

VAREN VOOR EEN VITALE ECONOMIE

Een veilige en duurzame binnenvaart



INHOUD

1	<i>INLEIDING</i>	4
2	<i>LOGISTIEK NEDERLAND HEEFT BINNENVAART NODIG</i>	6
3	<i>BINNENVAART IN BEELD</i>	8
3.1	Binnenvaart in de supply chain	9
3.2	De vervoersprestaties van de Nederlandse binnenvaart	9
3.3	Het marktpotentieel voor de binnenvaart	10
3.4	De ontwikkeling en structuur van de Nederlandse vloot	11
3.5	De voordelen van de binnenvaart	12
3.6	De infrastructuur voor de binnenvaart	12
3.7	Binnenvaart in internationaal perspectief	13
4	<i>MEER AMBITIES VOOR DE BINNENVAART</i>	14
4.1	Nederland vaarland	15
4.2	De Nota Mobiliteit	15
4.3	Een belangrijker rol voor de binnenvaart	16
4.4	Speerpunten	16
4.5	Samenwerking met de binnenvaartsector	17
4.6	Markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) vaarwegen	18
4.7	Nieuwe ambities	19
5	<i>VERSTERKEN VAN DE CONCURRENTIEPOSITIE</i>	20
5.1	Kritische succesfactoren	21
5.2	Een groter aandeel in containermarkt	23
5.3	Kleine schepen houden toekomst	24
6	<i>TOEKOMSTVAST NETWERK VAN VAARWEGEN EN HAVENS</i>	26
6.1	Natte bereikbaarheid is de sleutel tot succes	27
6.2	Samenwerken met decentrale overheden in Netwerkaanpak	28
6.3	Verbeteren regionale bereikbaarheid binnenhavens	28
6.4	Invoering dynamisch verkeersmanagement op vaarwegen	30
6.5	Sneller wegwerken onderhoudsachterstand rijksvaarwegen	32
6.6	Oplossen van knelpunten in internationale vaarweginfrastructuur	33

7	<i>DE SCHOONSTE VERVOERSMODALITEIT</i>	34
7.1	Binnenvaart weer schoonste vervoerswijze	35
7.2	Beperking luchtverontreiniging	35
7.3	Beperking waterverontreiniging	37
7.4	Beperking energiegebruik en minder CO ₂ -uitstoot	38
7.5	Vrijwillig milieukeurmerk	38
8	<i>PERMANENTE VERBETERING VAN DE VEILIGHEID</i>	40
8.1	Veiligheid op het water is kernwaarde	41
8.2	Comité voor de binnenvaartveiligheid	43
8.3	Toezicht, handhaving en rampenbestrijding	45
8.4	Security	46
8.5	Internationale regelgeving	46
9	<i>INNOVATIE</i>	48
9.1	Concurrentiekracht, duurzaamheid en veiligheid door innovatie	49
9.2	Innovatieprogramma	50
9.3	Expertise- en Innovatie Centrum voor de Binnenvaart (EICB)	51
10	<i>UITVOERINGSAGENDA</i>	52
	Colofon	56

HOOFDSTUK 1

INLEIDING



Voor u ligt de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart”. Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord aangekondigd dat goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. In deze brief geeft het kabinet aan welke maatregelen getroffen worden om aan deze intentie invulling te geven. Bij het lezen van de brief zal u duidelijk worden dat het kabinet voor het realiseren van haar ambities afhankelijk is van regionale overheden en het bedrijfsleven. Het kabinet wil dan ook de samenwerking met deze partners versterken.

De eerst volgende drie hoofdstukken geven aan welke visie het kabinet heeft op de binnenvaart. In de hoofdstukken 5 tot en met 9 is de ambitie van het kabinet beschreven op een viertal speerpunten. In deze hoofdstukken zijn 10 nieuwe maatregelen opgenomen die het kabinet zal treffen om deze ambitie waar te maken. Deze maatregelen zijn aanvullend op de maatregelen die al door voorgaande kabinetten zijn ingezet. Een overzicht van 10 nieuwe en 24 lopende maatregelen is opgenomen in hoofdstuk 10.

Door de beleidsbrief heen treft u zogenaamde “boegbeelden” aan. Deze boegbeelden staan symbool voor de ambities in het binnenvaartbeleid en de manier van samenwerken die het kabinet voorstaat.

HOOFDSTUK 2

LOGISTIEK NEDERLAND HEEFT BINNENVAART NODIG



Nederland is van oudsher een internationaal knooppunt van zakelijk verkeer en goederenstromen. Hieraan danken wij een groot deel van onze welvaart.

Ons land ligt zeer strategisch in de Rijn-Schelde-Delta van Europa. We hebben twee mainports van wereldformaat: de haven van Rotterdam en Schiphol. Daarnaast beschikt Nederland over een uitgebreid logistiek netwerk van hoog niveau met hoogwaardige zeehavens en een uitgebreid en kwalitatief goed vaarwegennetwerk. Veel bedrijven hebben in het verleden ervoor gekozen om zich aan deze vaarwegen te vestigen.

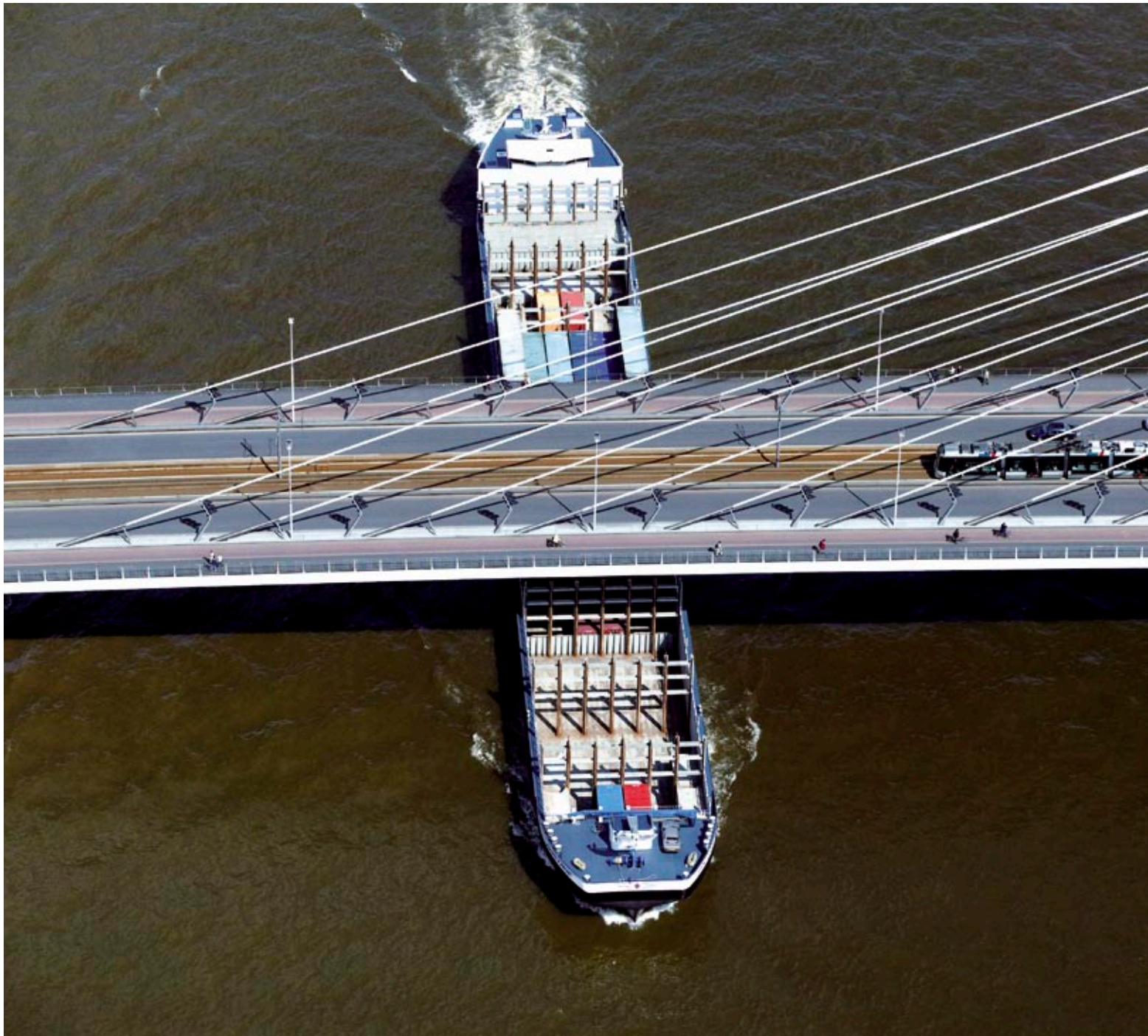
Het is cruciaal dat Nederland zijn positie als knooppunt vasthoudt, benut, en verder verbreedt. In die positie schuilt namelijk de kracht van onze economie. De basis van deze aantrekkingskracht ligt vooral in het netwerk aan verbindingen en gezonde en innoverende bedrijven in transport en logistiek. Deze kracht bepaalt ook het succes van andere economische sectoren, van land- en tuinbouw tot dienstverlening en van industrie tot telecom- en energiesector.

Maar de concurrentie in het buitenland zit niet stil en bovendien is groei in transport en logistiek in ons dichtbevolkte land altijd gekoppeld aan vragen rond milieu, geluid en veiligheid. Groei is belangrijk, maar economische groeicijfers moeten samengaan met groei in kwaliteit en duurzaamheid. En dat kan ook, als we slimmer gaan werken. Met innovaties in technologie en logistieke diensten kan Nederland in de toekomst blijven groeien en tegelijkertijd schoner, stiller en veiliger gaan werken. Een cruciale ontwikkeling is dat er wereldwijd steeds meer vervoerd wordt en dat al die vervoerstromen ook steeds ingewikkelder worden. Produceren in China, assembleren in Oost-Europa en verkopen in West-Europa en de Verenigde Staten... het wordt steeds gewoner. De Nederlandse transport- en logistieksector kan hiervan profiteren.

Onmisbaar onderdeel van ons logistieke systeem – en belangrijke factor in het vestigingsklimaat in Nederland – is het goederentransport over water. De binnenvaart is immers voor Nederland een factor van belang voor ontlasting van de Nederlandse autowegen. Bovendien is het vervoer over water een veilige en energiezuinige transportwijze.

Het kabinet is overtuigd van deze vitale betekenis van de binnenvaart en is in het “Coalitieakkoord” het volgende overeengekomen: *“Het goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Hiervoor zullen extra middelen beschikbaar komen.”*

In deze beleidsbrief wordt aangegeven op welke wijze het kabinet dit wil aanpakken. Het kabinet bouwt daarbij voort op de Nota Mobiliteit.



BINNENVAART IN BEELD

HOOFDSTUK 3

3.1 Binnenvaart in de supply chain

De binnenvaart is een cruciaal onderdeel van de voor Nederland en Europa belangrijke supply chains. In een land waar vervoer over wegen en spoor tot steeds grotere inpassingsproblemen leidt, zou onderbenutting van de potentie van de binnenvaart een gemiste kans zijn.

Het gaat niet alleen om goederenvervoer, maar ook om het vestigingsklimaat voor bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart en bedrijven die leverancier zijn voor de binnenvaart. De binnenvaart is ook onderdeel van de maritieme cluster.

In de binnenvaart werken 15.000 mensen in 3.300 ondernemingen. Daar komt bij dat de Nederlandse vloot indirect ook nog eens aan 25.000 mensen werk biedt. Dit zijn bedrijven als kenniscentra, opleidingsinstituten en scheepswerven. Om deze bedrijven aan Nederland te blijven binden is het van belang dat schepen onder de Nederlandse vlag blijven varen. Meer dan 65.000 mensen werken in bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart als vervoersmiddel en hiervan soms ook afhankelijk zijn. Vooral voor de chemie en de agroindustrie geldt dat Nederland gekozen wordt als vestigingslocatie, omdat gebruik gemaakt kan worden van de binnenvaart. Rond binnenvaartcontainerterminals vestigen zich soms bedrijven die handelingen uitvoeren aan goederen uit containers die via Rotterdam binnenkomen en die bestemd zijn voor andere Europese landen. Het binden van dit soort werk aan Nederland is een manier om meer geld te verdienen aan de unieke rol van Rotterdam als Mainport.

3.2 De vervoersprestaties van de Nederlandse binnenvaart

De Nederlandse binnenvaartvloot levert een geweldige vervoersprestatie. Is het aandeel in vervoerd gewicht in Nederland 30%, een indrukwekkender beeld ontstaat indien het vervoer over water en over de weg worden vergeleken op basis van de afstanden waarover dit vervoer plaatsvindt. Voor internationaal vervoer is de binnenvaart in dit geval de grootste vervoerder met meer dan 55% van de vervoersprestatie.

De binnenvaart verzorgt bijna 25% van het binnenlands vervoer.

Dit is een totaalbeeld dat nader kan worden ingevuld door te kijken naar verschillende marktsegmenten binnen Nederland. In de sector zand en grind vindt 55% van het transportgewicht over water plaats, voor containertransport en het palletvervoer zijn deze cijfers respectievelijk 33% en 4%.

