

## Zienswijze advies binnenvaartambassadeur

Datum behandeling Ovw: 30 november 2010

Kenmerk: 2010-OVW/211969

### Inleiding

Het rapport 'Advies binnenvaartambassadeur' is op 5 november 2010 door de minister van Infrastructuur en Milieu naar de voorzitter van de Tweede Kamer verzonden. Voor de totstandkoming van het rapport 'Advies binnenvaartambassadeur' heeft binnenvaartambassadeur Arie Verberk de afgelopen maanden een groot aantal gesprekken gevoerd met alle relevante spelers, waaronder binnenvaartondernemingen, brancheorganisaties, banken en verladers.

Voor de korte termijn constateert de heer Verberk dat er noch reden, noch mogelijkheid is om tot crisisarrangementen te komen. Wel heeft de ambassadeur banken bereid gevonden om in individuele gevallen soepel om te gaan met betalingsverplichtingen.

Voor de lange termijn is het perfectief bijzonder goed. Wil de binnenvaart haar potenties waar kunnen maken dan zullen ingrijpende structuurverbeteringen nodig zijn. De binnenvaartambassadeur heeft daarom een tiental actiepunten geformuleerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu onderschrijft de korte termijn conclusies en vraagt betrokkenen in de binnenvaart om advies, hoe de lange termijn aanbevelingen van Verberk in uitvoering kunnen worden gebracht. De OVW-consultatie richt zich dan ook met name op de lange termijn analyse.

De volgende partijen zijn geconsulteerd: Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), Kantoor Binnenvaart (KB), Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Comité van Graanhandelaren, Deltalinqs, EVO, Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam, KNV, Portbase, Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer (Schuttevaer), Vereniging Europese Binnenvaartschippers (VEB), Vereniging van Scheepsbevrachters en Logistieke Dienstverleners in de Binnenvaart (VSLB), VNO-NCW en de Waterbouwers.

## Advies op Hoofdlijnen

ASV, KB, CBRB, Comité van Graanhandelaren, Schuttevaer, VEB en de Waterbouwers vinden het jammer dat er geen oplossingen voor de korte termijn worden geboden.

De lange termijn adviezen van de binnenvaartambassadeur worden op hoofdlijnen gedeeld. In een lijst van tien punten presenteert de binnenvaartambassadeur mogelijkheden om de sector te versterken via een betere vertegenwoordiging en samenwerking.

De sleutel tot het oppakken van de lange termijn adviezen zit hem in het oprichten van een transitie comité. Ter aanjaging van het proces kijken de meeste partijen positief naar een transitie comité binnenvaart. Er wordt echter verschillend gedacht over een mogelijke trekker en verdere invulling van het comité.

## Toelichting

### **Algemene reacties op het advies van de Binnenvaartambassadeur**

ASV vindt het teleurstellend dat het draagvlak binnen de sector niet is gepeild. Via de brancheorganisaties is slechts 30 a 35% procent van de schippers vertegenwoordigd en de schippers zelf zijn nauwelijks betrokken. De crisis had in Europees verband bekeken moeten worden in plaats van landelijk. Een punt dat mist in het rapport is dat de overheid zelf afstand heeft genomen van de vervoersmarkt en daardoor is de ellende ontstaan.

Kantoor Binnenvaart, Waterbouwers, VEB en EVO vinden de versnippering een feit. Nu is het momentum om door te pakken.

EVO vindt de analyse sterk voor zowel de sector, verladers als bevrachters. KNV wil de sector een hart onder de riem steken met positieve voorbeelden van samenwerking bij de sectoren spoor en taxi. KNV is voorstander van multimodaal vervoer.

Deltalinqs vindt de aanbevelingen zo vanzelfsprekend en vindt dat als je daar als binnenvaart op gewezen moet worden er echt iets aan de hand is.

### **Reactie op de tien actiepunten**

Het advies van de Binnenvaartambassadeur omvat tien actiepunten. Hieronder staat per actiepunt de reactie van het OVW.

#### **Actiepunt 1: Professionalisering en cultuuromslag**

De Binnenvaartambassadeur adviseert als overkoepelend actiepunt dat de sector professioneler moet worden en daarmee ook minder opportunistisch, wat een cultuuromslag vergt.

