

Convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel

1. De minister van Verkeer en Waterstaat, handelend in haar hoedanigheid als bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, in het vervolg aangeduid als 'de Staat'

en

2. Koninklijke Schuttevaer, rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw A. Jorritsma-Lebbink,
3. Kantoor Binnenvaart, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. H.J.M. Bruls,
4. Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, rechtsgeldig vertegenwoordigd door Jhr. H.J.M. van der Wyck,
5. Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.A. Groenewold.

De partijen 2 tot en met 5, in het vervolg aangeduid als 'de branchepartijen'.

De partijen 1 tot en met 5 worden in het vervolg aangeduid als 'de partijen'.

Overwegende dat:

- uit een marktonderzoek gebleken is dat binnenvaart een eigen en sterke positie in het totale goederenvervoer in/via Nederland inneemt;
- het overall marktaandeel binnenvaart 37% van het vervoerd gewicht en 56% van de vervoersprestatie bedraagt;
- het huidig vervoer binnenvaart overeenkomt met ca. 15 miljoen vrachtwagenbewegingen, hetgeen ca. 50% van het huidige aantal vrachtwagenbewegingen bedraagt;
- vaarwegen nog onbenutte capaciteit hebben;
- de binnenvaart een veilige, efficiënte en betrouwbare wijze is om goederen binnen Europa te vervoeren en daarmee een onmisbare functie vervult in het nationale en internationale goederentransport;
- de binnenvaart in staat is een aanzienlijk deel van de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen en nieuwe markten te bedienen, zeker als zij efficiënter benut wordt en de reservecapaciteit van het vaarwegennetwerk wordt aangesproken;
- de Europese Commissie onlangs een mededeling inzake de binnenvaart heeft gepubliceerd waarin deze potenties onderkend zijn en waarin de wens is uitgesproken om de positie van de binnenvaart als vervoersmodaliteit te verbeteren en te versterken;
- de binnenvaart beschikt over belangrijke voordelen, zoals weinig ongevallen en een laag energieverbruik per ton/km. Mede hierdoor kan de binnenvaart de uitdaging aangaan om ook in de toekomst de meest schone en veiligste vervoersmodaliteit van de toekomst te zijn;
- de binnenvaartsector streeft naar een groter aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer binnen Nederland en het continentale goederenvervoer van- naar de Nederlandse zeehavens;

Convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel

- de grootste kansen voor het stimuleren van vervoer over water gelegen zijn in het behouden, versterken en uitbreiden van (nieuwe) adequate natte aansluitingen op bedrijfsterreinen en binnenhavens;
- het wenselijk is vanuit Nederland de realisering van adequaat internationaal vaarwegennetwerk en de oplossing van knelpunten te bevorderen;
- door de partijen gestreefd wordt naar de instandhouding van fijnmazige vaarwegennetwerk;
- de partijen streven naar een nieuwe toekomst voor het kleine schip en dat hiervoor maatregelen noodzakelijk zijn;
- de Staat onder meer in het kader van Andere Overheid streeft naar het vereenvoudigen van de regelgeving en ernaar streeft hieraan een verdere bijdrage te blijven leveren;
- partijen rekening houden met het feit dat er aan boord van schepen niet alleen wordt gewerkt maar ook wordt gewoond en dat dit faciliteiten vraagt in relatie met de (communicatie met) de wal.
- innovaties van cruciaal belang zijn om de binnenvaartsector verder te ontwikkelen en de huidige en toekomstige marktpositie te verbeteren;
- het wenselijk is daarbij zo goed mogelijk aansluiting te zoeken bij de maatregelen die door de Europese Commissie ter bevordering van de binnenvaart worden voorbereid;
- de branchepartijen een eigen verantwoordelijkheid hebben om de integratie van de binnenvaart in de totale transportketen te bevorderen door intensiever samen te werken met andere partijen in die keten.

Komen het volgende overeen:

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 Doel

1. Het doel van dit convenant is te bevorderen dat de binnenvaartsector zijn potenties beter kan benutten en dat op een zo schoon, veilig en efficiënt mogelijke wijze.

De Staat zal dit doen door binnen de financiële kaders van de begroting, het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport en de Nota Mobiliteit, financiële, juridische en organisatorische randvoorwaarden te scheppen.

De branchepartijen zullen dit doen door in de dagelijkse vervoerspraktijk daadwerkelijk uitvoering te geven aan acties die dit doel dienen; door hun invloed aan te wenden in nationale en internationale gremia, door onderzoeken uit te voeren, door faciliteiten voor de gehele sector aan te bieden en door middel van het uitvoeren van communicatiecampagnes.

2. Aan dit doel wordt invulling gegeven door het maken van afspraken over de volgende thema's:

- a. Duurzaamheid;
- b. Innovatie;
- c. Marktpotenties
- d. Vereenvoudiging regelgeving en administratieve procedures
- e. RIS

Artikel 2 Definities

In dit convenant (met inbegrip van de bijlagen) hebben de navolgende woorden, indien met een hoofdletter beginnend, de navolgende betekenis:.

CCR: Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Bureau innovatie binnenvaart: Bureau van branchepartijen, ressorterend onder de Stichting Projecten Binnenvaart dat een loketfunctie vervult voor ondernemers en daarnaast vooral een communicatieve functie vervult over innovaties richting de branche.

Expertise en Innovatiecentrum: nog op te richten organisatie die een facilitaire en onderzoeksfunctie voor de gehele binnenvaartsector zal gaan vervullen op het terrein van kennis en innovatie.

Makel-schakelfunctie: het actief verbinden van wensen/ideeën van het bedrijfsleven en overheid aan de ene kant en de kennis van Kennisinstituten en onderwijsinstellingen aan de andere kant; het bemiddelen bij het vormen van allianties.