3.3 Het marktpotentieel voor de binnenvaart

Om een indruk te krijgen waar de kansen voor het transport over water liggen, is het zinvol onderscheid te maken naar de verschillende markten die de binnenvaart bedient. De binnenvaart bestaat uit drie categorieën die elk bestaan uit één of meer marktsegmenten met elk hun eigen dynamiek en kenmerken. De grootste categorie is het bulktransport met 80% van de totale binnenvaart. De overige markten bestaan uit container- en stukgoedtransport. Uit onafhankelijk onderzoek (zie paragraaf 3.6.) ontstaat per categorie het volgende beeld:

Bulktransport

- Dit bestaat uit acht marktsegmenten: zand en grind, ertsen, kolen, agribulk, metalen, overige droge bulk, aardolie(producten) en chemische producten.
- De binnenvaart heeft een marktaandeel van 80% op afstanden boven 100 km.
- Het risico bestaat dat dit marktaandeel afneemt door het wegvallen van (de bereikbaarheid van) binnenhavens: natte bedrijventerreinen en loskades.
- Het is van belang om het grote marktaandeel in het bulktransport te behouden, een substantiële groei in dit segment is niet te verwachten.

Containertransport

- De binnenvaart heeft een marktaandeel van 33%.
- Er zijn op dit moment aantoonbare inefficiënties in de logistieke keten (vooral in zeehavens) die er mede de oorzaak van zijn dat bedrijven kiezen voor het wegtransport, het spoorvervoer of buitenlandse havens.
- Een groter marktaandeel voor de binnenvaart is bedrijfseconomisch rendabel als deze inefficiënties worden opgelost: Hier liggen dus kansen voor de binnenvaart.
- Bovendien groeit het containervervoer explosief; de binnenvaart kan een belangrijke rol spelen bij het opvangen van deze groei.
- De containervaart is vanaf 60-100 km concurrerend met het wegvervoer, waarbij uitgegaan wordt van één keer overslag voor het voor- of natransport.

Basis- en eindproducten (waaronder pallets en ander stukgoed)

- De binnenvaart heeft een marktaandeel van 4%, terwijl 90% van alle transportkilometers in dit marktsegment over de weg gaat.
- De binnenvaart kan in dit marktsegment alleen concurreren met het wegtransport als het gaat om dikke transportstromen naar aan water gelegen bedrijven die bereid zijn hun logistieke systeem (ingrijpend) te veranderen.
- Er ligt een uitdaging voor het bedrijfsleven om zelf met innovatieve en concurrerende initiatieven te komen om dit grote marktsegment voor de binnenvaart verder te ontsluiten.



3.4 De ontwikkeling en structuur van de Nederlandse vloot

Nederland heeft met circa 5.000 schepen de grootste binnenvaartvloot van Europa: ongeveer 50% van de West-Europese vloot. Jaarlijks wordt met binnenvaartschepen in Nederland alleen al circa 330 mln ton goederen vervoerd.

De Nederlandse binnenvaartvloot is niet alleen de grootste, maar ook de modernste van Europa. De afgelopen 20 jaar is de vloot op grote schaal vernieuwd en zijn er vele innovaties toegepast. In de periode 2000-2005 groeide de West-Europese vloot met ruim 800 nieuwe schepen. Maar liefst 500 daarvan waren Nederlands. Een belangrijke trend is schaalvergroting. De grootste schepen zijn inmiddels 135 meter lang en 22 meter breed en hebben een laadvermogen van 9.300 ton. Dit is evenveel als 290 vrachtwagens. Deze schepen hebben een diepgang van 4,5 meter. Het is een bedrijfstak om trots op te zijn.

Tussen 1980 en 2005 nam de gemiddelde tonnage toe van 1.700 naar 2.300 ton; het aantal schepen daalde. Het aantal kleinere schepen (minder dan 1.000 ton) neemt steeds verder af. Deze ontwikkeling kan tot gevolg hebben dat het marktaandeel van de binnenvaart op termijn daalt, omdat kleinere vaarwegen dan niet meer benut kunnen worden. Bovendien zijn grotere schepen minder flexibel en kunnen zij een minder hoge omloopsnelheid realiseren doordat laden en lossen meer tijd kost.

Binnenvaartondernemingen behoren vanouds merendeels tot het midden- en kleinbedrijf. Bijna 90% van de ondernemingen heeft één schip. Dit zijn vooral familiebedrijven. Het voltallige schippersgezin woont en werkt dan aan boord.

De laatste jaren zien we steeds vaker buitenlandse werknemers aan boord van Nederlandse schepen. Het blijkt steeds moeilijker om Nederlandse jongeren te interesseren voor het werk aan boord van een binnenschip. Binnen het Europese actieprogramma NAIADES wordt ernaar gestreefd meer jongeren te interesseren voor een carrière in de binnenvaart.



3.5 De voordelen van de binnenvaart

De binnenvaart biedt op milieugebied grote voordelen. Het is een energiezuinige wijze van transport. Een binnenvaartschip is ongeveer driemaal energie-efficiënter dan een vrachtauto die hetzelfde vervoert. De CO₂-uitstoot van de binnenvaartsector is beperkt: het aandeel is slechts 5% van de gehele transportsector in Nederland, terwijl het aandeel in de binnenlandse vervoersprestatie 25% bedraagt. Ondanks dit voordeel is alertheid geboden, immers de binnenvaart verliest langzamerhand haar milieuvorsprong op het wegvervoer. Dit komt doordat in het wegvervoer – door schonere brandstof en vooral door schonere motoren – de emissies naar de lucht (NO_x en fijn stof) afnemen. Een belangrijke factor hierbij is dat de gemiddelde levensduur van een motor van een binnenschip aanmerkelijk langer is. Vrachtauto's hebben in Nederland een levensduur van ongeveer 7 jaar, terwijl op een binnenschip de motor ruim 20 jaar meegaat.

De binnenvaart kan ook worden beschouwd als een van de veiligste transportwijzen. Het transport over water verzorgt een belangrijk aandeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. Afgezien van het transport per pijpleiding wordt in Nederland 80% van het vervoer van gevaarlijke stoffen met een binnenschip gedaan. Ook dit gebeurt op een zeer veilige manier.

3.6 De infrastructuur voor de binnenvaart

Nederland heeft een uitgebreid netwerk van waterwegen, dat overigens niet alleen een transportfunctie heeft. De vaarwegen zijn ook belangrijk voor belangrijke maatschappelijke functies zoals de aan- en afvoer van water (bescherming tegen hoog water), drinkwatervoorziening, natuur en recreatie.

Een goede staat van onderhoud van deze waterwegen is essentieel voor de binnenvaart, mede in verband met de betrouwbaarheid van de reistijden. Een binnenvaartschipper die aan een reis begint, wil een goede inschatting kunnen maken van zijn aankomsttijd.

De groei van het goederenvervoer leidt tot specifieke nieuwe knelpunten, door toenemende druk op de capaciteit van sluisen, bruggen en ligplaatsen. Moderne technieken van informatievoorziening kunnen bijdragen tot de oplossing van deze knelpunten. Zo kunnen reizen beter worden gepland en het verkeersaanbod beter worden afgestemd

op de beschikbare capaciteit. Het moment van vervanging is kostentechnisch gezien het beste moment om ook veranderingen (in de dimensionering) door te voeren. Daarbij moet er dus nog verder vooruit worden gekeken dan bij andere vormen van infrastructuur, want de kunstwerken - zoals bruggen, sluizen en oeverwerken - hebben over het algemeen een levensduur tussen de 50 en 100 jaar. Zo wordt tegen beperkte extra kosten continu gewerkt aan opwaardering van het vaarwegennet op de lange termijn. De opwaardering ondersteunt immers de efficiency op de lange termijn en daarmee de concurrentiekracht van Nederland. Ook onveilige situaties op de vaarwegen kunnen een reden zijn om infrastructuurmaatregelen te treffen. Niet alleen de vaarwegen zijn belangrijk, maar ook de aanwezigheid van binnenhavens en overslagvoorzieningen. Het gaat immers om een keten van transport.

De klimaatverandering kan op termijn structurele gevolgen hebben voor de bevaarbaarheid van de waterwegen, in het bijzonder op de rivieren. Het verloop van de waterstanden bijvoorbeeld, kan anders worden dan we lange tijd gewend waren. Het is een strategische opgave – rekening houdend met alle maatschappelijke belangen – om waterbeheer en scheepvaart op elkaar af te stemmen. Dat geldt nationaal, maar zeker ook internationaal.

Daarbij zal aansluiting plaatsvinden bij de onlangs door het kabinet uitgebrachte visie op het waterbeleid: “Nederland veroveren op de toekomst” met name bij het vinden van maatregelen waarbij de diverse functies van de waterwegen gecombineerd worden.

3.7 Binnenvaart in internationaal perspectief

Al bijna twee eeuwen staat de vrijheid van scheepvaart op de Rijn onder toezicht van de Centrale Rijnvaart Commissie (CCR) te Straatsburg. Deze commissie – met vertegenwoordigers uit Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland – heeft eigen regelgevende bevoegdheden op de Rijn. Vooral met betrekking tot het verkeer op de Rijn, technische eisen aan schepen, condities voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, bemanningsvoorschriften, opleidingseisen aan bemanningsleden en eisen aan motoren. In de Akte van Mannheim en het Gasolieverdrag is de accijnsvrije status van binnenvaartbrandstof voor de Rijnvaart vastgelegd. In de praktijk is deze status op het gehele grondgebied van de CCR-landen van toepassing.

Naast de CCR heeft ook de Europese Unie verordeningen en richtlijnen voor de binnenvaart. Sinds 2006 heeft de Europese Commissie een actieprogramma ter stimulering van de binnenvaart: NAIADES. Met dit actieprogramma wil de Europese Commissie de Europese binnenvaart stimuleren. Thema's in dit programma zijn: markt, vloot, banen en opleidingen, imago en infrastructuur.

Het TEN-T programma van de Europese Unie heeft ook betrekking op de internationale vaarwegen in Europa. Internationale vaarwegprojecten kunnen daaruit een subsidie ontvangen. Zo ontvangt het Nederlandse project Maasroute ruim € 5 mln. subsidie. In juli 2007 is door Frankrijk en België, met steun van Nederland, een aanvraag ingediend voor een bijdrage aan het Seine-Nord project (het realiseren van een moderne waterwegverbinding tussen Parijs en Antwerpen) en is door Duitsland een subsidieaanvraag voor het planningsproject van Straubing-Vilshofen ingediend.

HOOFDSTUK 4

MEER AMBITIES VOOR DE BINNENVAART



4.1 Nederland vaarland

Nederland staat wereldwijd bekend als toonaangevend waar het gaat om de binnenvaart. Uit landen als China en de Verenigde Staten komt men naar Nederland om daarover informatie te krijgen en te leren van wat hier bereikt is. Het transport over water heeft in Nederland een belangrijk marktaandeel in het goederenvervoer. Waar in Europa dit marktaandeel onder de 5% ligt, is dit in Nederland ongeveer 30%. De binnenvaart is van belang voor de concurrentiepositie van de zeehavens en de Nederlandse industrie. Meer dan 60% van zowel het binnenlandse als het internationale vervoer per binnenschip vindt zijn oorsprong of bestemming in een zeehavengebied. De goede achterlandverbindingen via de binnenvaart dragen bij aan de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens. Ook de Nederlandse industrie profiteert van de goede vervoersmogelijkheden via de binnenvaart. Nederlandse verladers genieten voordelen daarvan omdat binnenvaart een aantrekkelijke en relatief goedkope transportwijze is. Er zijn tal van bedrijven volledig ingericht op de aan- of afvoer via de binnenvaart. Zonder binnenvaart moeten deze bedrijven hun logistieke processen aanpassen of besluiten hun bedrijf te verplaatsen.

Voor het kabinet is de Nota Mobiliteit de basis voor het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer. Het kabinet wil echter meer met de binnenvaart. Bovendien heeft het kabinet in de Watervisie (september 2007) onderkend dat de behoefte aan gevarieerde recreatiemogelijkheden toeneemt. Het kabinet wil recreatie op en rond het water verder versterken en zal daartoe de mogelijkheden verkennen.

4.2 De Nota Mobiliteit

Het uitgangspunt in de Nota Mobiliteit is het versterken van de economische structuur van ons land en het stroomlijnen van overheidinterventies. Om de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen is gekozen voor het creëren van de noodzakelijke ruimte binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving.

Voor de binnenvaart heeft het vorige kabinet in de Nota Mobiliteit in het bijzonder beleidslijnen uitgezet voor een betrouwbare vaarweginfrastructuur, met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen.

Voor de periode 2010 tot 2020 is € 5,1 mld. gereserveerd voor onderhoud. Daarnaast is € 2,9 mld. gereserveerd voor het oplossen van vaarweggerelateerde knelpunten voor de binnenvaart, zoals het verhogen van bruggen, verruimen van vaarwegen en het vergroten van sluizen. Ook de aanleg van lig- en overnachtingsplaatsen is hier bij inbegrepen. Dit alles met het oog op het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart in 2020. Het Rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de rijksvaarwegen weg. Ook wordt de capaciteit van de vaarwegen op een aantal plaatsen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water efficiënter afgewikkeld kan worden.



4.3 Een belangrijker rol voor de binnenvaart

Het kabinet heeft in het *Coalitieakkoord* gekozen voor het stimuleren van het goederenvervoer over water en innovatie van de binnenvaart.