De deelnemers vinden het vanzelfsprekend en nodig dat de sector professioneler wordt.

ASV vindt dat daarbij niet duidelijk wordt gemaakt wat het professioneler worden van de binnenvaart precies inhoudt. Duidelijk is dat de schuld van de crisis bij de schipper zelf wordt neergelegd.

*Actiepunt 2: Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging*

De Binnenvaartambassadeur meent dat alle brancheverenigingen zich idealiter in één nieuwe, krachtige brancheorganisatie met veel leden verenigen. Dit is nu niet realistisch en effectief. Als tussenstap adviseert de Binnenvaartambassadeur één uitvoeringsorganisatie op te richten waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren.

Alle partijen vinden het belangrijk om één brancheorganisatie te hebben.

Wel vindt KB dat de belangenbehartiging van de vervoerder niet mag vermengen met andere spelers in het veld. CBRB-voorzitter Pieter Struijs heeft recent een voorzet gedaan om samen met brancheorganisaties uit het Binnenvaarthuis te bezien hoe verder te komen. De Vereniging van Waterbouwers vraagt om ook de brancheorganisaties buiten het Binnenvaarthuis mee te laten denken. Het CBRB doet de Waterbouwers een uitnodiging toekomen.

VEB vindt het jammer dat het verenigen tot nu toe niet is gelukt. Het is belangrijk om een onpartijdige voorzitter hebben. De VEB wil graag mee doen aan de uitvoeringsorganisatie en wacht een uitnodiging van het CBRB af. De vertegenwoordiger van het CBRB wil geen verantwoordelijkheid nemen om de VEB uit te nodigen. Dat is aan de voorzitter van het CBRB.

ASV is van mening dat er met het Bureau Voorlichting Binnenvaart al een krachtige uitvoeringsorganisatie zou moeten zijn.

*Actiepunt 3: Markttransparantie*

De Binnenvaartambassadeur adviseert de markttransparantie te vergroten door de ontwikkeling van een prijsindex

De partijen staan achter het idee van markttransparantie, de ontwikkeling van een prijsindex wordt echter door meerdere partijen verworpen. EVO geeft expliciet aan wel positief te staan tegenover de ontwikkeling van een prijsindex.

Er worden verschillende alternatieven aangedragen: minimale tarieven, vaste contracten met bevrachters, uitbreiden van marktobservatie en analyse van vraag en aanbod.

In de huidige situatie heeft alleen de bevrachter de kennis en dus de macht. De prijsindex zet geen zoden aan de dijk en dat vindt de ASV dan ook onvoldoende. Ze pleit voor een structuur om de economische recessie op te vangen. Er moet een bodemtarief voor de kleine schepen komen.

Naar de mening van het Comité van Graanhandelaren werkt de prijsindex niet, geeft geen transparantie en is strijdig met de vrije bevrachting. In de graanhandel is het seizoen, de kwaliteit en het beschikbare tonnage van belang. Hierdoor zijn er door het jaar heen prijsverschillen in het transport. De prijsverschillen kunnen vaak alleen door vaste contracten met bevrachters worden opgevangen.

KB vindt dat er nog een flinke slag te slaan is. KB, CBRB en VEB zijn van mening dat de marktobservaties van de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) uitgebreid moeten worden, opdat er meer zicht komt op lange termijn ontwikkelingen. Hierdoor kunnen financierders en ondernemers beter afgewogen hun investeringsbeslissingen maken. Er mist een overzicht van de varende vloot. Het gaat dan om een combinatie van hoeveelheid capaciteit er naar verwachting nodig is en wat er aan capaciteit is en wordt bijgebouwd. Dit om te voorkomen dat er overcapaciteit komt. CBRB en VEB vinden de markt al transparant.

VSLB en EVO zijn van mening dat het economisch krachtenveld van vraag en aanbod ontbreekt in de analyse. EVO is graag betrokken bij de verdere uitwerking van markttransparantie. Het is aan het Transitiecomité, branche, verladers en bevrachters om vast te stellen hoe markttransparantie op te pakken. Voor de verladers is het een voorwaarde dat een betrouwbare partner trekker wordt. Er is behoefte aan zowel een prijs – als tariefindex.