Pilot-SBIR: Proef met het instrument SBIR (Small Business Innovation en Research) ten behoeve van het stimuleren van innovatieve ideeën naar aanleiding van een door de overheid naar voren gebrachte probleemstelling.

Rapport "kanshebber in de keten": Rapport van de Stichting Projecten Binnenvaart waarin op basis van een analyse van kansen en bedreigingen van de containerbinnenvaart, een aantal acties worden benoemd.

Distriavaart: vervoersconcept dat bedoeld is voor het transport van consumentengoederen op pallets over water.

Het Nieuwe Varen: aangepast vaargedrag, gericht op het besparen van brandstof met als belangrijke opbrengst CO₂-reductie.

PAK-houdende coatings: Verf ten behoeve van conservering van sloopshuiden die Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen bevat.

Hoofdstuk 2 Duurzaamheid

Artikel 3

1. De partijen gaan op korte termijn bij de bij de CCR aangesloten landen ervoor pleiten:
 - a. om de nationale normen voor zwavel in brandstof zo spoedig mogelijk te harmoniseren op een niveau van 10 ppm.
 - b. een verbod op verkoop en gebruik van PAK-houdende coatings in hun nationale wetgeving in te voeren.

2. De partijen dringen bij de Europese Commissie en het Europese Parlement erop aan:
 - a. de Zwavelrichtlijn aan te passen door het zwavelgehalte van gasolie voor de binnenvaart aan te scherpen (naar 10 ppm) mits voldoende duidelijk is dat ook oudere motoren op zwavelloze brandstof kunnen draaien.
 - b. een Europese verbod voor PAK-houdende coatings in te voeren.

3. De branchepartijen zullen in 2007 de binnenvaart stimuleren te investeren in een nog betere milieuprestatie en waar mogelijk gebruik te maken van hiervoor beschikbare subsidieregelingen.
4. Afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende middelen zal de Staat het programma 'Het Nieuwe Varen' starten.
5. De Staat zal een onderzoek uitvoeren naar het PAK- en benzeengehalte van biologisch afbreekbare vetten en oliën.

Hoofdstuk 3 Innovatie

Artikel 4

1. De partijen brengen een vierjarig innovatieprogramma tot ontwikkeling en voeren dit uit. Het programma heeft als hoofddoel via maatregelen zoals de ontwikkeling en verspreiding van (nieuwe) kennis en technologie, het gebruik van de binnenvaart alsmede de ontwikkeling naar schoner, zuiniger en veiliger vervoer over water te stimuleren.
2. Speerpunten van het innovatieprogramma zijn:
 - a. stimuleren dat concrete innovatieprojecten tot ontwikkeling en uitvoering komen
 - b. kennis van bestaande innovaties te verspreiden ten behoeve van de toepassing ervan
 - c. het kennisniveau binnen de sector met name op economisch, logistiek en sociaal terrein verhogen en binnenvaartkennis binnen het hoger onderwijs integreren
 - d. synergie bereiken met bestaande Europese researchprogramma's
3. Prioriteiten daarbij zijn:
 - a. logistiek en nieuwe markten, waaronder het vergemakkelijken en goedkoper maken van overslag
 - b. het verder verminderen van luchtmissies en brandstofgebruik
 - c. scheepstechniek, Casco, aandrijving/voortstuwing en systemen
 - d. ICT en informatiestromen
 - e. onderwijs en bedrijfsvoering
 - f. security.
4. Het innovatieprogramma wordt in twee fasen uitgevoerd.
 - a. Fase 1: Tijdens deze fase, die zal aanvangen januari 2007, zal het accent liggen op het tot ontwikkeling brengen van een programmabureau, communiceren met relevante partijen over de impuls, op vraagarticulatie en op de ontwikkeling van educatieprojecten. Deze fase zal eind 2007 moeten leiden tot een aantal concreet uit te voeren projecten in fase 2. De Staat zal op basis van een evaluatie van de kwaliteit van deze projecten besluiten tot het starten van fase 2 en het continueren van het programmabureau. Het Bureau Innovatie Binnenvaart (BIB) stelt in opdracht van V&W in het najaar van 2006 een plan van aanpak voor fase 1 op. De Staat komt in overleg met de branchepartijen in de loop van 2007 tot een organisatiestructuur waarbinnen de bovengenoemde evaluatie zal plaatsvinden.
 - b. Fase 2: Uitvoering concrete projecten innovatieprogramma. De Staat maakt een juridisch kader op grond waarvan financiële stimuleringsinstrumenten ten behoeve van innovatieve projecten van fase 2 ingezet kunnen worden. Dit juridisch kader dient gebaseerd te zijn op een door de Europese Commissie goedgekeurde regeling en dient aan te sluiten bij de behoeften van de potentiële begunstigen. SenterNovem zal worden aangewezen als de instantie die de regeling zal gaan uitvoeren.

5. De Staat zal in nauw overleg met het Bureau Innovatie Binnenvaart zo spoedig mogelijk aan SenterNovem opdracht geven een pilot-SBIR procedure te organiseren.

6. De branchepartijen roepen een Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) in het leven. Dit centrum zal tot taak hebben 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.

7. De Staat wijst op basis van een goedgekeurd Plan van Aanpak het EICB i.o. aan als het programmabureau dat het Plan van Aanpak fase 1 zal uitvoeren.

Artikel 5

1. De Staat zal tot en met 2010 voor de uitvoering van het innovatieprogramma € 10 miljoen beschikbaar stellen. Het grootste deel van dit geld zal beschikbaar worden gesteld ten behoeve van concrete innovatieprojecten, waaronder begrepen projecten die in het kader van SBIR worden ontwikkeld.