Hiertoe zijn in deze beleidsbrief vijf speerpunten gekozen.

Daarmee wordt ook invulling gegeven aan een van de voorgenomen acties uit de *Beleidsbrief Logistiek en supply chains*: het uitwerken van een visie voor de binnenvaart, naast visies voor de zeevaart, het wegvervoer en buisleidingen. Al deze modaliteiten hebben een functie in de logistieke keten. Uit diverse marktonderzoeken is gebleken dat deze functies elkaar slechts in beperkte mate overlappen en modaliteiten slechts op deelmarkten werkelijk met elkaar concurreren. Het is daarom de uitdaging om elke modaliteit optimaal te laten presteren vanuit de eigen kracht en natuurlijke rol.

4.4 Speerpunten

De binnenvaart is een krachtige sector die vrijwel geheel op eigen kracht van oudsher een belangrijk aandeel van het goederenvervoer in Nederland en van en naar de zeehavens voor zijn rekening neemt. De vaarwegen bieden als regel ruimte voor een verdubbeling van het aantal binnenvaartschepen, terwijl we op de weg te maken hebben met files en het spoor capaciteitsknelpunten heeft. Daarom is de ambitie van het kabinet om voor het vervoer over water condities te scheppen die maken dat de binnenvaart in Nederland op eigen kracht de mogelijkheden in de markt kan benutten en zo kan groeien en innoveren. Het uitgangspunt is de eigen kracht van de binnenvaart. Doel is ervoor te zorgen dat die nog sterker wordt.

Deze ambitie geeft het kabinet concreet vorm op de volgende speerpunten:

- Het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart.
- Het realiseren van een toekomstvast netwerk van waterwegen en havens uitgaande van een netwerk- en ketenbenadering.
- Het bereiken dat de binnenvaart op termijn de schoonste modaliteit is.
- Het permanent verbeteren van de veiligheid in de binnenvaart.
- Het stimuleren van innovatie in de binnenvaart.



4.5 Samenwerking met de binnenvaartsector

Het kabinet wil samenwerken met de binnenvaartsector om – vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid – de gezamenlijke ambities vorm te geven. Het convenant met brancheorganisaties in de binnenvaart – gesloten in november 2006 – vormt daarvoor de basis. In dit convenant is een gezamenlijk fundament gelegd voor veel van de ambities.

Het convenant heeft een looptijd van 5 jaar. Inhoudelijk zijn er in het convenant aan de hand van de thema's “Duurzaamheid, Innovatie, Marktpotenties, Vermindering Administratieve Lasten en River Information Services” afspraken gemaakt met als doel de potenties van de binnenvaart beter te benutten op een zo schoon, veilig en efficiënt mogelijke wijze.

Teken van de goede samenwerking met de binnenvaartsector is dat de inhoud van de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart” vooraf is besproken met het Overlegorgaan goederenvervoer. De binnenvaartsector heeft via deze weg aangegeven zich goed te kunnen vinden in de hoofdlijnen van de brief. De speerpunten uit de vorige paragraaf komen goed overeen met de thema’s waarvoor de binnenvaartsector extra aandacht vraagt. Veel opmerkingen van het bedrijfsleven zijn verwerkt, behalve waar het gaat om extra financiën en extra (fiscale) stimuleringsprogramma’s voor de binnenvaart.

4.6 Markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) vaarwegen

Om na te gaan wat doeltreffende en adequate maatregelen zijn om deze ambities te realiseren is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een omvangrijk en onafhankelijk onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestaat uit twee delen: een marktonderzoek en een serie break-even-analyses. In de break-even-analyses is onderzocht onder welke voorwaarden investeringen in bepaalde (infrastructuur)maatregelen maatschappelijk-economisch rendabel zijn. In die zin is dit onderzoek qua inhoud en opzet een landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA), zoals deze in het kader van de Netwerkaanpak voor alle modaliteiten wordt opgesteld.

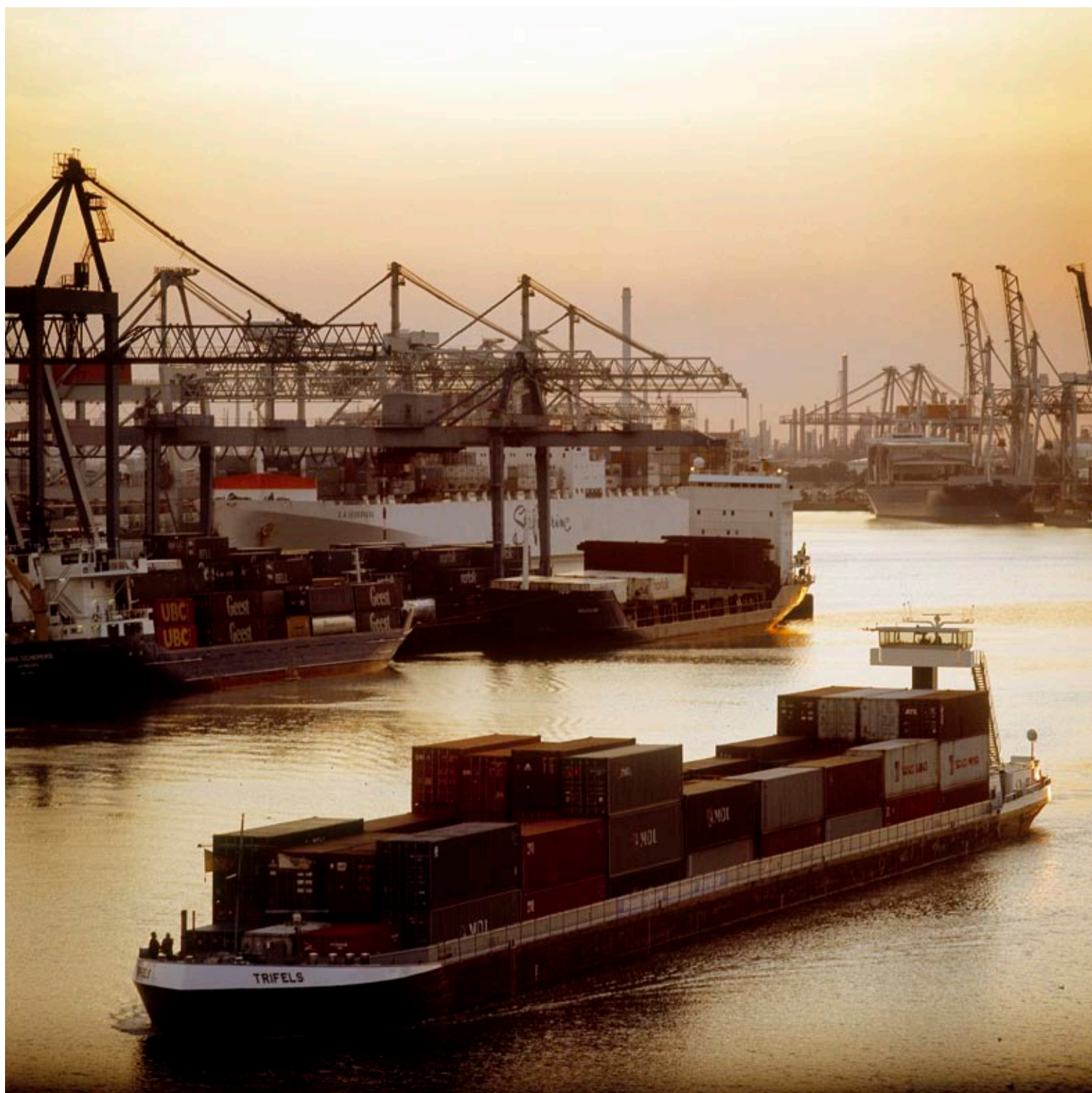
Het marktonderzoek is opgebouwd uit statistische informatie en transportkosten die onder andere zijn aangeleverd door de binnenvaartsector zelf. Deze gegevens zijn vervolgens gevalideerd en aangevuld op basis van interviews met een groot aantal bedrijven. Het marktonderzoek geeft inzicht in de concurrentiepositie van de binnenvaart in tien verschillende marktsegmenten. De resultaten van de marktanalyse zijn getoetst in een groot aantal gesprekken met marktpartijen: vervoerders, verladers, logistieke dienstverleners, (inland) terminaloperators en brancheorganisaties.

Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd op de onderzoeksmethode en geeft hierin aan dat “de zorgvuldige manier waarop het onderzoek is verricht, maakt dat de geschetste beleidsstrategie bijzonder waardevol zal kunnen zijn in de beleidspraktijk”, waarbij wel de volgende nuancering wordt geplaatst: “De beleidsstrategie mag dan een zeer bruikbare eerste indicatie geven van nut en noodzaak van generieke maatregelen, in concrete gevallen zal men behoefte blijven hebben aan een op de specifieke situatie toegespitste kosten-batenanalyse.”

De LMCA heeft een aantal inzichten en conclusies opgeleverd die bepalend zijn voor het te voeren overheidsbeleid. In de volgende hoofdstukken wordt waar relevant gebruik gemaakt van de uitkomsten van dit onderzoek. Kernbegrippen daarin zijn netwerkaanpak en gebiedsgerichte ontwikkeling.

4.7 Nieuwe ambities

De in paragraaf 4.4 genoemde speerpunten zijn nader uitgewerkt in de nu volgende hoofdstukken. Per hoofdstuk is concreet aangegeven wat de ambities zijn van het kabinet en welke nieuwe maatregelen het kabinet zal treffen om deze ambities te realiseren.



HOOFDSTUK 5

VERSTERKEN VAN DE CONCURRENTIE- POSITIE





5.1 Kritische succesfactoren

AMBITIE

De ambitie van het kabinet is dat de binnenvaart de kansen verzilvert om dit marktaandeel tot 2020 te doen groeien. Het kabinet wil waar mogelijk deze marktontwikkeling bevorderen. Het lijkt mogelijk dat de binnenvaart een aanzienlijk groter marktaandeel dan 33% pakt.

De ambitie van het kabinet is om de vernieuwing in de binnenvaart te combineren met het behoud van kleinere schepen, aangezien daarmee ook bestemmingen aan kleinere vaarwegen kunnen worden bediend en daardoor dit marktaandeel behouden kan worden.

De LMCA vaarwegen heeft aangetoond dat aanpassing van de vaarweginfrastructuur een beperkt effect heeft op de concurrentiepositie van de binnenvaart. Grote bedreigingen voor deze concurrentiepositie zijn:

- 1 De betrouwbaarheid van het vervoer van (vooral) containers over water door vertraging bij de overslag in de zeehavens.
- 2 De beschikbaarheid van kleine schepen voor vervoer over kleine vaarwegen en van kleine hoeveelheden goederen.



Tweede Maasvlakte

Bij de uitgifte van terrein op de Tweede Maasvlakte heeft het Havenbedrijf Rotterdam als voorwaarde gesteld dat containerterminals minimaal 45% van de containers per binnenvaart afvoeren naar het achterland. Dit ter ontlasting van de A15.

Artist impressions Maasvlakte 2 2007, Havenbedrijf Rotterdam)



5.2 Een groter aandeel in containermarkt

De LMCA heeft aangetoond dat in het transport van containers sterk geconcentreerd wordt tussen de vervoersmodaliteiten binnenvaart, weg en spoor. Het huidige marktaandeel van de binnenvaart in het containertransport is 33%. Dit marktaandeel staat onder druk door inefficiënties in de transportketen, met name in de zeehavens. Zo kan er veel winst worden behaald met een betere overslag van containers van de zeehaven-terminals naar de binnenvaart. Als de inefficiënties worden opgelost liggen er veel potenties voor de binnenvaart.

De groei van het mondiale containervervoer betekent een kans voor de Nederlandse economie. Het gaat om het zeker stellen van de concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens en benutting van de kansen die het containertransport biedt voor *value added logistics*. Deze economische kansen worden echter bedreigd door een aantal flessenhalzen: het weg- en spoortransport van containers vanuit de zeehavens kent beperkingen vanwege effecten op de leefomgeving (zoals luchtkwaliteit) en er zijn capaciteitsbeperkingen op de weg en het spoornetwerk. De binnenvaart zorgt voor ontlasting van auto- en spoorwegen.

Betrouwbaarheid van de reistijd is van groot belang in het containertransport, waar producten vaak *just-in-time* geleverd moeten worden. Op dit moment treden echter grote vertragingen op bij overslag van containers op en van binnenvaartschepen.

Hiervoor zijn twee oorzaken aan te wijzen:

- “Hardware”: schaarste in overslagcapaciteit voor de binnenvaart.
- “Software”: suboptimale benutting van beschikbare overslagcapaciteit door gebrekkige ladinginformatie, te beperkt inzicht in de planning en onvoldoende samenwerking tussen zeehaven terminals en containerbinnenvaartoperators.

Het kabinet heeft een grote voorwaardenscheppende rol bij het creëren van meer terminal- en overslagcapaciteit. In 2013 zal de tweede Maasvlakte operationeel worden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat voert de regie in het Programma Randstad Urgent. Eén van de projecten in dit programma is de aanleg van een nieuw containertransferium (zie maatregel 1).