Portbase wil een actieve rol spelen in informatieverstrekking voorzieningen binnenvaart. Zij geloven in de kracht van de keten. Systeem werkt goed als alle partijen zijn aangesloten. Het is van belang informatie op tijd te delen zodat geplande operaties goed uitgevoerd kunnen voeren.

#### *Actiepunt 4: Samenwerkingsverbanden*

De Binnenvaartambassadeur adviseert samenwerkingsverbanden op te zetten met een werkbare governance, verladers worden overgehaald lange termijncontracten te sluiten en er worden 'best practices' uitgewerkt (modelstatuten, economische modellen et cetera)

Een positief voorbeeld van samenwerking is het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). Daarin werken EVO Schuttevaer en de Waterbouwers al vele jaren intensief samen aan de succesvolle lobby voor de vaarwegen. Een ander positief voorbeeld is het Binnenvaart Convenant, dat als doel heeft een zo schoon, veilig en efficiënt mogelijke binnenvaart.

De meeste partijen zijn voor het vormen van samenwerkingsverbanden. CBRB en ASV vinden de onderbouwing van de binnenvaartambassadeur tekort door de bocht. De voorgestelde Coöperaties van vervoerders, waarbij de binnenvaartbevrachters zich ondergeschikt moeten maken en daarmee hun onafhankelijkheid als vertegenwoordiger van veel verladers zullen verliezen, zijn echter volgens het Comité van Graanhandelaren een onwenselijk vorm van samenwerking.

Het KB ziet bij de samenwerking een regierol voor de vervoerders. De VEB ziet als voorwaarde dat de neus van verladers, bevrachters, vervoerders en banken één kant op moet staan.

Het CBRB is het eens om samenwerkingsverbanden duurzaam, efficiënt en betrouwbaar te maken, maar vindt dat de oorzaak van de lage prijzen ligt in het feit dat er teveel grote schepen zijn gebouwd.

De ASV vindt het stimuleren van samenwerkingsverbanden zonder randvoorwaarden (bodentarieven, toerbeurt) geen zin hebben. De samenwerkingsverbanden tot nu toe werken prijsverlagend. De bevrachters werken samen en bepalen daarmee de prijs die uiteindelijk op het bordje van de schipper terecht komt.

EVO vindt de rol van de bevrachters in het rapport op dit gebied onderbelicht, ook zij kennen langdurige samenwerkingsverbanden met binnenvaartondernemers.

#### *Actiepunt 5: Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid*

De Binnenvaartambassadeur adviseert een goede lobby en gerichte investeringen om de duurzaamheid van de binnenvaart te promoten en te verzekeren.

Alle partijen, met uitzondering van de ASV, zien duurzaamheid als kans om de binnenvaart als volwaardige deelnemer in de logistieke keten te maken.

Het KB meldt dat verladers veel belangstelling hebben voor vergroening. Het CBRB is bereid initiatieven te nemen en te ondersteunen.

ASV is van mening dat de politiek haar eigen verantwoordelijkheid moet nemen. De overheid bevoordeelt met subsidies de ene vervoersmodaliteit (spoor) boven de andere. Nederland zou het voortouw moeten nemen om in Europees verband een goed en evenwichtig vervoersbeleid naar te zetten.

#### *Actiepunt 6: Innovatieve logistieke concepten*

De Binnenvaartambassadeur adviseert te investeren in de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan het verbeteren van planningssystemen, waardoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geborgd.

De meeste partijen, met uitzondering van de ASV, zien het positief om te investeren in nieuwe logistieke concepten, om op die manier de binnenvaart een volwaardige deelnemer in de logistieke keten te maken.