2. Een beperkt deel van het budget genoemd in het eerste lid zal bestemd worden voor activiteiten die het programmabureau zal ontwikkelen op het terrein van voorlichting/communicatie, educatie en vraagarticulatie. Een ander, beperkt deel van het budget is bestemd voor uitvoeringskosten die SenterNovem maakt ten behoeve van het toepassen van financiële instrumenten voor het ondersteunen van concrete projecten en voor opdrachten.

3. De branchepartijen zijn het er over eens de prijscompensatiegelden van het Nederlandse deel van het Europese Fonds voor de Binnenvaart die thans door de Staat beheerd worden, aan te wenden voor het Expertise en Innovatiecentrum. De Staat gaat onder de voorwaarde van een gedegen business-plan accoord met het ter beschikking stellen van deze compensatiegelden ten behoeve van de financiering van het Expertise- en Innovatiecentrum. Daarnaast zal de Staat onderzoeken of het mogelijk is de middelen in te zetten in de vorm van co-financiering van projecten die vanuit de Innovatie impuls worden gesubsidieerd. Hierdoor zal het Europese Fonds voor de Binnenvaart zelf niet worden aangesproken.

4. Gezien de samenhang tussen de activiteiten in het kader van het innovatieprogramma en de activiteiten die ten behoeve van het EICB worden uitgevoerd, worden het plan van aanpak voor de eerste fase en het business-plan voor het EICB gelijktijdig opgeleverd en gelijktijdig door de Staat in overleg met de branchepartijen beoordeeld.

5. De prijscompensatiegelden zullen in gelijke delen worden uitgekeerd aan het EICB voor de periode 2007 t/m 2010 door middel van een nieuwe tijdelijke subsidieregeling. Indien er gedurende deze periode voor het Europese fonds voor de Binnenvaart een concrete bestemming voordoet, vindt er geen verdere opbouw van prijscompensatiegelden meer plaats.

6. De stand van de opgebouwde compensatiegelden bedraagt per 1-10-2006 €1.980.221 op basis van de daadwerkelijke door het Ministerie van Financiën toegepaste prijscompensatie. De Staat zal vanaf 1 juli 2007 jaarlijks een overzicht verstrekken van de toegepaste inflatiecorrectie en het totaal opgebouwde bedrag.

Hoofdstuk 4 Marktpotenties

Artikel 6

1. Onderhoud van vaarwegen heeft de hoogste prioriteit. Conform de Nota Mobiliteit werkt de overheid de onderhoudsachterstanden op de rijksvaarwegen voor 2020 weg, zodat onverwachte stremmingen worden voorkomen en de vaarwegen voldoen aan de afgesproken afmetingen. Het streefbeeld voor 2020 is dat op de hoofdvaarwegen de Staat in voldoende mate heeft voorzien in ligplaatsen, ook voor schepen met gevaarlijke stoffen.
2. De Staat geeft actief uitvoering aan de Nota Mobiliteit om vaarwegbeherende overheden aan te zetten gebiedsgerichte doelen te formuleren voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en te zorgen voor de afstemming met het hoofdvaarwegennet. Dit met het oog op behoud en de ontwikkeling van het regionale vaarwegennet.
3. De Staat zal conform de Nota Mobiliteit gemeenten en provincies ertoe aanzetten bij hun Ruimtelijke Ordeningsbeleid expliciet rekening te houden met multimodale ontsluitingen en de ontwikkeling van natte bedrijfsterrinen en binnenhavens. Provincies worden ertoe aangezet dat op strategische punten voldoende ruimte wordt gereserveerd voor de overslag van bulkgoederen en containers op en van binnenschepen.
4. De partijen zullen gezamenlijk de gevolgen van de mogelijke klimaatverandering voor de vaardiepten in de grote rivieren monitoren. Bij aanpassingen aan de rivieren ten behoeve van het scheppen van meer bergingsruimte voor de rivier bij hoge waterstanden wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de belangen van de scheepvaart niet geschaad worden.
5. De partijen zullen in internationaal verband een initiatief nemen tot een onderzoek naar de toekomstige dimensies van kunstwerken en ligplaatsen, rekening houdende met de schaalvergroting in de binnenvaart.
6. De branchepartijen, op dit punt vertegenwoordigd door het Bureau Voorlichting Binnenvaart, maken voor medio 2007 in samenwerking met de voorlichtingsbureaus voor rail en short sea een gezamenlijk activiteitenplan. Doel van dit plan is: op een efficiënte wijze intermodaal vervoer als product richting verladers te presenteren.
7. De Staat zal mede op basis van dit activiteitenplan ondersteuning van het Bureau Voorlichting Binnenvaart tot 2010 continueren.
8. De Staat zal bij de betreffende Europese staten ervoor pleiten resterende infrastructurele knelpunten in het Trans Europese netwerk op te heffen (Seine-Nord; Straubing-Vilshofen; Elbe) en waar nodig aandringen op voldoende lig- en autoafzetplaatsen.
9. De branchepartijen gaan 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 (o.a. overgangsbepalingen ROSR) en op oplossingsrichtingen. Het onderzoek zal voor 1 juli 2007 zijn afgerond. Het oogmerk hierbij 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 instroom van nieuwe schepen en ondernemers te stimuleren, alsmede het creëren van een goed ondernemersklimaat voor deze schepen gericht op het bewerkstelligen van een betere rentabiliteit. Partijen zullen op basis van de uitkomsten overleggen over concrete acties.
10. De branchepartijen nemen het initiatief tot een onderzoek naar de concurrentiekracht van de Nederlandse binnenvaartvloot. Dit onderzoek heeft als doel de problematiek te analyseren en voorstellen

te formuleren en is in 2007 afgerond.