CONCURREEREND 1 (MAATREGEL 1)

Ondersteunen van besluitvorming over de containerterminal Rotterdam als onderdeel van het Programma Randstad Urgent

In het Programma Randstad Urgent is het project Containertransferium Rotterdam opgenomen. Het project is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam. Doel is dat door de ontwikkeling van het Containertransferium, als landzijdige hub ten oosten van de haven van Rotterdam, een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van de binnenvaart in het containervervoer, het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven en het verlichten van de congestie- en luchtkwaliteitsproblemen van de A15. Door het containertransferium in het Programma Randstad Urgent onder te brengen, wordt benadrukt dat het rijk er alles aan gelegen is dit Rotterdamse initiatief bestuurlijk te ondersteunen en het binnenvaartbelang zeker te stellen.

In 2008 zullen de ECT Delta Barge Feeder Terminal en de Euromax Terminal geopend worden. In 2010 volgt de APM Barge Terminal. Hierdoor komt in principe een grotere afhandelcapaciteit voor de containerbinnenvaart op de Maasvlakte beschikbaar.

Initiatieven in het verleden om centrale regie te voeren op de planning van de containerlogistiek in de Rotterdamse haven zijn telkens mislukt. Bedrijven willen zelf de controle hebben over hun bedrijfsvoering en zijn in beperkte mate bereid om bedrijfsgevoelige informatie te delen. Het Rijk streeft ernaar dat het Havenbedrijf Rotterdam, de containerbinnenvaart, inland terminals en zeehaventerminals zich inzetten voor optimale benutting van de binnenvaart (zie maatregel 2).

CONCURREEREND 2 (MAATREGEL 2)

Stimuleren verbetering afhandelingcondities containers voor binnenvaart in Rotterdam

Het Rijk stimuleert dat bedrijven in de transportketen van containers afspraken maken over samenwerking en het beschikbaar maken en delen van informatie die nodig is voor de onderlinge operationele afstemming tussen bedrijven. Deze afspraken kunnen vastgelegd worden in een gemeenschappelijke intentieverklaring. De visie die onder regie van het Havenbedrijf Rotterdam is opgesteld, vormt hiervoor een goed uitgangspunt.

Invoering van dynamisch verkeersmanagement (zie paragraaf 6.4) op de rijksvaarwegen zal bijdragen aan afname van de reistijden, toename van de betrouwbaarheid van deze reistijden en het delen van informatie.

5.3 Kleine schepen houden toekomst

De ambitie van het kabinet is om de vernieuwing in de binnenvaart te combineren met het behoud van kleinere schepen, aangezien daarmee ook bestemmingen aan kleinere vaarwegen kunnen worden bediend en daardoor dit marktaandeel behouden kan worden.

Uit de analyse van de transportkosten van binnenvaart en wegvervoer in de LMCA is gebleken dat kleine schepen kunnen concurreren met het wegvervoer. Daarmee is er een toekomst voor kleine schepen.

Kleine schepen kunnen binnen veel vervoersrelaties goed concurreren met het wegtransport, maar de veroudering van de vloot en vergrijzing van de bemanning op de kleine schepen is een punt van zorg. Niet zozeer nu (want er is nog steeds een ruime capaciteit), maar wel in de toekomst. Daarom is het belangrijk dat nu al gekeken wordt naar vernieuwende ondernemingsvormen, waarbij startende ondernemers met een nieuw klein schip kunnen concurreren met de oude vloot op het moment dat de overcapaciteit voorbij is. Deze kleine schepen kunnen op plekken komen waar grote schepen aan voorbij moeten varen. Deze flexibiliteit zorgt voor veel concurrentiekracht. Het kabinet wil aan deze ambities invulling geven met een aantal acties, waaronder maatregel 3.



Neokemp

De Neokemp is in het jaar 2000 ontworpen voor kleinere vaarwegen met vaste en lage bruggen. Het stuurhuis kan op verschillende hoogtes worden ingesteld om onder lage bruggen door te kunnen en toch over de containers te kunnen kijken. De praktijk heeft aangetoond dat het bij nieuwe kleine schepen heel belangrijk is om vooraf een goed businesscases te ontwikkelen, omdat de concurrentie met oude - vaak afgeschreven - schepen spannend is.



CONCURREEREND 3 (MAATREGEL 3)

Stimuleren van innovatie, gericht op de binnenvaart op kleine vaarwegen

Het bedrijfsleven wordt geprikkeld met creatieve oplossingen te komen met een zogenaamde SBIR-aanpak (Small Business Innovation Research). Hierbij worden via een open aanbesteding de beste ideeën 'beloond' met een opdracht voor verdere uitwerking. De SBIR zal zich richten op ideeën die kunnen zorgen voor een opleving van de binnenvaart op de kleine vaarwegen. Voor dit project stelt het kabinet ruim € 1 mln. beschikbaar.

Verder is in het convenant met de binnenvaart overeengekomen dat de branchepartijen een onderzoek uitvoeren naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip. Dit onderzoek zal tenminste gericht zijn op economische, sociale en technische problemen, regelgeving (onder andere de overgangsbepalingen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn) en op oplossingsrichtingen. Het onderzoek zal in de herfst van 2007 zijn afgerond.

Het oogmerk is de diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort in het segment van de kleinere tonnenmaat in de binnenvloot te voorkomen. Dit mede door de instroom van nieuwe schepen en ondernemers te stimuleren, evenals het creëren van een goed ondernemersklimaat voor deze schepen met een betere rentabiliteit. Overeengekomen is op basis van de uitkomsten van dit onderzoek te overleggen over concrete acties van de branchepartijen en van het Rijk. Het kabinet verwacht daarbij een belangrijke inzet van het verladende bedrijfsleven en van de banken.

HOOFDSTUK 6

TOEKOMSTVAST NETWERK VAN VAARWEGEN EN HAVENS



AMBITIE

De ambitie van het kabinet is om – samen met de decentrale overheden – voor de binnenvaart een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren dat goed bereikbaar is.

6.1 Natte bereikbaarheid is de sleutel tot succes

De sleutel tot succes voor de binnenvaart is de beschikbaarheid van zogeheten natte vervoersrelaties. De LMCA heeft aangetoond dat de focus niet alleen op een goed vaarwegennetwerk moet liggen. Het gaat om een ketenbenadering die gericht is op het opsporen van de zwakke schakels in de keten. Gebleken is dat de blijvende beschikbaarheid van mogelijkheden van op- en overslag aan het water in gevaar is.

De LMCA heeft bovendien aan het licht gebracht dat knelpunten zullen ontstaan op andere delen van het transportnetwerk van de rijksvaarwegen: regionale vaarwegen, binnenhavens en inefficiënties in de planning rond op- en overslag van goederen. Als deze knelpunten niet worden opgelost komt de ambitie van de Nota Mobiliteit onder druk te staan.

De grootste bedreiging voor het binnenlandse transport over water blijkt het wegvallen van (de bereikbaarheid en inrichting van) binnenhavens, die zichzelf de “BluePorts” van Nederland noemen. Binnenhavens zijn bedrijventerreinen en overslagkades die aan het water liggen. Zonder deze havens is geen binnenvaart mogelijk en komen grote transportstromen op de weg terecht.

Door aanpassingen aan de vaarweginfrastructuur kan de binnenvaart goedkoper transporteren. Uit de break-evenanalyses voor infrastructuurmaatregelen in de LMCA is gebleken dat deze maatregelen niet per definitie leiden tot een modal shift naar de binnenvaart. De kosten voor infrastructurele maatregelen wegen bovendien niet altijd op tegen de maatschappelijke baten. De rentabiliteit van maatregelen moet per situatie berekend worden, maar in algemene zin geldt de volgende prioriteitsvolgorde (in afnemende volgorde van kosteneffectiviteit):

- 1 Baggeren (diepgangbeperkingen wegnemen, waardoor schepen voller beladen kunnen worden).
- 2 Verruiming van de sluiscapaciteit (waardoor de wachttijden afnemen) en verhoging van bruggen (waardoor er meer containers op een schip passen).
- 3 Verruiming van het vaarwegprofiel (zodat er grotere schepen kunnen varen).

De LMCA onderstreept bovendien het belang van infrastructuurverbeteringen in het buitenland. Hierdoor worden voor de binnenvaart nieuwe kansen gecreëerd. Als gevolg van het opheffen van vaarwegknelpunten kunnen nieuwe internationale corridors voor transport over water worden geopend en kunnen nieuwe markten worden bediend.

6.2 Samenwerken met decentrale overheden in Netwerkaanpak

Het heeft weinig zin om te investeren in een rijksvaarweg als de grootste bottleneck voor bedrijven zit in de regionale bereikbaarheid van binnenhavens. Het kabinet wil daarom intensiever samenwerken met regionale overheden met als doel de zwakste schakels in de goederenvervoerketen te versterken (zie maatregel 6).

NETWERK 1 (MAATREGEL 6)

Samenwerken met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten

De samenwerkende overheden kunnen maatregelen opvoeren voor de Samenwerkingsagenda's die worden opgesteld ten behoeve van de Netwerkaanpak. Deze maatregelen kunnen betrekking hebben op rijksvaarwegen, binnenhavens en op regionale (vaar)wegen die deze binnenhavens ontsluiten. In de Netwerkaanpak worden alleen projecten geagendeerd waarbij rijk en regio samenwerken en samen een belang hebben.

Intensievere samenwerking betekent ook dat – als het gaat om financiering – over de schotten van de budgetten van de diverse overheden heen gekeken wordt en gezocht wordt naar onconventionele oplossingen voor infrastructuurknelpunten. Ook het bedrijfsleven zal een belangrijke rol krijgen in het zoeken naar oplossingen en de financiering daarvan.

Voor bestaande en toekomstige MIRT-projecten betekent dit dat in de verkennings- en planstudiefase commitment gevraagd zal worden van de betreffende regionale overheden. Dit zal zich uiten in nauwere samenwerking en het koppelen van besluitvorming over nationale en regionale infrastructuur in relatie tot de plannen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de betrokken regio.

Op uitvoeringsniveau zijn er ook samenwerkingsmogelijkheden. Zo kan een gemeente samenwerken met Rijkswaterstaat bij het uitbaggeren van een binnenhaven. In het geval dat Rijkswaterstaat van plan is een vaarweg te baggeren, kan een gemeente meeliften bij het sluiten van het onderhoudscontract. Dit combineren van aanbestedingen kan kostenbesparingen opleveren voor de betrokken partijen.

6.3 Verbeteren regionale bereikbaarheid binnenhavens

Natte bedrijventerreinen en loskades liggen vanzelfsprekend aan het water. Dit zijn soms aantrekkelijke locaties waarop verschillende ruimtelijke claims worden gelegd, zoals voor woningbouw en recreatie. Het is dan ook belangrijk dat bedrijven in de binnenhavens de uitdaging aannemen om binnen de gestelde milieugrenzen te opereren (stil en schoon) en dat gemeenten bij hun ruimtelijke ordeningsbeleid expliciet rekening houden met natte bereikbaarheid van bedrijventerreinen, waardoor het netwerk van binnenhavens zoveel mogelijk behouden blijft.



Binnenhavens

Nederland telt bijna 400 grote en kleine binnenhavens. Deze zijn stuk voor stuk boegbeelden voor het binnenvaartbeleid. In grote multifunctionele binnenhavens, zoals Merwedehaven Dordrecht op de afbeelding, vind men containerterminals, tankopslagbedrijven, veevoederbedrijven en chemische industrie. Kleine havens bestaan soms enkel uit een cementcentrale of een overslagkade voor bouwzand.

Het CPB geeft in haar second opinion op de LMCA aan dat “het nut van het reserveren van ruimte vooral ook afhankelijk is van de opportunity kosten van de ruimte (...). Het is daarom niet zeker of voor alle bestaande natte bedrijventerreinen en inland containerterminals wel ruimte gemaakt moet worden voor uitbreiding/herstructurering, althans op hun huidige locatie.”

Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies om te bepalen of het economisch belang van activiteiten in een binnenhaven en de externe effecten daarvan opwegen tegen het belang van andere gebruikers van de ruimte, zoals woningbouw of recreatie. In de Nota Mobiliteit is – in iets andere woorden – opgenomen dat provincies in samenwerking met gemeenten netwerkanalyses moeten maken voor hun vaarwegen en binnenhavens. Zo’n netwerkanalyse is een goede basis voor het identificeren van knelpunten en maatregelen om deze knelpunten op te lossen.

Stimuleren van de binnenvaart houdt ook in dat zorg wordt gedragen voor succesfactoren die bepalend zijn voor de sterke positie van de binnenvaart in vooral het bulktransport. Daarom is een adequate reactie op de bedreiging van het wegvallen van (de bereikbaarheid van) binnenhavens nodig (zie maatregel 7).

NETWERK 2 (MAATREGEL 7)

Realisatie van quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens

Het kabinet stelt € 55 mln. beschikbaar voor quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. Deze middelen worden beschikbaar gesteld in regio's die voldoen aan de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit ten aanzien van natte bedrijventerreinen en overslaglocaties. Een nadere selectie van te honoreren projecten wordt gemaakt op basis van de verhouding tussen en de verdeling van projectkosten en de bedrijfseconomische baten. Als over een quick win een bestuurlijk akkoord is bereikt, wordt de regionale bijdrage aan de kosten gestort in het regionale mobiliteitsfonds van de betreffende regio en daarna aangevuld met een evenredige rijksbijdrage van maximaal 50% van de totale kosten.

