde uitgevoerd waarbij de schippers eenmalig telefonisch werden gemotiveerd om alsnog deel te nemen.

Naast directe werving via e-mail en SMS, is het Klantenpanel van Rijkswaterstaat ingezet en is er gebruik gemaakt van gegevens van stichting LISA (Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen).

Ook is er via indirecte werving een open link verspreid o.a. via nieuwsbrieven en sociale media van Kon. BLN-Schuttevaer, Varen doe je samen, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Scheepvaartkrant.

B. Profiel van de respondent

Tabel 1

Bent u ...

Bent u..	Totaal	RWS	Provincies
schipper/eigenaar	74%	75%	70%
schipper/stuurman in loondienst	17%	17%	19%
schipper/zzp'er	9%	8%	11%

Tabel 3

Hoeveel jaren vaart u beroepsmatig?

Vaarjaren	Totaal	RWS	Provincies
0-5 jaar	2%	2%	3%
6-10 jaar	7%	6%	11%
11-20 jaar	20%	20%	18%
21-30 jaar	25%	25%	21%
31-40 jaar	25%	25%	25%
41 jaar of langer	21%	21%	21%

Tabel 2

Wat is uw leeftijd?...

Leeftijd	Totaal	RWS	Provincies
jonger dan 26 jaar	2%	2%	2%
26-45 jaar	35%	36%	30%
46-67 jaar	59%	58%	63%
68 jaar of ouder	4%	3%	6%

Tabel 4

In welke deelsector vaart u?

Deelsector	Totaal	RWS	Provincies
droge lading	53%	54%	48%
containervaart	10%	11%	6%
tankvaart	17%	17%	19%
sleep- en duwvaart	6%	5%	11%
anders, namelijk:	14%	14%	18%

Tabel 5

Welke lading vervoert u doorgaans?

Lading	Totaal	RWS	Provincies
zand/grind/klei e.d.	39%	39%	42%
veevoer en andere voedingsproducten (droog en vloeibaar)	39%	40%	33%
staal/erts/ijzer e.d.	29%	31%	18%
kolen (vaste brandstoffen).	18%	20%	10%
oliën, chemicaliën (gevaarlijke stoffen)	13%	13%	10%
containers	21%	22%	14%
gevaarlijke stoffen (kegelschepen)	10%	11%	6%
cemen	5%	5%	8%
anders, namelijk	17%	16%	24%

Tabel 6

Wat is het laadvermogen van het schip?

Laadvermogen	Totaal	RWS	Provincies
I (251-400)	3%	3%	4%
II (401-650)	7%	6%	13%
III (651-1250)	20%	20%	22%
IV (1251-2050)	23%	23%	26%
V en hoger (>=2051)	40%	43%	22%
n.v.t.	7%	6%	14%



Belevingsonderzoek Binnenvaart 2021

Maart 2022