Hoofdstuk 5 Vereenvoudiging regelgeving en administratieve procedures

Artikel 7

1. Waar afstemming noodzakelijk is, zal de Staat de gezamenlijke suggesties van de branche betreffende de vereenvoudiging van regelgeving en procedures (welke vermeld zijn bijlage 2) in de nationale en internationale gremia aan de orde stellen. Daarbij zullen acties, welke reeds in het kader van het programma Beter Geregeld aan de Tweede Kamer zijn toegezegd, gevolgd worden.
2. Waar internationale afstemming noodzakelijk is, zullen de branchepartijen bij en via hun internationale brancheorganisaties lobbyen om met de gezamenlijke voorstellen tot één standpunt te komen, dat bij de internationale gremia uitgedragen kan worden.

Hoofdstuk 6 River Information Services (RIS)

Artikel 8

1. Na het onafhankelijke onderzoek naar de mogelijkheden van AIS (Automatic Identification System van UN/IMO) en AI-IP (Automatische Identificatie met Internet Protocol) kiest de Staat, om redenen van vergroting van de veiligheid, voor de invoering van AIS zoals bedoeld in de RIS-Directive 2005/44/EU voor de binnenwateren. Een verplichting tot het aan boord hebben van AIS is niet vòòr 2009 voorzien.
2. De branchepartijen respecteren vanuit het perspectief van grotere veiligheid deze keuze. Het is voor hen daarbij essentieel dat:
 - a. de Staat bereid is om gedurende de periode van vrijwillige invoering, voor een nader te bepalen deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenschepen, een rol te spelen in de financiering. Hierbij geldt als aanname dat de Europese Commissie hiermee accoord gaat.
 - b. uit privacy-overwegingen het uit te zenden AIS-bericht beperkt zal blijven tot de positie van het schip en identificatie.
3. Indien partijen over de in artikel 2 genoemde punten tot overeenstemming geraken, zijn de branchepartijen, onder de huidige waarborgen van de privacy, bereid loyaal mee te werken aan de vrijwillige invoering van AIS.

Hoofdstuk 7 Slotbepalingen

Artikel 9 Nakomen van afspraken en evaluatie

1. Partijen gaan gezamenlijk, ieder vanuit de eigen mogelijkheden en verantwoordelijkheden, tot 2011 een inspanningsverplichting aan voor de uitvoering van de bovenstaande punten;

2. De partijen zullen jaarlijks bijeenkomen om de resultaten te bespreken. Van deze bespreking zal een verslag worden gemaakt.

Artikel 10 Communicatie

1. Voor de branchepartijen fungeert het secretariaat van het Brancheoverleg Binnenvaart¹ als aanspreekpunt richting de Staat. Zijn taak is bij te dragen aan een nauwe onderlinge samenwerking bij de uitvoering van dit convenant teneinde bij de uitvoering van dit convenant een nauwe onderlinge samenwerking te betrachten en de communicatie hierover efficiënt te laten verlopen.

2. De partijen rapporteren alleen na gezamenlijk hiertoe te hebben besloten over de voortgang van de afspraken in dit convenant richting de media.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden

1. De partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen in goed overleg bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

2. De partijen merken als onvoorziene omstandigheid in elk geval aan de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit dit convenant voortvloeien, één en ander met inbegrip van wijzigingen van regelingen, beleidswijzigingen of onherroepelijke beslissingen van een overheid of rechterlijke instantie.

3. Elk van de partijen is gerechtigd dit convenant geheel of gedeeltelijk buiten rechte te ontbinden wegens een toerekenbare tekortkoming.

Artikel 12 Geschillenregeling

1. Op dit convenant is het Nederlands recht van toepassing.

2. Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit convenant zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag. Er is sprake van een geschil zodra één van de Partijen dit schriftelijk aan de andere partijen meldt. Partijen dienen hierop met elkaar in overleg te treden teneinde te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden bereikt.

Artikel 13 Looptijd van het convenant

1. Rechtsgevolgen welke voortvloeien uit dit convenant en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van dit convenant, worden afgehandeld overeenkomstig het bepaalde in dit convenant.

2. Dit convenant treedt in werking één dag na de ondertekening ervan en eindigt 31 december 2011.

¹ Dit Brancheoverleg wordt periodiek gevoerd tussen de branchepartijen. Intern zal een taakverdeling over de contacten met de Staat over het convenant worden afgesproken.

Artikel 14

1. De bijlagen bij dit convenant vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en het convenant prevaleert het convenant.
2. Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van dit convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.
3. Binnen tien werkdagen na ondertekening van dit convenant wordt de zakelijke inhoud daarvan door de Staat gepubliceerd in de Staatscourant.

dd. 14 november 2006

de minister van Verkeer en Waterstaat,

C. Karla Peijs

Namens Koninklijke Schuttevaer

S. Veninga, vice-voorzitter

.....

Namens Kantoor Binnenvaart

dr. J.T. van den Berg, vice-voorzitter

.....

Namens Centraal Bureau
voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)

H.J. van der Wijck, voorzitter

.....

Namens de Vereniging van
sleep- en duwbooteigenaren "Rijn en IJssel"

Joh. Groenewold, voorzitter

.....

Toelichting

In deze toelichting is - waar nodig - per artikel aangegeven welke inhoudelijke overwegingen ten grondslag hebben gelegen aan de gemaakte afspraken en welk gezamenlijk doel de partijen zich met deze afspraken gesteld hebben.

Duurzaamheid.