De betrouwbaarheid van de binnenvaart is juist extreem goed vindt ASV. Het gaat eerder om de planningsproblemen op de (wal)kranen waar iets fout gaat, of om onvoorziene omstandigheden zoals sluisen die door achterstallig onderhoud niet goed functioneren. Het KB en CBRB zien het Expertise en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) als de aangewezen organisatie voor innovatieve logistieke concepten. Wel kost het volgens het CBRB heel veel werk, tijd en moeite om het EICB van de grond te krijgen. KB is van mening dat het EICB te veel verlamd wordt door politieke overwegingen in het bestuur. Het zou goed zijn om het EICB als zelfstandig orgaan, losgekoppeld van de organisaties voort te zetten. Bevrachters kunnen een belangrijke rol spelen bij innovatieve logistieke concepten. Ook in combinatie met co-modaliteit. Bevrachter kan de zorg overnemen van verlader vindt EVO. Daarnaast zijn de concepten vooral relevant voor de containersector, waar verreweg de grootste planningsproblemen zijn.

Het Havenbedrijf Rotterdam ziet er een uitdaging in om een actieve rol te spelen tezamen met markt, brancheorganisaties, ministerie, zeehaventerminals, haven en binnenvaartondernemers. Het Havenbedrijf is blij met het momentum dat het rapport creëert. Met coöperatieve samenwerking kun je gericht investeren in overslag, kades en opslag zegt VEB.

#### *Actiepunt 7: Onderwijs*

De Binnenvaartambassadeur adviseert continue beleidsinzet op onderwijs en scholing. Concrete knelpunten worden in samenwerking tussen partijen weggewerkt.

Alle partijen zijn het eens dat scholing belangrijk is en vinden het, met uitzondering van de ASV, een goed instrument om in te zetten ter bevordering van de logistieke dienstverlening.

KB vindt het Onderwijs Centrum Binnenvaart een goed instrument om bedrijfsleven en onderwijs dichterbij elkaar te brengen. KB denkt dat het Onderwijscentrum beter kan functioneren als er een zogenaamd O&O- of sectorfonds van wordt gemaakt.

Vereniging van Waterbouwers heeft al sterke samenwerking met andere brancheverenigingen op het gebied van onderwijs en het blijft een continu aandachtspunt.

De ASV wil erop wijzen dat jaren geleden het verplicht was je middenstandspapieren te hebben alvorens je een bedrijf mocht starten. Dat heeft Nederland (onder druk van landen zoals Duitsland) losgelaten voor bijna alle sectoren, met uitzondering van de binnenvaart. Voor de binnenvaartsector zijn nog steeds ondernemerspapieren nodig. Het bevreemdt de ASV dan ook dat de binnenvaartsector slecht opgeleid zou zijn. De heer Verberk schopt tegen zere schenen met de opmerking dat schippers eigenlijk logistieke dienstverleners zouden moeten zijn. Het moment van laden, lossen en de randvoorwaarden, alles kan vastgesteld worden door de klant en de schipper volgt daarin.

### *Actiepunt 8: Impuls voor de containerbinnenvaart*

De Binnenvaartambassadeur adviseert dat de binnenvaart een actieve rol vervult in het wegnemen van knelpunten in het container achterlandvervoer. Er vindt vergaande coördinatie plaats tussen alle relevante partijen om het achterlandvervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

De meeste partijen, met uitzondering van EVO en KB, zien een actieve rol voor de binnenvaart in het wegnemen van knelpunten in het container achterlandvervoer.

EVO en KB vinden dat de congestie ligt aan de keten in Rotterdam die niet rond is, niet aan de binnenvaartondernemer. Het bundelen van de initiatieven wordt ondersteund en daar speelt EVO ook graag een rol in.

Comité van Graanhandelaren vindt het een logische activiteit om de binnenvaart uit zijn isolement te halen en volwaardige deelnemer in de logistieke keten te maken.

Het Havenbedrijf Rotterdam ziet grote groeikansen voor de containersector en maasvlakte 2.

De talings ziet een gouden kans voor de binnenvaart als je beseft dat er verplichtingen worden gemaakt dat 45 procent van het achterlandvervoer via de binnenvaart moet gaan. Er zou veel meer gefocust moeten worden op het investeren in nieuwe logistieke concepten en het wegnemen van knelpunten in het container achterlandvervoer. Met alle schakels in de keten het achterlandvervoer organiseren.