6.4 Invoering dynamisch verkeersmanagement op vaarwegen



Verkeerspost Nijmegen

Vanuit deze verkeerspost, aan de kruising van de Waal en het Maas-Waal-kanaal, worden jaarlijks 160.000 schepen op een riviertraject van ruim 20 kilometer lengte dag en nacht in de gaten gehouden. Dit is nodig omdat de vaarweg

door de vele bochten voor schippers onoverzichtelijk is. De Verkeerspost Nijmegen heeft dat overzicht wel, dankzij 7 onbemande radarstations en op afstand bestuurbare camera's langs de rivier.

Dynamisch verkeersmanagement is een middel om de communicatie tussen de vaarwegbeheerder, schepen en logistieke planners te verbeteren. Hiermee is de veiligheid op de vaarwegen gediend, maar het biedt ook een aantal economische kansen, zoals genoemd in paragraaf 4.1. Tevens kunnen door gerichte eenmalige investeringen de kosten van verkeersmanagement worden verlaagd.

Voor dynamisch verkeersmanagement is een aantal innovatieve ingrepen nodig bij verkeersposten van Rijkswaterstaat, maar ook op schepen. Om met de wal te kunnen communiceren moeten schepen uitgerust zijn met transponders die hun positie en identificatie aan verkeerscentrales en andere vaarweggebruikers automatisch bekend maken. In het convenant met de binnenvaartsector is daarom afgesproken dat de rijksoverheid een nader te bepalen deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS (Automatic Identification System) aan boord van binnenschepen financiert onder voorwaarde dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat.

Met dynamisch verkeersmanagement worden de volgende doelen beoogd (zie maatregel 8):

- Het verbeteren van de informatie aan de vaarweggebruiker over de beschikbaarheid (en/of stremmingen) van de vaarweg, diepgang(beperkingen), de bediening van sluisen en bruggen en informatie over eventuele alternatieve routes.
- Het verbeteren van de informatie aan de vaarweggebruiker over de verkeerssituatie op de vaarweg, gevaarlijke vaarwegkruisingen, intensiteiten van het scheepvaartverkeer, wachttijden bij sluisen en bruggen, calamiteiten en plotselinge stremmingen.
- Het door middel van verkeersmanagement begeleiden en zonodig bijsturen van de verkeersafwikkeling op het water vanuit verkeersposten en het (op afstand) bedienen van sluisen en bruggen.
- De coördinatie bij incidenten en calamiteiten en het zorgen dat de vaarweg zo snel mogelijk weer beschikbaar komt voor de scheepvaart (herstellen betrouwbaarheid en afwikkeling).
- Het verbeteren van de communicatie tussen schepen en de verkeersbegeleiding, evenals de identificatie van schepen in verband met de toename van de verkeersintensiteiten op het water en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Het verbeteren van informatievoorziening over het totale logistieke proces en een betere benutting van de totale vervoersketen (laden/lossen havens en terminals, vaarweg, sluiscomplexen) door vergroting van de betrouwbaarheid van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de goederenstromen, waardoor vaar- en leveringsschema's beter gehaald kunnen worden.

NETWERK 3 (MAATREGEL 8)

Versneld invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen

Het kabinet heeft in het Beleidsprogramma aangegeven € 140 mln beschikbaar te stellen

voor onder andere het invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen. In de begroting van 2009 zal concrete invulling gegeven worden aan dit budget.

Met name in zeehavengebieden is het verkeersbeeld complex. Het is daarom van groot belang dat het verkeersmanagement op de binnenwateren, in zeehavens en op zee naadloos in elkaar overgaat. Het kabinet wil daartoe de verantwoordelijkheden en samenwerking van de betrokken beheerders tegen het licht houden en indien nodig nieuwe afspraken daarover maken. Verder zal het kabinet meer coördinatie aanbrengen in de implementatie van internationale regelgeving op het gebied van verkeersmanagement voor binnenwateren, op zee en in zeehavengebieden. Ook zal een studie worden gedaan naar de vraag of in bepaalde gebieden verkeersbegeleiding vervangen zou moeten worden door verkeersleiding en wat daarvan de consequenties zijn.

6.5 Sneller wegwerken onderhoudsachterstand rijksvaarwegen

De Nota Mobiliteit stelt dat de onderhoudsachterstand op alle rijksvaarwegen in 2020 is weggewerkt. De LMCA heeft het belang van het wegnemen van diepgangbeperkingen en betrouwbare reistijden aangetoond. Daarom is het opportuun te bezien in welke mate het mogelijk is de achterstand in het onderhoud eerder op orde te hebben (zie maatregel 9).

NETWERK 4 (MAATREGEL 9)

Versneld uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen uit het MIRT

Het kabinet zal in de periode tot en met 2018 de onderhoudsachterstand op de rijksvaarwegen wegwerken. Dit is twee jaar eerder dan aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Het kabinet streeft er naar het inlopen van de achterstand nog twee jaar verder te versnellen. Maatregelen hiervoor worden voorbereid. Bij het opstellen van de begroting 2009 en latere jaren zal bezien worden of en hoe deze verdere inhaalslag kan worden gerealiseerd.

6.6 Oplossen van knelpunten in internationale vaarweginfrastructuur

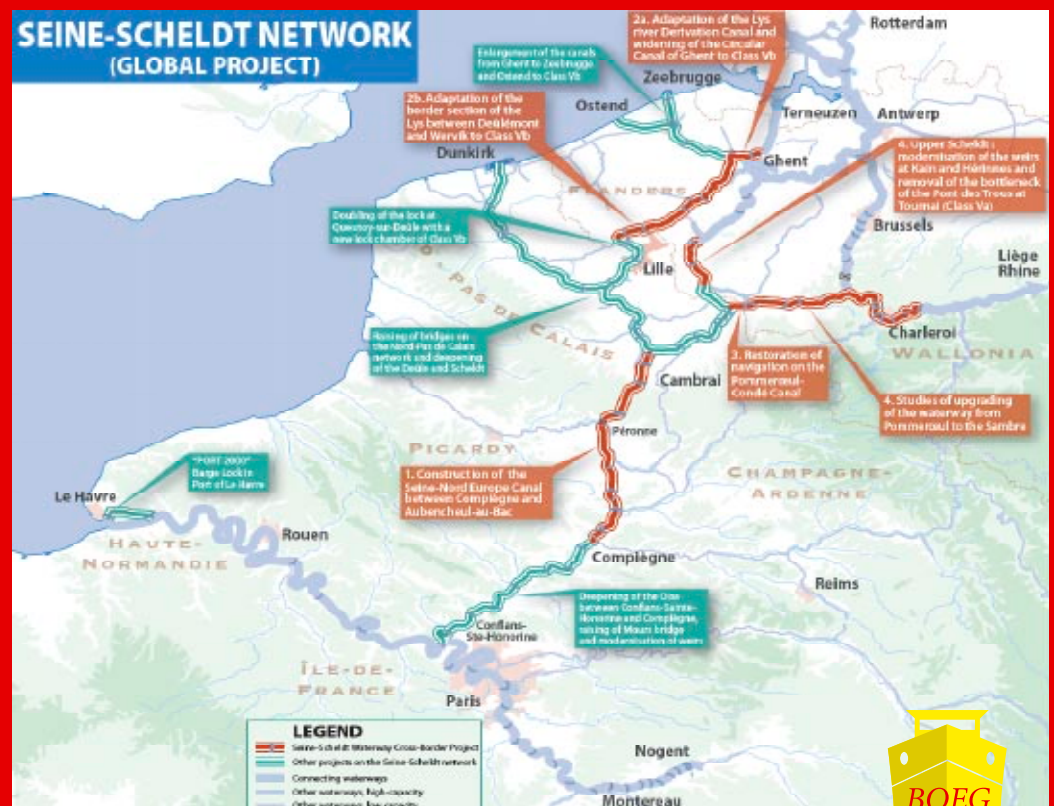
De Europese Commissie heeft in het actieprogramma NAIADES uitgesproken dat gewerkt wordt aan een Masterplan voor de Europese vaarwegen. Het kabinet zal waar mogelijk dit ondersteunen. Zo zal Nederland in het voorstel voor de uitwerking van NAIADES in het project PLATINA een belangrijke inspanning leveren om voorbereidend werk voor het Masterplan te doen. Dit zal ook een belangrijke ondersteuning kunnen bieden aan de Europese TEN-coördinator voor de binnenvaart.

Bovendien ondersteunt Nederland het Seine-Nord project, dat wil zeggen het realiseren en opwaarderen van een vaarwegverbinding tussen Parijs en Antwerpen. Voor dit project hebben Frankrijk en België, met ondersteuning van Nederland, bij de Europese Commissie een subsidieaanvraag ingediend in het kader van de beschikbare middelen voor de Trans-Europese Netwerken.

Voorts zal in bilaterale contacten met Europese landen het belang van het opheffen van vaarwegknelpunten worden benadrukt. Voorbeeld daarvan is het knelpunt Straubing-Vilshoven in het Duitse gedeelte van de Donau.

Seine Nord

In het project Seine Nord wordt een nieuwe hoogwaardige internationale vaarwegverbinding gerealiseerd van Calais, via Parijs naar het Scheldebekken. Hierdoor komt een verbinding tot stand tussen Frankrijk en België plus het Rijn-stroomgebied. Deze nieuwe corridor wordt gedeeltelijk nieuw gegraven (gedeelte tussen Cambrai tot aan Compiègne) en zal zorgen voor een modal shift van wegvervoer naar het water van naar schatting 17 mln ton per jaar in 2020. Het kanaal is uitstekend geïntegreerd in het landschap. In periodes van hoog water is het kanaal een goed alternatief om overstromingen tegen te gaan. De totale kosten van het project bedragen 2,6 miljard euro.





DE SCHOONSTE VERVOERS- MODALITEIT

HOOFDSTUK 7

AMBITIE

De ambitie van het kabinet is dat de binnenvaart op lange termijn de schoonste modaliteit is en dat vanaf 2016 nieuwe binnenvaartschepen de beste milieu-prestatie leveren van alle transportmodaliteiten.

7.1 Binnenvaart weer schoonste vervoerswijze

De binnenvaart heeft een natuurlijke voorsprong op andere vervoersmodaliteiten vanwege haar lagere energieverbruik per tonkilometer. Binnenvaart scoort dus goed op de uitstoot van CO₂. Ontwikkelingen in de vervoerssector, met name bij het wegvervoer, maken dat voor de binnenvaart inspanningen nodig zijn om op termijn de schoonste transportmodaliteit te zijn voor wat betreft luchtmissies als NO_x en fijn stof.

Om deze ambitie te realiseren zijn en worden initiatieven genomen op het gebied van:

- Beperking luchtverontreiniging
- Beperking waterverontreiniging
- Beperking energiegebruik
- Vrijwillig milieukeurmerk

7.2 Beperking luchtverontreiniging

Ambitieuus bronbeleid is prioriteit nummer één in het milieubeleid voor de binnenvaart. Met internationale normen kunnen forse resultaten worden geboekt op een kosten-effectieve manier. Het vorige kabinet heeft op dit punt belangrijke en succesvolle maatregelen in gang gezet (zie hoofdstuk 10).

Een belangrijke stap in het beperken van de emissies naar de lucht kan worden gezet door in de binnenvaart over te gaan op schonere brandstof. De belangrijke betekenis van deze maatregel is dat dit effect kan hebben op de uitstoot van alle binnenvaartschepen.

Het afgelopen jaar heeft de binnenvaartsector zich samen met het kabinet sterk gemaakt voor het gebruik van schonere brandstof.

Dit heeft geleid tot ambitieuze voorstellen van de Europese Commissie om de eisen aan de kwaliteit van de binnenvaartbrandstof zo snel mogelijk aan te passen aan de kwaliteit van de brandstof in het wegvervoer. Dit komt neer op verlaging van het zwavelgehalte in de brandstof met een factor 200 ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor zal de uitstoot van fijn stof naar verwachting met 17% dalen. Daarnaast maakt deze schone brandstof het mogelijk om roetfilters toe te passen in de binnenvaart.



Schone vloot in Rotterdam

In de zomer van 2007 hebben de overheid en 10 private ondernemingen een convenant gesloten om zwavelvrije brandstof te gebruiken op schepen die in de haven van Rotterdam actief zijn. De Surveyor 1 van het Havenbedrijf is ook nog uitgerust met een CCR fase II motor, een roetfilter en een NO_x-katalysator.

Ook de eisen aan de uitstoot van motoren worden verder aangescherpt. Per 1 juli 2007 is een nieuwe stap gezet met het van kracht worden van de zogenaamde CCR-II-norm. Binnen de Europese Unie en de CCR zal Nederland pleiten voor verdergaande normen voor nieuwe motoren, zowel bij nieuwbouw van schepen als bij het vervangen van bestaande motoren. Daarbij streeft Nederland – conform het convenant met de binnenvaartsector – naar:

- Een emissienorm die vergelijkbaar is met EURO5 in 2012
- Een emissienorm die vergelijkbaar is met EURO6 in 2016

De EURO-normen zijn de eisen die gesteld worden aan vrachtauto's. In 2002 liepen de internationale motoreisen voor de binnenvaart 10 jaar achter op die van het vrachtvervoer. Met deze ambitie wordt dit teruggebracht tot 4 jaar. Deze tijd wordt gebruikt om de motortechniek die wordt ontwikkeld in de auto-industrie, geschikt te maken voor de binnenvaart.