Artikel 3

De binnenvaart heeft een natuurlijke voorsprong vanwege haar lagere energieverbruik per tonkilometer. Binnenvaart scoort dus goed op de uitstoot van op CO₂. De emissies van de binnenvaart zijn, gerelateerd aan de totale vervoerprestatie relatief laag. Ontwikkelingen in de vervoerssector maken echter dat de binnenvaart zich moet inspannen om de schoonste transportmodaliteit te blijven v.w.b. luchtmissies. De partijen spannen zich in voor een duurzame binnenvaart en hebben daartoe de volgende gemeenschappelijke ambities geformuleerd:

0. De binnenvaart is uiterlijk in 2016 in al zijn facetten de meest duurzame transportmodaliteit.
1. Zwavelarme brandstoffen: de binnenvaart maakt op zo kort mogelijke termijn gebruik van dezelfde kwaliteit brandstof als het wegtransport.
2. Emissienormen voor nieuwe motoren of bij herinbouw
In 2012 een emissienorm die vergelijkbaar is met EURO5.
In 2016 een emissienorm die vergelijkbaar met EURO6.
3. Duidelijke overgangsregelingen: bij vervanging van een motor in een bestaand schip moet voldaan worden aan de emissienormen voor een nieuwe motor.
4. VERS-regeling: Het benutten van de € 20 mln die in de periode tot 2010 beschikbaar is voor de VERS-regeling. Aanpassing van de VERS-regeling aan nieuwe omstandigheden indien deze aan de orde zijn.
5. Brandstofbesparing: In 2010 is een brandstofreductie 5 % t.a.v. 2006 gerealiseerd.
6. PAK-verbod: In de CCR-landen een verbod op verkoop en gebruik van PAK-houdende coatings zoals thans in Nederland geldt.

Innovatie

artikel 4 en 5

Innovatie wordt door de partijen gezien als een belangrijke stimulans voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in termen van concurrentiekracht, duurzaamheid en veiligheid. Het tot stand brengen van innovaties is in beginsel de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. De Staat kan wel een randvoorwaarden scheppende rol vervullen door het bevorderen van een goed innovatieklimaat (w.o. kennisontwikkeling en onderwijs) en het financieel steunen van projecten die beantwoorden aan beleidsmatige doelstellingen en die in de markt kansrijk zijn.

De Staat en branchepartijen onderkennen het belang van investeringen in kennis en innovatie ten behoeve van de binnenvaart en zijn bereid hiervoor vanuit verschillende verantwoordelijkheden, beiden een commitment aan te gaan door gezamenlijk een innovatieprogramma voor de binnenvaart tot ontwikkeling en uitvoering te brengen.

Met het oog hierop hebben de Staat en branchepartijen zich de volgende doelen gesteld:

- In 2008 is er een goed werkend Expertise- en innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) dat is gericht op innovaties in de binnenvaart en op het ontwikkelen, bundelen en beschikbaar stellen van expertise.
- Eind 2007 bestaat er duidelijkheid over kansrijke innovatieprojecten.
- In 2010 maakt het vak 'Binnenvaart' deel uit van het curriculum van de HBO-opleidingen voor logistiek.
- In 2010 is een aantal concrete commercieel kansrijke innovaties op het terrein van logistiek, duurzaamheid en veiligheid ontwikkeld en gedemonstreerd.

SBIR

In beginsel ligt het initiatief voor het aandragen van kansrijke innovatieprojecten bij de markt. Daarnaast wil de Staat ervaring opdoen met instrument SBIR. Bij dit instrument is het de Staat die een vraag stelt aan de markt, De markt draagt hiervoor innovatieve ideeën aan, waarvan de beste door een onafhankelijke Commissie worden 'beloond' met een opdracht voor een verdere uitwerking. Het beste uitgewerkte voorstel krijgt daarna de opdracht het concept tot een prototype te ontwikkelen.

Hoogte en Aanwending compensatiegelden van het Nederlandse deel Europees Fonds

Op verzoek van de sector heeft de Staat toegezegd het Nederlandse deel van het Europese Fonds voor de Binnenvaart een loon/prijsgevoelige codering mee te geven op grond van de jaarlijks door het ministerie van Financiën vast te stellen LPO-codes (loon en prijsontwikkelingen). Voor een tweetal jaren is deze compensatie niet of niet geheel door Financiën toegekend.

Tevens heeft de Staat ermee ingestemd de volgens deze systematiek opgebouwde prijscompensatie ter beschikking te stellen ten behoeve van onderwerpen die door de gehele branche als zinvol worden beschouwd. De branchepartijen hebben aangegeven deze middelen o.m. te willen aanwenden voor de exploitatie van het Expertisedeel van een nieuw op te richten Expertise- en Innovatiecentrum. Omdat deze middelen op de Rijksbegroting staan, kunnen deze middelen alleen via een subsidie tot uitkering worden gebracht. De comptabiliteitswet verzet zich ertegen het opgebouwde bedrag in één keer ter beschikking te stellen. Het is nog onduidelijk of de Europese Commissie goedkeuring kan verlenen aan het voorstel van de branchepartijen om een deel van de compensatiemiddelen te laten aanwenden als co-financiering voor concrete innovatieprojecten. Dit zou namelijk betekenen dat onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die door het bedrijfsleven worden geïnitieerd, voor een hoger percentage dan gebruikelijk uit overheidsmiddelen gefinancierd worden.

Marktpotenties

Artikel 6

Het aandeel van de binnenvaart kan, gegeven mogelijkheden van kostenverlaging en verbetering van bereikbaarheid, in een aantal marktsegmenten nog substantieel vergroot worden.

De mogelijkheden hiervoor verschillen per deelmarkt. Daarnaast zijn er ook deelmarkten, waar bij ongewijzigd beleid het vervoer per binnenschip kan afnemen. Hieraan kunnen diverse redenen ten grondslag liggen: Wijziging vervoersstromen, verouderde vloot (met name kleine schepen), hogere kwaliteitseisen lading (agrosector), clustering van activiteiten, onvoldoende bedrijventerreinen aan het water enz.

Convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel

De Staat beschouwt het benutten van die marktkansen en het anticiperen op bedreigingen primair tot de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven. Wel acht de Staat het van belang dat het maatschappelijk rendement van de door haar onderhouden infrastructuur zo optimaal mogelijk is en dat de concurrentiepositie van de binnenvaart versterkt wordt. De Staat kan daarbij een randvoorwaardenscheppende en faciliterende rol spelen. Enerzijds d.m.v. infrastructurele maatregelen zoals het uitbaggeren van vaarwegen en het aanpassen van de hoogte van bruggen. Dit type maatregelen valt echter buiten de scope van dit convenant. Anderzijds door een beleid te ontwikkelen en programma's uit te voeren waarbij binnenhavens en bedrijventerreinen beter aansluiten op vervoer over water. Voorts is de Staat in het kader van het Innovatieprogramma bereid de sector te ondersteunen bij het zoeken naar nieuwe logistieke concepten die kunnen bijdragen aan een efficiënter en meer duurzaam vervoer. Daarnaast zal de Staat de notitie Betrouwbaar op de Vaarweg nader uitwerken in overleg met het bedrijfsleven.

De branchepartijen zijn voornemens, in het kader van het nieuwe op te richten expertise en innovatiecentrum (EICB), per marktsegment te onderzoeken wat de kansen en bedreigingen zijn en welke stappen moeten worden ontwikkeld om tot een marktoptimalisatie te komen. Dit kan tot diverse acties leiden: marktstimulering middels promotie, innovatie, vlootvernieuwing, versterking keten, beveiliging keten, ICT, wegwerken knelpunten in de fysieke, logistieke en kennisinfrastructuur (vaarwegen, kunstwerken, bedrijventerreinen, logistiek, kennisverhoging participanten middels bijeenkomsten en onderwijs).

Daarnaast wordt het van belang geacht dat ook in de toekomst een voldoende aanbod van klasse II schepen gewaarborgd is. Een door de branchepartijen uit te voeren onderzoek moet meer inzicht verschaffen in de aard van de problematiek van het teruglopende animo om met kleine schepen te varen.

Voorlichting en communicatie

In het kader van het benutten van potenties is een belangrijke taak weggelegd voor voorlichting en communicatie vanuit de branche. Naast specifieke voorlichting over de mogelijkheden van de binnenvaart voor kansrijke deelmarkten is het van belang dat de modaliteit binnenvaart door de branche wordt gepositioneerd als een onderdeel van een intermodale keten. In dat verband is het gewenst dat de samenwerking tussen het Bureau Voorlichting Binnenvaart met de voorlichtingsbureau's voor Short Sea en Railvervoer versterkt wordt opdat volledige pallet aan intermodale vervoersmogelijkheden naast het wegvervoer zichtbaar gemaakt kan worden.

Concurrentiekracht Binnenvaart

Er zijn vanuit de branche duidelijke signalen waargenomen dat de concurrentiekracht van de Nederlandse binnenvaartvloot aan het verzwakken is. Dit uit zich onder meer in uitvlaggen, buitenlandse arbeidscontracten, ontlopen van Nederlandse arbeidsvoorwaarden en een sterke vermindering van het aandeel Nederlandse werknemers.

Dit proces ondermijnt op termijn de continuïteit van het Nederlandse binnenvaartcluster en de daaraan verbonden werkgelegenheid bij de toeleverende en dienstverlenende industrie. De branchepartijen zullen de consequenties van deze ontwikkeling nader onderzoeken en op basis daarvan beleidsvoorstellen formuleren.

Vereenvoudiging regelgeving en administratieve lasten.

Artikel 7

Om de maatschappelijke veiligheid van de binnenvaart te waarborgen zijn door de Staat al dan niet in samenwerking met het bedrijfsleven verschillende controles verplicht gesteld, die middels certificaten

worden bijgehouden. Deze documentenstroom groeit voortdurend. Enerzijds door nieuw ingevoerde apparatuur te controleren en anderzijds door steeds meer apparatuur of processen onder controle te brengen. Deze almaar groeiende stroom documenten brengt steeds meer administratieve lasten mee. Deze lasten zijn voor het bedrijfsleven een kostenverhogende en productie remmende factor en spelen internationaal een belangrijke rol bij vestigingskeuzes. Vereenvoudiging van regelgeving en van administratieve procedures voor het bedrijfsleven is daarom een van de speerpunten van het huidige kabinetsbeleid.

In het kader van het V&W programma 'Beter geregeld' heeft reeds een screening plaatsgevonden van wetgeving. Voor zover mogelijk zullen wensen vanuit het bedrijfsleven t.a.v. vereenvoudiging van regelgeving in dit programma worden meegenomen. Staat en branchepartijen willen het volgende bereiken :

- Waar Nederland zelf bevoegd is, is in 2010 alle overbodige regelgeving geschrapt en zijn alle te vereenvoudigen procedures vereenvoudigd.

Artikel 8 River Information Services

De Staat werkt momenteel aan de invoering van de EU Richtlijn over geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren. Deze richtlijn moet bijdragen aan o.a. de verbetering van de veiligheid, doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart. Over de implementatie van RIS bestaan reeds afspraken tussen de Staat en de branche (Bureau Telematica). Op een aantal punten was nog geen brede overeenstemming bereikt. Het betreft met name de invoering van een meld- en volgsysteem.

Om het concept RIS in Nederland te kunnen invoeren, is het noodzakelijk dat een keuze wordt gemaakt over het meld- en volgsysteem voor de binnenvaart. Introductie van automatische meld- en volgsystemen is nodig om de kwaliteit van diensten als verkeersgeleiding en begeleiding, calamiteitenbestrijding en logistieke planning wezenlijk te verbeteren.