### *Actiepunt 9: Diversiteit vloot*

De Binnenvaartambassadeur adviseert de focus bij het nader bekijken van de toekomst van het kleine schip te leggen op de bedrijfsvoering van kleine schepen, waarbij centraal staat dat kleine schepen een renderende exploitatie moeten kunnen voeren.

KB, Comité van Graanhandelaren, de Vereniging van Waterbouwers, VEB, ASV en VSLB vinden het van belang dat het kleine schip in de vaart blijft en dat de overheid hierin faciliteert. CBRB en EVO gaan uit van marktwerking, een schip moet wel economisch rendabel kunnen varen.

Het KB maakt onderscheid tussen grote en zwaar gefinancierde schepen en kleine schepen. Grote schepen hebben flinke financiële problemen, de kleine redden zich net. Op lange termijn zullen de kleine schepen sterk verminderen. Er moet voor worden gezorgd dat

het kleine schip weer een hogere omzet krijgt en er vernieuwing komt.

Het Comité van graanhandelaars geeft aan dat er op termijn kleine schepen (< 1500 ton) tekort zullen zijn en die zijn nu juist zo belangrijk om het achterland in Nederland en Europa te kunnen bereiken. Veel graanhandel en kant en klaar producten worden over de kleinere vaarwegen in Europa vervoerd. De overheid zou hier veel meer moeten faciliteren.

De vereniging van Waterbouwers kent alleen kleine schepen, de focus hierop is dan ook zeer van belang.

VEB vindt het in ons aller belang dat het kleine schip in de vaart blijft.

De ASV waardeert de stelling dat verscheidenheid in scheepsgrootte/types belangrijk zijn en daardoor ook de bevaarbaarheid van de haarvaten.

VSLB duurzaamheid en kleine schip met voorrang behandelen. Heeft zeker de aandacht.

EVO is voor optimale infrastructuur voor kleine en grote vaarwegen. Daar ligt een rol voor de overheid en dat wordt ook beschreven. Voor het kleine schip ligt geen rol bij de overheid. Het gaat om marktwerking. Wel kan er een rol zijn bij het ontwikkelen en opstarten van nieuwe concepten zoals Q-Barge, Barge truck, etcetera.

CBRB vindt een diverse vloot van belang onder de voorwaarde dat het schip wel economisch rendabel moet kunnen varen. Als dat niet kan, dan moet het verloren gaan.

#### *Actiepunt 10: Onderbouwing en impactanalyse van regelgeving*

De Binnenvaartambassadeur adviseert de wijzigingsvoorstellen van regelgeving vanuit de CCR te vergezellen van een duidelijke onderbouwing en impactanalyse.

ASV, CBRB, Comité van Graanhandelaars, KB en de Waterbouwers waarderen het onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar de gevolgen van de overgangsbepalingen van het kleine schip.

ASV en KB hebben zich hard gemaakt voor wijzigingen. De ROSR-overgangsbepalingen zijn een voorbeeld van hoe het niet moet. Ze vragen de Nederlandse delegatie binnen CCR zich hard te maken voor versoepeling en uitstel binnen de overgangsbepalingen.

Het Comité van Graanhandelaars vindt de benadering logisch, maar wellicht tot nu toe te bureaucratisch benaderd.

De Waterbouwers vinden het bij de hardheidsclausule ook van belang hoe dat in de praktijk naar voren komt. Samenwerking met overheid en branche is hier van belang.

#### *Implementatie van de actiepunten*

De Binnenvaartambassadeur stelt voor een Transitiecomité Binnenvaart in te stellen. Dit Transitiecomité zou een aanjaagfunctie vervullen en lichte regie voeren over de implementatie van de actiepunten.

Er wordt positief gekeken naar een Transitiecomité Binnenvaart als aanjaagfunctie. Er wordt echter erg verschillend gedacht over een mogelijke trekker en verdere invulling van het comité. KB vindt het instellen van een transitie comité in de aanjagende rol onontbeerlijk. KB wil vooruit kijken naar de toekomst en zorgen dat de belangenbehartiging van de zelfstandige schipper naar een hoger plan wordt getild. Het transitiecomité is nodig voor verbetering van de

organisatiestructuur, zowel op brancheniveau als bedrijfsmatig. Het gaat erom dat er gekeken wordt wat de organisaties samen kunnen doen. Belangrijk om van elkaar te leren en je als binnenvaart te kunnen onderscheiden. Maar maximaal 30 procent van de schippers is vertegenwoordigd in de verschillende organisaties tezamen. Het is dan ook van belang dat de organisatiegraad van de schippers omhoog gaat, zodat de organisaties ook daadwerkelijk de schippers vertegenwoordigen.