Deze normen laten het bestaande motorenbestand ongemoeid. Gezien de lange levensduur van motoren in de binnenvaart wil het kabinet onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om ook bij bestaande motoren te komen tot een verbetering van de milieuprestatie.

De VERS-regeling subsidieert investeringen die leiden tot betere – niet wettelijk vereiste – milieuprestaties van motoren van binnenschepen. De regeling loopt in 2010 af. De departementen van VROM en VenW onderzoeken wat een zinvol en haalbaar vervolg van deze subsidieregeling is. Dit ook met het oog op compensatie van de extra milieubelasting door aanleg van de Tweede Maasvlakte. Daarbij zal onder andere gekeken worden naar subsidie voor de toepassing van roetfilters. De resultaten van dit onderzoek zullen begin 2009 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Het kabinet heeft het voornemen om ook na 2010 de stimulering van versnelde invoering van schone binnenvaartmotoren voort te zetten.

Het kabinet zal ook bezien of het aanbieden van walstroomvoorzieningen in overnachtingshavens zinnig is in verband met het terugdringen van de lokale luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

7.3 Beperking waterverontreiniging

De binnenvaart veroorzaakt onder meer waterverontreiniging door lozingen van bilgewater (brandstofresten vermengd met water in het ruim) en huishoudelijk afvalwater. Bilgewater is vooral een probleem vanwege het gehalte aan PAK's en benzeen. Daarnaast veroorzaakt het gebruik van PAK-houdende coatings, oliën en vetten PAK-emissies naar het water. PAK's zijn kankerverwekkende stoffen en verwacht wordt dat – als uitwerking van de Kaderrichtlijn Water – de emissie van PAK's vanaf 2013 zal worden verboden.

In Nederland is de lozing van bilgewater illegaal. Er bestaat een afgifteplicht voor bilgewater, waarbij de schipper een eigen bijdrage betaalt. De CCR-landen hebben in 1996 het Scheepsafvalstoffenverdrag getekend. De ratificatie door België heeft helaas langer geduurd dan voorzien en wordt nu in de loop van 2008 verwacht. Het verdrag zal kort daarna in werking treden. Op dat moment zal er op bunkerstations langs de Rijn een verwijderingsbijdrage worden betaald per ingenomen hoeveelheid brandstof, en kan op elk willekeurig punt langs de Rijn het bilgewater gratis worden afgegeven.

In Nederland bestaat een verbod op het verkopen en aanbrengen van PAK-houdende coatings. Nederland zal er in de EU en indien nodig in de CCR voor pleiten dit verbod internationaal in te voeren. Zo ontstaat er ook hier een level playing field, aangezien alternatieve producten duurder en iets minder effectief zijn dan PAK-houdende coatings.

Tenslotte zal een onderzoek uitgevoerd worden naar het PAK- en benzeengehalte van biologisch afbreekbare vetten en oliën. Er zijn biologisch afbreekbare oliën en vetten op de markt die goed werken en die niet of nauwelijks meer kosten. Het is echter niet bekend of deze producten ook minder benzeen en PAK's bevatten. Op basis van het onderzoek kan worden beoordeeld of maatregelen die de verkoop en het gebruik van traditionele vetten en oliën verbieden zinvol zijn. Dergelijke maatregelen worden bij voorkeur in internationaal verband getroffen.

7.4 Beperking energiegebruik en minder CO₂-uitstoot

De binnenvaart is een energiezuinige wijze van transport. Toch is het zinvol te streven naar een verdere vermindering van het energieverbruik in de binnenvaart:

- Vanwege de bijdrage aan de vermindering van CO₂-uitstoot;
- vanwege het beperken van de kosten in de binnenvaart, waardoor de concurrentiekracht vergroot wordt;
- vanwege de positieve effecten op de luchtkwaliteit.

Het kabinet stelt hiervoor budget beschikbaar (zie maatregel 16)

DUURZAAM 1 (MAATREGEL 16)

Uitvoeren van het CO₂-reductieprogramma VoortVarend Besparen

In september 2007 heeft SenterNovem van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opdracht gekregen om met een beschikbaar budget van € 4,4 mln. in overleg met de binnenvaartsector een (subsidie)programma te ontwikkelen: het programma VoortVarend Besparen. Doel van het programma is een energiebesparing van 5% in de Nederlandse binnenvaartvloot. Concreet wordt gedacht aan bijvoorbeeld innovatieve hulpmiddelen in de stuurhut die het mogelijk maken om nog zuiniger te varen. Uitgangspunt is dat binnenvaartondernemers ook een financiële bijdrage leveren in de kosten van het programma.

Er zijn in het scheepsontwerp nog vele optimalisaties en vernieuwingen denkbaar die het energiegebruik reduceren. Een voorbeeld is het beperken van het gewicht van het schip. Zo wordt er met een subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van de Provincie Noord-Holland een prototype van een schip van composiet materiaal gebouwd, het zogenaamde Compocanord project. Een ander voordeel van dergelijke schepen is dat op kleinere vaarwateren kosteneffectiever gevaren kan worden.

Ook andere innovaties om te bereiken dat de energie-efficiëntie in de binnenvaart verder toeneemt worden gestimuleerd via het innovatieprogramma voor de binnenvaart (zie paragraaf 9.2).

7.5 Vrijwillig milieukeurmerk

Het verbeteren van de milieuprestaties van de binnenvaart behoeft niet alleen via wet- en regelgeving of met subsidies tot stand te komen. De ambitie in de binnenvaartsector is hoog en er zijn ondernemers die vrijwillig maatregelen nemen die niet zijn voorgeschreven. Om dit te stimuleren wordt onder leiding van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzocht of het mogelijk is om te komen tot een vrijwillig milieukeurmerk dat recht geeft op voordelen in de bedrijfsvoering van het schip. Voor het geven van dergelijke “incentives” komen tal van partijen in aanmerking. In de zeescheepvaart is met een dergelijk keurmerk, de zogenaamde Green Award, goede ervaring opgedaan.



Compoanord

Een schip van kunststof is veel lichter dan een schip van staal. Hierdoor ligt het schip minder diep in het water en wordt veel energie bespaard. Het schip kan op kleine en ondiepe kanalen varen en kan door de gladde wand goed gereinigd worden, zodat makkelijk van type lading kan worden gewisseld.

HOOFDSTUK 8

**PERMANENTE
VERBETERING
VAN DE
VEILIGHEID**



AMBITIE

Het is de ambitie van het kabinet om een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van de partners in die vervoersketen.

8.1 Veiligheid op het water is kernwaarde

De binnenvaart is een veilige wijze van transport. Dit is een kernwaarde die moet worden behouden en waar mogelijk vergroot. Voor een belangrijk deel is de veiligheid in de binnenvaart het resultaat van het bewustzijn van vele gebruikers van de vaarwegen om de regels te respecteren en prioriteit te geven aan de veiligheid bij het gebruik van de schepen en de vaarwegen.

Veiligheid is een thema dat hoog op de maatschappelijke agenda staat. Absolute veiligheid bestaat niet en risico's zijn nooit uit te sluiten. In de binnenvaart is het veiligheidsniveau relatief hoog. Daar draagt een aantal factoren aan bij. Een aantal voorbeelden.

Er is een uitvoerig stelsel van (internationale) regelgeving voor veiligheidseisen aan schepen, opleidingseisen voor de bemanning, voorschriften over de omvang van de bemanning en regelgeving voor verkeer op het water. Deze regelgeving is van oudsher vooral gericht op de technische aspecten van de veiligheid.

Daarnaast is in de binnenvaartsector in het algemeen een goed veiligheidsbewustzijn. Voorts bestaat in grote havens en op scheepvaartknooppunten een hoogwaardige verkeersbegeleiding.

Er zijn echter ook factoren die de veiligheid op het water onder druk kunnen gaan zetten. Het verkeer op het water wordt drukker, niet alleen door de beroepsvaart, maar ook door de verdere groei van de recreatievaart. Het scheepvaartverkeer wordt ook grootschaliger, sneller en internationaler. Bovendien wordt de binnenvaart steeds meer een sector waar tijdsdruk en de 24-uurs economie een rol spelen. Verder wordt in de binnenvaart in toenemende mate gebruik gemaakt van buitenlandse werknemers. Dit maakt een goede communicatie, van wezenlijk belang voor een goede veiligheid, moeilijker.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat volgen deze ontwikkelingen op de voet en brengen gezamenlijk een jaarlijkse rapportage uit over de trends en ontwikkelingen in de veiligheid van de binnenvaart, de zogenoemde Veiligheidsbalans.

Op de Nederlandse binnenwateren hebben de laatste 10 jaar gemiddeld 670 scheepsongevallen plaatsgevonden, waarbij gemiddeld 3 doden en 31 gewonden te betreuren zijn geweest. Dat zijn vrij constante getallen gebleken, hoewel er per jaar wel fluctuaties optreden in het aantal slachtoffers. Bij ongeveer de helft van de slachtoffers was beroepsvaart betrokken. Daarnaast is ook nog een aantal slachtoffers per jaar op de beroepsbinnenvaart in Nederland te betreuren als gevolg van arbeidsongevallen en huishoudelijke ongevallen. Dit laatste wordt echter nog niet lang genoeg geregistreerd om een betrouwbaar beeld te geven.





Convenant Varen Doe je Samen

Tijdens de Hiswa van 2007 is dit convenant gesloten tussen vertegenwoordigers van de recreatievaart, de beroepsbinnenvaart en een aantal vaarwegbeheerders. De partijen hebben afgesproken een actieve bijdrage te leveren aan de vermindering van het aantal (bijna-) ongevallen op de vaarweg tussen beroeps- en recreatievaart en aan de vermindering van het gevoel van onveiligheid.

De aandacht voor de veiligheid mag niet verslappen. Bij een ongeval met een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, zullen de effecten niet beperkt blijven tot de betrokken schepen en opvarenden. Vooral in verband met de externe veiligheid moeten de betrokken partijen daarom scherp blijven op de veiligheid van het scheepvaartverkeer. De ongevallen zijn vooral toe te schrijven aan de menselijke factor. Technisch falen blijkt in steeds mindere mate aan de orde. Om het menselijke gedrag te veranderen is een nog grotere mate van veiligheidsbewustzijn nodig. Niet alleen in de binnenvaart zelf, maar ook bij de partners in de vervoersketen zoals verladers, terminaloperators, verkeersbegeleiders en opleidingsinstellingen. Verhoging van het collectieve veiligheidsbewustzijn in de binnenvaart is de voornaamste stap op weg naar een veiliger binnenvaart.

Om ervoor te zorgen dat de binnenvaart in de toekomst haar rol in het vervoer van gevaarlijke stoffen kan blijven spelen, is het belangrijk dat de binnenvaart daarvoor de ruimte heeft. Daarom is het – inmiddels in een vergevorderd stadium van ontwikkeling zijnde – basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van belang. In de Nota Mobiliteit is daartoe een initiatief genomen: Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende gebruiksruimtes en veiligheidszones. In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen is dit aangekondigd. De Tweede Kamer zal daarover separaat geïnformeerd worden.

In het verleden zijn vaak extra technische maatregelen getroffen en is regelgeving gemaakt naar aanleiding van voorvallen en incidenten. Ook is veel regelgeving tot stand gekomen om technische ontwikkelingen mogelijk te maken. Vaak zijn die regels erg gedetailleerd. Voor de binnenvaartsector ontstond zo een situatie waarin via de regelgeving gelijke concurrentieverhoudingen tot stand werden gebracht.

Dit is niet de lijn die het kabinet wil voortzetten. Bij het veiligheidsbeleid voor de binnenvaart laat het kabinet zich leiden door de volgende uitgangspunten:

- Beleidsontwikkeling en handhaving op basis van risicoanalyses.
- Voortbouwen op de bestaande veiligheidscultuur van de gebruikers van de vaarwegen en samen met de gebruikers en andere betrokkenen in de totale vervoersketen (zoals verladers, verzekeraars en terminals) bepalen welke maatregelen de meeste zoden aan de dijk zetten.
- Waar dat mogelijk is maatschappelijke partners verantwoordelijkheden geven in het uitvoeren van taken die de veiligheid bevorderen.
- Inzetten op maatregelen die innovatie bevorderen en rekening houden met de belangrijke rol van de menselijke factor en de daarvoor noodzakelijke voorlichting.

8.2 Comité voor de binnenvaartveiligheid

De binnenvaartsector realiseert zich steeds beter het belang om risico's in de binnenvaart te verkleinen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft sinds het najaar van 2005 een viertal "Kennistafels" gehouden met vervoerders en verladers in de binnenvaart, verzekeringsmaatschappijen, handhavers, opleidingsinstellingen en vaarwegbeheerders. In de toekomst zullen dit soort overleggen periodiek blijven plaatsvinden, waarin aandacht zal zijn voor de risico's in de binnenvaart en de incidenten die zich hebben voorgedaan. Het doel hiervan is het continue verbeteren van het veiligheidsbewustzijn. Sector en overheid werken op deze wijze samen aan het veiliger maken van de binnenvaart, waarbij de eerste verantwoordelijkheid ligt bij het bedrijfsleven.