De Staat heeft in overleg met de branchepartijen een studie laten verrichten naar de voor- en nadelen van de thans beschikbare meld- en volgsystemen, te weten AI-S en AI-IP. Uit de rapportage is gebleken dat het systeem AIS uit oogpunt van veiligheid duidelijke voordelen heeft t.o.v. AI-IP. Daarom kiest de Staat voor het

De Staat kiest voor een invoeringsstrategie waarbij het AI-S systeem eerst op basis van vrijwilligheid zal worden geïmplementeerd.

Bijlage 1

Factsheet bij thema Duurzaamheid

Het betreft een door de Staat en branchepartijen gedeeld beeld van de relevante feiten.

1. Duurzaamheid

1.1. Zwavelarme brandstof

- Het zwavelgehalte in de brandstof bepaalt voor 100% de SO₂-uitstoot, maar heeft nauwelijks effect heeft op de NO_x-uitstoot.
- Een laag zwavelgehalte maakt het mogelijk om relatief goedkope roetfilters te gebruiken.
- Op dit moment zijn er geen roetfilters beschikbaar die toepasbaar zijn in combinatie met de huidige brandstofkwaliteit.
- Het gemiddelde zwavelgehalte in de brandstoffen is nu 0,17%, iets lager dan de norm: 0,2%.
- Per 1/1/2008 wordt de Europese norm aangescherpt tot 0,1%.
- Verlaging van het zwavelgehalte tot 50 ppm (=0,005%) levert technisch gezien geen problemen op.
- Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk of alle bestaande motoren goed kunnen draaien op brandstof met een zwavelgehalte van 10 ppm.
- De kostenverhoging die gepaard gaat met laagzwavelige brandstof valt ruim binnen de variaties in de brandstofprijzen en hebben geen significante invloed op de marktwerking.

1.2. Emissienormen

- Sinds 2002 gelden normen voor de maximale uitstoot van nieuwe motoren in binnenvaartschepen. Het gaat om de volgende stoffen: NO_x (stikstofoxiden), PM₁₀ (fijn stof), VOS (koolwaterstoffen) en CO (koolmonoxide, dus niet CO₂).
- In 2007 worden deze normen aangescherpt. Recent is met de CCR-lidstaten en de EC de ambitie afgesproken om eind dit jaar normen op te stellen voor nieuwe motoren die in 2012 en 2016 van kracht worden.
- De vervangingssnelheid van motoren is van belang omdat de emissienormen alleen voor nieuwe motoren gelden. De vervangingssnelheid van motoren is van invloed op de ontwikkeling van de gemiddelde uitstoot van de binnenvaartvloot in de toekomst.
- De binnenvaart gebruikt per tonkilometer minder energie dan het wegtransport maar de uitstoot per hoeveelheid gebruikte energie is hoger.
- Op dit moment de binnenvaart in de meeste marktsegmenten gemiddeld schoner is dan transport over de weg.
- Van 2010 tot 2020 zal het wegtransport schoner zijn dan de binnenvaart. Afhankelijk van de introductiesnelheid van nieuwe normen voor binnenvaartmotoren zal de binnenvaart pas daarna weer schoner worden.
- Over de huidige en toekomstige gemiddelde uitstoot van de binnenvaartvloot worden op dit moment aannames gedaan door het Milieu en Natuur Planbureau (MNP). De rekenmethodiek hiervoor is in 2003 verbeterd en up to date gemaakt.
- Er bestaan echter relatief grote onzekerheden over de uitstoot van PM₁₀.
- Om in de toekomst aan de uitstootnormen te kunnen voldoen, moeten motoren uitgerust worden met een NO_x-katalysator en een roetfilter.

- Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de roetfilters niet alleen goed presteren bij het verwijderen van PM₁₀, maar ook van PM_{2,5}, de fractie in fijn stof die het meest schadelijk is voor de gezondheid.

1.3. VERS-regeling

- De VERS-regeling is primair bedoeld om de NO_x-uitstoot van binnenvaartschepen te verminderen. Dit kan door – eerder dan verplicht – schonere motoren aan te schaffen of motoren uit te rusten met een NO_x-filter (katalysator).
- De VERS-regeling geeft op dit moment geen subsidie voor roetfilters. Op dit moment zijn NO_x-filters beschikbaar die in staat zijn om de NO_x-uitstoot met meer dan 90% terug te dringen bij de huidige brandstofkwaliteit.

1.4. Brandstofbesparing

- Brandstofbesparing heeft meerdere doelen: kostenbesparing, vermindering van CO₂-uitstoot en vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (NO_x en PM₁₀).
- Het experiment met de adviserende tempomaat heeft aangetoond dat door aanpassing van het vaargedrag tot 15% energie bespaard kan worden.
- Andere manieren om brandstof te besparen zijn technische maatregelen als vormgeving van het schip, efficiëntere motoren en in de toekomst mogelijk innovatieve aandrijftechnologieën (bv. brandstofcel).
- Op basis van een onderzoek van SenterNovem kan geconcludeerd worden dat met een aantal maatregelen in het kader van Het Nieuwe Varen, dat zich concentreert op gedragsverandering, een besparing van 5 % haalbaar moet worden geacht.

1.5. PAK-verbod

- PAK-emissies naar water komen voort uit het gebruik van PAK-houdende coatings, oliën en vetten.
- PAK's zijn kankerverwekkende stoffen en verwacht wordt dat - als uitwerking van de Kaderrichtlijn water – de emissie van PAK vanaf 2013 zal worden verboden.
- Er is een nationaal een verbod op het verkopen en aanbrengen van PAK-houdende coatings.
- Er bestaan alternatieven die echter duurder en iets minder effectief zijn dan PAK-houdende coatings.
- Als gevolg van (illegale) lozing van bilgewater vormt PAK en benzeen² uit olie nog steeds een bron van vervuiling.
- Vetten worden gebruikt als smeer- en afdichtmiddel van schroefassen en hennegatkokers (roer). Afhankelijk van de kwaliteit van de afdichtingen komen deze vetten in het water terecht.
- Er zijn biologisch afbreekbare oliën en vetten op de markt die goed werken en de niet of nauwelijks meer kosten. Niet bekend is of deze producten ook minder benzeen en PAK's bevatten.

² Benzeen is goed oplosbaar in water. Dit zou onder de aandacht gebracht moeten worden van schippers die denken dat het bilgewater onder de drijvende olielaag niet schadelijk is voor het milieu.

Bijlage 2: Suggesties tot lastenverlichting in het kader van het convenant

1.1 Document / verplichting	Actie	Regelgever	Uitvoerder	Uitvoering
1. Verklaring reële band / Rijnvaartverklaring	Integreren in het Certificaat van Onderzoek	C.C.R.	I.V.W.	1
2. Vergunning en vergunningsbewijs	Afschaffen; beide zijn overbodig, o.a. geen onderscheid meer nodig tussen eigen vervoer en beroepsvervoer	V.&W.	I.V.W.	2
3. Bemanningsregelingen	In het kader van invoering tachograafverplichting komen tot vereenvoudiging en flexibilisering van de betreffende wetgeving	C.C.R. V.&W.		6
4. Vaarbewijs	Gelijkstellen aan strekkenpatenten	V.&W.	C.C.V.	7
5. Vaarbewijs en Rijnpatent	Bij herkeuring op 55-, 60jarige leeftijd en na 65 jaar niet elke keer het vaarbewijs/patent vernieuwen. Het volstaat de gezondheidsverklaring mee te voeren	C.C.R. V.&W.	C.C.V.	8
6. Keuring na inbouw van gecertificeerde motor	Erkend bedrijf komt controleren of de motor conform de instructies van de fabrikant is ingebouwd. In de praktijk blijkt dit overbodig omdat de conforme inbouw vanwege garantie imperatief en tevens zeer kostbaar is	C.C.R. V.&W.	Erkend bedrijf	9
7. Inbouwverklaring radar en bochtaanwijzer	Wordt in Nederland verstrekt door I.V.W. Kan – zoals bijvoorbeeld in Duitsland – door het voor de inbouw van deze apparaten erkende bedrijf afgegeven worden	C.C.R. V.&W.	I.V.W.	10
8. Certificaat tachograaf	Elke vijf jaar de tachograaf op goede werking laten controleren, blijkt in de praktijk overbodig: Het ding werkt of werkt niet. Zoniet dan laat je het maken	C.C.R. V.&W.	Erkend bedrijf	11
9. Marifoombediencertificaat	Gelijkstellen aan of integreren in Vaarbewijs	C.C.R. V.&W.	A.N.W.B.	12
10. Reglement Westerschelde	Elektronische kaart gelijkenschakelen aan papieren kaart	V.&W.		13
11. Registratie afvalvervoerder	Uitsluitend papieren rompslomp en heeft geen toegevoegde waarde. Uitvoering van Europese regelgeving (richtlijn) met vervolgens ook nog eens in Nederland, België en Duitsland verschillende regelingen	V.R.O.M.	N.I.W.O.	14
12. Afschaffen SOI en SOV formulier voor inzamelvaartuigen	Voor gevaarlijk afval moet al een voorraad verantwoording worden bijgehouden in het kader van het A.D.N.R. Dit formulier is dubbel werk	V.R.O.M.		15

Uitvoering

Ad 1: In het kader van beter geregeld is voorgesteld de Rijnvaartverklaring af te schaffen. Een en ander moet in het kader van de CCR worden aangekaart. Daarna kan in Europees verband gepoogd worden om de Europese richtlijn betreffende de reële band in te trekken.

Ad 2: Dit was al voorgesteld in de Binnenvaartwet, maar wordt nu versneld ingevoerd via de Verzamelwet 'Vereenvoudiging vergunningen', inmiddels is dit wetsvoorstel aan de Raad van State aangeboden.

Ad 3: Er is nog niet besloten om de tachograaf verplicht te stellen in alle exploitatiewijzen, IVW zal eerst een onderzoek laten uitvoeren naar onder meer de mogelijkheid om in een dergelijk geval ook het vaartijdenboek af te schaffen. Dit zal echter ook in CCR-verband moeten worden besproken.

Ad 4: Momenteel wordt in de werkgroep STF(g) van de CCR gewerkt aan een herziening van het reglement Rijnpatenten om erkenning van het groot vaarbewijs op de Rijn mogelijk te maken.

Ad 5: Dit punt is ingebracht in de werkgroep STF(g) in mei 2006 en door de werkgroep geaccepteerd.

Ad 6: IVW is accoord om dit te wijzigen. Dit zal echter wel in CCR-verband moeten worden kortgesloten.

Ad 7: Uitbreiding erkenning in beginsel mogelijk mits er duidelijke parameters zijn en er een toezichtsregime + kwaliteitssysteem op wordt gezet. Dit zal echter wel in CCR-verband moeten worden kortgesloten.

Ad 8 V&W is bereid dit bij de CCR aan te kaarten.

Ad 9: V&W zal dit bij EZ aankaarten. Dit zal echter ook in CCR-verband moeten worden kortgesloten.

Ad 10: Intern V&W is opdracht gegeven om het reglement aan te passen. Aanpassing van het reglement zal ook met België moeten worden kortgesloten.

Ad 11: V&W is bereid dit bij VROM aan te kaarten.

Ad 12: V&W is bereid dit bij VROM aan te kaarten.