Het kabinet wil in 2008 komen tot een Comité voor de binnenvaart-veiligheid (CBV) dat er voor zorgt dat naar aanleiding van de Kennistafels afspraken worden gemaakt over maatregelen die de veiligheid verbeteren (zie maatregel 26). Het CBV zal de uitdrukkelijke vraag krijgen om de focus te richten op de menselijke factor bij het voorkomen van incidenten in de binnenvaart. In dit comité - onder regie van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat - worden vertegenwoordigers uitgenodigd van:

- Vervoerders en verladers in de binnenvaart.
 - Recreatievaart.
 - Andere betrokken partijen zoals verzekeraars, opleidingsinstanties en scheepscertificeerders.
 - Vaarweg- en havenbeheerders.
 - Inspectie- en politiediensten.
- Voor het CBV zal een budget ter beschikking gesteld worden.

VEILIG 1 (MAATREGEL 26)

Oprichten van een Comité voor de binnenvaartveiligheid

In 2008 zal een nieuw op te richten Comité voor de binnenvaartveiligheid voor het eerst bijeenkomen. Sector en overheid zullen samen nagaan hoe de veiligheid in de binnenvaart verbeterd kan worden. De Inspectie Verkeer en Waterstaat voert hierbij de regie. Uitgangspunt voor het comité vormt de Risico Top 5 die is vastgesteld tijdens de zogenoemde Kennistafels Binnenvaart.

De punten (Risico Top 5) die bij de Kennistafels naar voren kwamen en ook in het CBV prioriteit zullen krijgen zijn in willekeurige volgorde:

- Onderhoud van schepen, met als gevolg een scala aan risico's.
- Communicatie (aan boord, tussen schepen en tussen wal en schip) met als gevolg dat door onbegrip menselijk falen optreedt.
- Stabiliteit en stuwage met als ultiem gevolg het omslaan van een binnenschip.
- Menselijke fouten leidend tot aan- en schadevaringen.
- Vervoersdocumentatie, met als mogelijk gevolg een onjuiste inzet van hulpdiensten ter bescherming van de bevolking.

Bedrijfsleven en overheid verplichten zich, met behoud van de eigen verantwoordelijkheden, om deze punten aan te pakken. Dit betekent bijvoorbeeld dat de Inspectie en het Korps Landelijke Politiediensten in hun inspectieprogramma's extra aandacht besteden aan deze risico's. Bij de training en opleiding van nautisch personeel van Rijkswaterstaat en in de opleidingsprogramma's van binnenvaartscholen zal hieraan aandacht besteed worden. Ook verzekeringsmaatschappijen leggen nadruk op deze vijf punten in hun preventieprogramma's.

8.3 Toezicht, handhaving en rampenbestrijding

Indien een incident plaatsvindt op een vaarweg dan dient dit direct gemeld te worden aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Op deze meldingen zijn veel van de statistieken gebaseerd. Daarnaast dienen schades direct gemeld te worden aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het is nodig dat deze meldingsplicht beter wordt nageleefd door de binnenvaartbranche zodat daarvan geleerd kan worden. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal strenger gaan toezien op de naleving van deze meldingsplicht. Dit in nauwe samenwerking met zowel het KLPD, dienst waterpolitie, als Rijkswaterstaat.

Bij de zorg voor de veiligheid hoort ook de voorbereiding op mogelijke rampen. Bij hulpverlening en rampenbestrijding op de binnenwateren zijn in de regel verschillende partijen betrokken. Het is belangrijk om de verschillende hulpverleningstaken goed te coördineren en intensievere samenwerking tussen de veiligheidsregio's en de partners op het water is dan ook nodig.

Het kabinet en de veiligheidsregio's laten in het project "Waterrand" onderzoeken hoe de rampenbestrijding op de binnenwateren verbeterd kan worden. Bij dit project staat voorop dat landelijk met dezelfde standaarden gewerkt wordt, zowel inhoudelijk als qua verdeling van taken en verantwoordelijkheden. Informatie-uitwisseling en besluitvorming worden praktischer georganiseerd. Met het oog op de betrouwbaarheid van de vaarwegen heeft het kabinet de ambitie om de vaarweg na een incident zo snel mogelijk weer beschikbaar te krijgen nadat de veiligheid en milieubescherming onder controle zijn. Het project wordt in 2008 inhoudelijk afgerond en meteen daarna zal intensievere samenwerking in praktijk worden gebracht.



8.4 Security

Beveiliging wordt steeds belangrijker. In internationaal verband is er onder meer regelgeving gemaakt voor de beveiliging van de luchtvaart, de zeevaart en zeehavens.

Als logistiek centrum van Europa vervult Nederland een spilfunctie in het internationale vervoer en in de overzeese handel. Dit betekent dat andere landen en het internationale bedrijfsleven erop rekenen dat Nederland zijn beveiliging goed op orde heeft. Hoewel de invoering van beveiligingsmaatregelen een inspanning met zich mee brengt voor alle betrokken partijen, vormt een adequaat beveiligingsniveau ook een kwaliteits-element om vervoerstromen te behouden of extra stromen aan te trekken. Beveiliging is een wezenlijke factor in de internationale concurrentieverhoudingen geworden.

Hoewel er nog geen internationaal beveiligingsregime bestaat voor het vervoer naar het achterland vanuit zeehavens, gaan steeds meer logistieke dienstverleners in de bevoorradingsketen *security* zien als een kwaliteitskenmerk en als een mogelijkheid faciliteiten te genieten bijvoorbeeld bij veiligheidscontroles. Met name voor de binnenvaartsector is dit relevant, omdat deze sector vaak laadt en lost bij onder het internationale maritieme beveiligingsregime vallende en gecertificeerde havenfaciliteiten, waar tevens gecertificeerde zeeschepen afmeren.

De binnenvaartsector is zich steeds bewuster van het feit dat het versterken van *security* als competentie zowel concurrentievoordelen als operationele voordelen kan opleveren. In het project “De binnenvaart als secure lane” worden oplossingen gezocht voor problemen die de binnenvaart ervaart. Participanten zijn onder andere het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Havenbedrijf Rotterdam, ECT, Douane en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In internationaal verband wordt bestudeerd hoe de binnenvaart op beveiligingsgebied gefaciliteerd kan worden. Tot slot voeren overheid en bedrijfsleven pilots uit voor een vrijwillig kwalificatiesysteem, waarbij geprobeerd wordt om *security* als kans te benutten.

8.5 Internationale regelgeving

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is vanouds een belangrijke initiator van regelgeving voor de binnenvaart. De CCR maakt regels die op de Rijn gelden. Nederland hecht grote waarde aan de positie die de CCR heeft en wil die behouden. Tegelijkertijd is het ook belangrijk dat een Europees level playing field ontstaat. Daarom neemt Nederland waar nodig en mogelijk initiatieven om internationale binnenvaart-regelgeving zoveel mogelijk te harmoniseren.

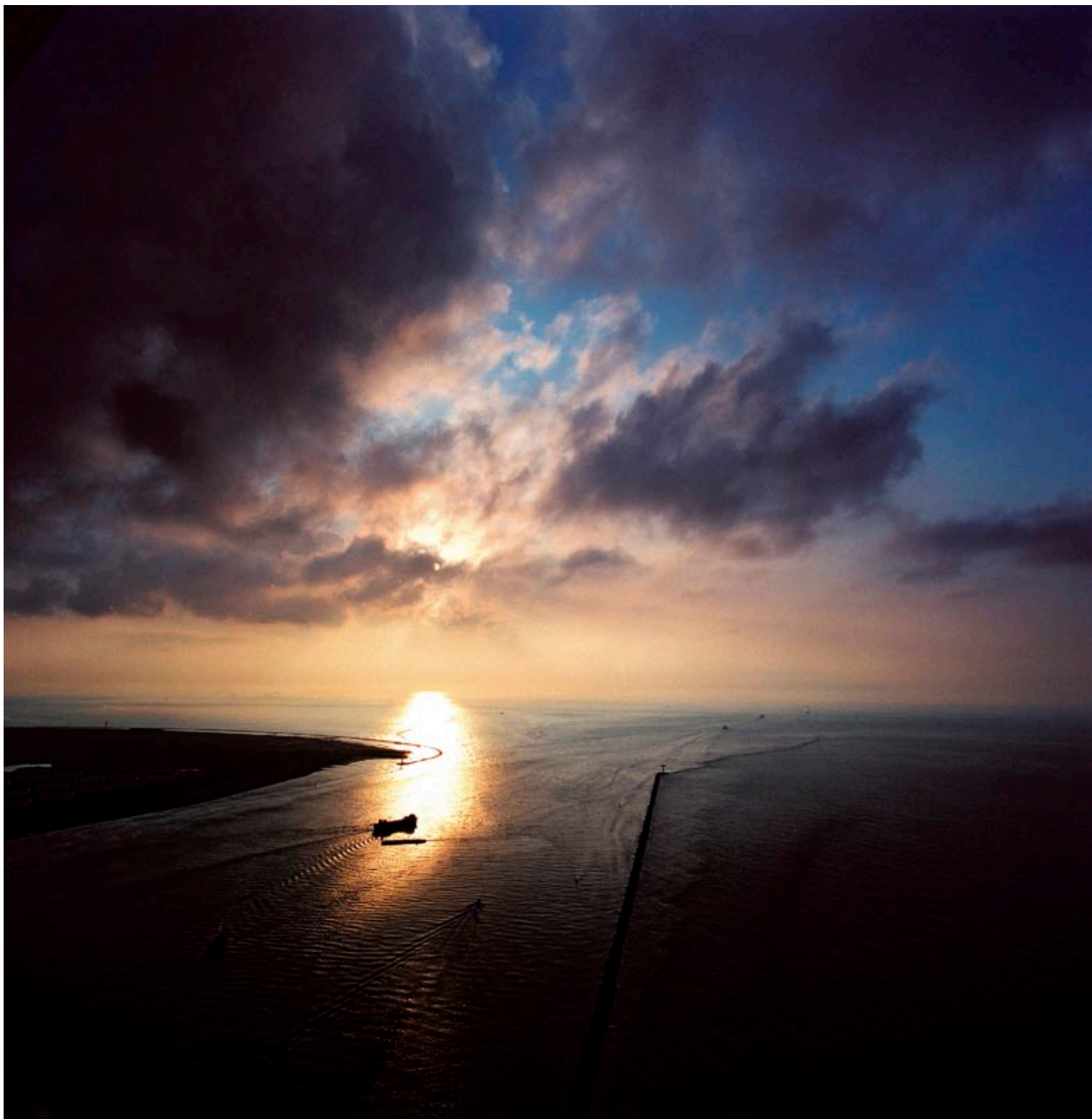
Dit heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat de nieuwe Europese Richtlijn voor technische eisen aan schepen vrijwel identiek is aan de betreffende CCR-regelgeving. Het is de inzet van Nederland om bij de verdere ontwikkeling van deze regels de CCR en de EU gelijk op te laten lopen. Nederland zal ook op andere terreinen van regelgeving binnen de CCR en de EU deze werkwijze bepleiten, bijvoorbeeld de regelgeving op het gebied van bemannings- en opleidingseisen. Dit is des te meer van belang gezien het feit dat er in Nederland een voortdurende instroom van buitenlandse matrozen is. Daarnaast zal Nederland initiatieven nemen tot een verdere rationalisering van de bemannings- en opleidingseisen. Daarbij gaat het niet alleen om het schrappen van overbodige regels,



maar ook aan het gebruik van moderne efficiënte onderwijstechnieken zoals bijvoorbeeld simulatoren. Daarmee wordt het maken van een snellere carrière in de binnenvaart bevorderd en daarmee de aantrekkelijkheid van het beroep vergroot.

Een ander voorbeeld is de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart. Op initiatief van Nederland is door de CCR besloten om vanaf 2008 de verdere regelgeving te ontwikkelen binnen het kader van het ADN-verdrag dat binnen de UNECE te Genève is overeengekomen. De Europese Unie stelt momenteel een Kaderrichtlijn op voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die voor inhoudelijke eisen naar het ADN-verdrag verwijst.

Het kabinet zet in op verdere vermindering van de administratieve lasten. Met de nieuwe Binnenvaartwet is een belangrijke eerste stap gezet in de goede richting. Verder wordt gestreefd naar een situatie waarin de binnenvaart overal in Europa met dezelfde regels te maken heeft. Nederland is daarbij steeds pleitbezorger van vereenvoudiging en rationalisering van de regelgeving. Waar dat mogelijk en verantwoord is, wil het kabinet dat de markt zijn eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de binnenvaart kan nemen.



INNOVATIE

HOOFDSTUK 9



AMBITIE

Het is de ambitie van het kabinet om een goed innovatieklimaat te scheppen voor de binnenvaart, waarin kennisontwikkeling en onderwijs belangrijke pijlers zijn. Het kabinet geeft hiervoor financiële steun aan projecten die in de markt kansrijk zijn en beantwoorden aan beleidsmatige doelstellingen, maar het tot stand brengen van innovaties is in beginsel de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf.

9.1 Concurrentiekracht, duurzaamheid en veiligheid door innovatie

In de binnenvaart worden voortdurend technische vernieuwingen doorgevoerd. In het in november 2006 met branchepartijen van de binnenvaart afgesloten convenant is vastgesteld dat innovatie een belangrijke stimulans is voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in termen van concurrentiekracht, duurzaamheid en veiligheid is.

In het convenant is daartoe een gezamenlijke aanpak uitgewerkt door:

- Het ontwikkelen van een innovatieprogramma voor de binnenvaart.
- Het oprichten van een Expertise- en Innovatie Centrum voor de Binnenvaart (EICB).

De komende jaren krijgt dit naar verwachting ook een Europese dimensie. In het kader van het actieprogramma voor de binnenvaart NAIADES, heeft de Europese Commissie namelijk aangekondigd een innovatiefonds in het leven te willen roepen ter grootte van ongeveer € 120 mln.

Tot 1999 gold er in Europa een regeling die verplichtte tot het slopen van scheepstonnage als men nieuw wilde bouwen. Deze verplichting kon worden afgekocht met een boete. Daarnaast bestond een sloopregeling waaraan ieder schip een bijdrage moest leveren door het betalen van een premie. Na afschaffing van deze regelingen bleef er een bedrag van ongeveer € 40 mln over aan bijdragen van het bedrijfsleven, waarvan door het Nederlandse bedrijfsleven ruim € 20 mln is ingebracht. Door de betrokken Verordening blijft dat geld geormerkt voor in die Verordening genoemde doelen (bevordering van de binnenvaart). In Nederland staat van deze gelden een bedrag van ruim € 20 mln. op de begroting. Het plan van de Commissie is nu dat naast de € 40 mln van het bedrijfsleven, gelijke bedragen door Commissie en gezamenlijke door de lidstaten (in totaal dus € 120 mln) worden gealloceerd voor de bevordering van de innovatie in de binnenvaart.

Het kabinet is welwillend om samen met de Europese Commissie en het bedrijfsleven deze plannen uit te werken.

9.2 Innovatieprogramma

Door het vorige kabinet is € 10 mln beschikbaar gesteld voor een vierjarig innovatieprogramma voor de binnenvaart. In het convenant zijn afspraken gemaakt over hoe dit innovatieprogramma wordt uitgevoerd. Het initiatief voor de ontwikkeling van innovatieprojecten is daarbij gelegd bij de branchepartijen via een subsidie voor het ontwikkelen van innovatieprojecten en een educatieprogramma.

Kansrijke projecten zullen vervolgens gesubsidieerd worden via een door SenterNovem uit te voeren subsidieregeling (zie maatregel 33).

INNOVATIE 1 (MAATREGEL 33)

Publicatie tijdelijke subsidieregeling voor het stimuleren van innovaties in de binnenvaart

Het innovatieprogramma is in mei 2007 gestart met het doel om in mei 2008 een eerste tranche van te subsidiëren innovatieprojecten op te leveren. Afhankelijk van een evaluatie van de inhoud van deze eerste tranche projecten zal worden bepaald of de branchepartijen een volgende subsidie ontvangen voor de verdere ontwikkeling van het innovatieprogramma.

In het kader van dit programma zal een speciale voucher-regeling worden opgezet waarmee binnenvaartbedrijven een onderzoek kunnen laten uitvoeren bij een kennisinstelling of een kennisintensief bedrijf. Daarmee kan bijvoorbeeld worden onderzocht of een innovatief alternatief voor bestaande technische voorschriften een vergelijkbaar veiligheidsniveau oplevert.

De speerpunten van dit innovatieprogramma zijn:

- Het stimuleren dat concrete innovatieprojecten tot ontwikkeling en uitvoering komen.
- Het verspreiden van kennis van bestaande innovaties ten behoeve van de toepassing ervan.
- Het verhogen van het kennisniveau binnen de sector vooral op economisch, logistiek en sociaal terrein en het integreren van binnenvaartkennis binnen het hoger onderwijs.
- Het bereiken van synergie met bestaande Europese researchprogramma's.

Het programma wordt gericht op de volgende inhoudelijke prioriteiten:

- Logistiek en nieuwe markten, waaronder het vergemakkelijken en goedkoper maken van overslag en benutten van kleine vaarwegen.
- Duurzaamheid: waaronder het verder verminderen van luchtmissies en brandstofgebruik.
- Efficiëntie: waaronder verbeteren van scheepstechniek (casco, aandrijving en voortstuwing).
- ICT en informatiestromen, onderwijs aantrekkelijker maken, bedrijfsvoering en *security*.

Amsbarge

Dure kranen op loskades zijn niet nodig bij dit zelflossend en -ladend containerschip. Dit project is één van de bewijzen dat de binnenvaartsector goed in staat is om zelf innovatieve systemen in de markt te zetten, zonder bemoeienis van de overheid.




9.3 Expertise- en Innovatie Centrum voor de Binnenvaart (EICB)

Teneinde innovatie in de binnenvaart structureel te verankeren, willen de branche-partijen een Expertise- en Innovatie Centrum oprichten. Dit centrum heeft tot taak expertise op het terrein van binnenvaart op te bouwen en toegankelijk te maken. Daarnaast zal het centrum een makel-schakelfunctie en een organiserende en faciliterende functie in het kader van innovatiestimulering voor de gehele sector hebben. Het kabinet onderzoekt of en onder welke randvoorwaarden het mogelijk is dit nieuwe centrum te subsidiëren. Daarbij zal het Beleidskader voor de betrokkenheid van de rijksoverheid bij het oprichten van stichtingen en het Europese staatssteunkader in acht worden genomen. De middelen voor deze subsidie kunnen komen uit de prijscompensatiegelden van het Nederlandse deel van het Europese Fonds voor de Binnenvaart dat door de Nederlandse overheid wordt beheerd.

UITVOERINGSAGENDA

Voor uitvoering van deze beleidsbrief worden 10 nieuwe maatregelen getroffen. Daarnaast zijn er 24 bestaande maatregelen die een bijdrage leveren aan de ambities van deze brief. Het succes van de maatregelen wordt mede bepaald door regionale overheden en het bedrijfsleven. Het rijk kan het niet alleen. De uitvoeringsagenda laat zien dat het kabinet de samenwerking met deze partners wil versterken en lang niet altijd het voortouw heeft bij het treffen van maatregelen. Bijna zonder uitzondering is bij een maatregel betrokkenheid van diverse partijen nodig voor het behalen van een goed resultaat. In onderstaande tabel is dit aangegeven.

De maatregelen met een  op het nummer zijn nieuwe maatregelen. Deze zijn ook opgenomen in de tekst met een nadere uitleg.

<u>MAATREGEL</u>	<u>GEREED</u>	<u>VOORTOUW</u>	<u>OVERIGE BETROKKENEN</u>
1.  Concurrerend 1: Ondersteunen van besluitvorming over de containerterminal Rotterdam als onderdeel van het Programma Randstad Urgent	2008	Havenbedrijf Rotterdam	VenW, milieudienst Rijnmond, gemeentes van potentiële locaties en Rotterdam
2.  Concurrerend 2: Stimuleren verbetering afhandelingcondities containers voor binnenvaart in Rotterdam	2008	Havenbedrijf Rotterdam	VenW, bedrijfsleven (verladers en operators)
3.  Concurrerend 3: Stimuleren van innovatie, gericht op de binnenvaart op kleine vaarwegen (SBIR)	2010	VenW	Bedrijfsleven (vervoerend en verladend)
4. Concurrerend 4: Bijdragen aan de implementatie van de mededeling van de EC over de binnenvaart (Naiades)	2012	VenW	Bedrijfsleven (vervoerders en verladers)
5. Concurrerend 5: Voeren van bilaterale overleggen met landen waar de Nederlandse binnenvaart belangrijke vervoersrelaties mee heeft	Continu	VenW	Bedrijfsleven
6.  Netwerk 1: Samenwerken met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten	2007 en verder	Regionale overheden en VenW	KvK's, bedrijfsleven (vervoerders en verladers)
7.  Netwerk 2: Realisatie quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens	2008 t/m 2012	Provincies	VenW, gemeenten
8.  Netwerk 3: Versneld invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen	2008 en verder	VenW	Regionale vaarwegbeheerders, gebruikers infrastructuur
9.  Netwerk 4: Versneld uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen uit het MIRT	2018 (streven naar 2016)	VenW	Gebruikers infrastructuur
10. Netwerk 5: Uitvoeren van het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma vaarwegen uit het MIRT	Jaarlijks	VenW	Gebruikers infrastructuur
11. Netwerk 6: Uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen uit het MIRT	Projectspecifieke mijlpalen zijn opgenomen in MIRT-projectenboek	VenW	Regionale overheden, gebruikers infrastructuur

12. Netwerk 7: Pleiten in internationaal verband voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Trans Europese Netwerk	Continu	TEN-coördinator	VenW
13. Netwerk 8: Marktconforme bediening van de kunstwerken (zoals bruggen en sluisen) in de vaarwegen door in overleg met bedrijfsleven maatwerk te regelen	Continu	VenW en regionale vaarwegbeheerders	Gebruikers infrastructuur
14. Netwerk 9: Zorgvuldig afwegen van de belangen van de binnenvaart versus de belangen van het wegvervoer bij de bediening van bruggen in de spitsperiodes	Continu	VenW en regionale (vaar-) wegbeheerders	Gebruikers infrastructuur (ook spoor en weg)
15. Netwerk 10: Opstellen van het Beheersplan Rijkswateren (BPRW) waarin het beheer van alle 17 functies van de waterwegen (waarvan transport er 1 is) voor de periode 2009-2012 wordt beschreven	2008	VenW	Regionale vaarwegbeheerders
 16. Duurzaam 1: Uitvoering van het CO ₂ -reductieprogramma VoortVarend Besparen	2010	VenW	Bedrijfsleven (binnenvaart)
17. Duurzaam 2: Vaststellen toekomstige internationale normen voor motoremissies	Continu	Europese Commissie	VROM, VenW, overige lidstaten, CCR
18. Duurzaam 3: Financieel bijdragen aan de VERS-regeling voor versnelde invoering van schone scheepsmotoren	2006-2010 en verder	VROM	VenW, Havenbedrijf Rotterdam
19. Duurzaam 4: Aanscherpen normen voor zwavelgehalte in brandstof (naar 10 ppm) in Europees verband	2010	Europese Commissie	VROM, VenW, overige lidstaten, CCR
20. Duurzaam 5: Implementeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag	Onbekend	VenW	CCR
21. Duurzaam 6: Implementeren van de Europese Kaderrichtlijn Water	2007 en verder	VenW	VROM, regionale waterwegbeheerders
22. Duurzaam 7: Verbieden verkoop en gebruik PAK-houdende coatings in internationaal verband	Onbekend	EC	VenW en VROM
23. Duurzaam 8: Onderzoek naar het PAK- en benzeengehalte van biologisch afbreekbare vetten en oliën	2009	VenW	

24. Duurzaam 9: Besluit tot invoeren van een milieukeurmerk voor de binnenvaart	2008	VenW	Bedrijfsleven (o.a. binnenvaart en havenbedrijven)
25. Duurzaam 10: Milieutoezicht houden op de scheepvaart op het water	Continu	VenW, havenbedrijven, Zeehavenpolitie, KLPD	
 26. Veilig 1: Oprichten van een Comité voor de binnenvaartveiligheid	2008	VenW	Handhavers, diverse belangenorganisaties
27. Veilig 2: Maken van internationale geharmoniseerde afspraken op het gebied van bemanningseisen, opleidingseisen, technische eisen aan schepen, verkeerseisen en het vervoer van gevaarlijke stoffen	Continu	CCR en EC	VenW, overige lidstaten
28. Veilig 3: Verbeteren van de hulpverlening en rampenbestrijding bij ongelukken op de vaarwegen door onder andere het uitvoeren van het project Waterrand	2009	BZK	Veiligheidsregio's, gemeenten, VenW, Kustwacht, reddingsdiensten
29. Veilig 4: Implementeren van de Beleidslijn Ruimte langs de vaarweg	2007 en verder	VenW	Regionale overheden, VROM
30. Veilig 5: Invoeren River Information Services	2012	VenW	Havenbedrijven, regionale vaarwegbeheerders, bedrijfsleven (binnenvaart)
31. Veilig 6: Investeren in walradarketens	Projectspecifieke mijlpalen zijn opgenomen in MIRT-projectenboek	VenW	Havenbedrijven, regionale overheden
32. Veilig 7: Uitvoeren van het onderzoek naar de toekomst van het verkeersmanagement scheepvaart	2008	VenW	Havenbedrijven, regionale vaarwegbeheerders, bedrijfsleven (binnenvaart)
 33. Innoverend 1: Publicatie tijdelijke subsidie-regeling voor het stimuleren van innovaties in de binnenvaart	2008	VenW	Bedrijfsleven (binnenvaart)
34. Innoverend 2: Ontwikkeling nieuw lichtgewicht schip (Compocanord)	2008	Schipco	Onderzoeksinstituten, industrie en ondernemers, VenW

COLOFON

De beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart' is opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart.

ONTWERP

Smidswater, Den Haag / Breda

FOTOGRAFIE

Freek van Arkel (omslag en pagina 4, 6, 8, 11, 12, 14, 17, 19, 20, 26, 34, 45, 47 en 48)

Overige fotografie afkomstig van Paul Hoekman (St. Projecten Binnenvaart/CBRB), Mercurius Scheepvaart B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., Lightweight Structures

DRUK EN AFWERKING

Drukkerij Albani, Den Haag

Den Haag, november 2007