EVO is van mening dat het vormen van een transitie comité goed is, maar dat het aan de sector zelf is om hier een oordeel over te vellen.

VSLB ondersteunt de gedachte over het transitie comité en wil daar haar bijdrage aan leveren. Het CBRB ziet nut en noodzaak van een overkoepelend gremium. Echter, zoals het in rapport is beschreven zal er geen medewerking verleend worden. "Dient te opereren met ruggespraak van de partij in en rond de sector, maar zonder verantwoording aan hen af te hoeven leggen". Met verantwoording aan de partij, zal het idee gesteund worden.

Schuttevaer vindt dat er wat moet veranderen en het momentum van het rapport zal gebruikt moeten worden om voor de sector zover mogelijk te gaan. Bijvoorbeeld een overkoepelend gremium onder onafhankelijke aansturing, maar het proces zelf zal vanuit de sector zelf tot stand moeten komen.

De ASV is negatief over het voorstel tot het oprichten van het Transitiecomité Binnenvaart. Het houdt het gevaar in van een productschap, is ondemocratisch (zet de schipper buiten spel) en is gespitst op het binnenvaartvervoer en niet op degenen die het uitvoeren. Het gaat geheel voorbij aan de tegengestelde belangen tussen rederijen/verladere en particuliere vervoerders. Het Comité van Graanhandelaren hecht er belang aan duidelijkheid te krijgen over wie het transitie comité moet gaan instellen. Vanuit de brancheorganisaties heeft het Comité van Graanhandelaren hierover nog geen duidelijkheid gekregen.

### *Rol OVW-deelnemers*

De meeste partijen, met uitzondering van ASV en Comité van Graanhandelaren, zijn van mening dat als collectief de adviezen van de binnenvaartambassadeur omarmd moeten worden om tot structuurversterking te komen en willen daarin ook een actieve rol spelen. Comité van Graanhandelaren ziet vooral nog geen rol voor zichzelf weggelegd, omdat vervoer nu eenmaal een onderdeel van het geheel is. De brancheorganisaties en EVO zouden hier een rol moeten spelen. EVO ziet voor zichzelf een rol weggelegd voor zeven van de tien actiepunten.

### *Rol overheid*

KB, EVO, Comité van Graanhandelaren en de Waterbouwers delen de conclusie dat de overheid een faciliterende rol dient te spelen bij structuurversterking.

Het Comité van Graanhandelaren vindt dat de minister de bouw van kleinere schepen moet stimuleren. Alle bedrijventerreinen zouden een watertoegang moeten hebben, nu hebben distributiebedrijven vaak alleen een voordeur naar de weg, terwijl de achterdeur naar het water gesloten is.

De Waterbouwers vinden het van belang het huidige achterstallig onderhoud bij te werken en te voorkomen dat er in de toekomst achterstallig onderhoud ontstaat om de groeipotentie van de binnenvaart er in te houden.



EVO vindt dat de overheid moet blijven investeren in onderhoud en harde infrastructuur. Rol in soft infrastructure om institutionele randvoorwaarden te scheppen voor functioneren van de markt vindt EVO op het randje. Het is daarom van belang dat de NMa heeft aangegeven mee te blijven kijken.

### *Inzet Europese fondsen*

KB wil tot eenduidige Europese advisering op korte termijn te komen. ESO en EBU hebben nog geen overeenstemming over de besteding van de reservefondsen. ESO is er voor de voorstellen voor droge lading en EBU voor besteding tankvaart.

### **Tot slot**

Naast de OVW en de Havenraad, zijn partijen individueel benaderd om uiterlijk 31 december 2010 met een schriftelijke reactie te komen. Op basis van deze consultatiebijeenkomst en de op uiterlijk 31 december 2010 binnen gekomen reacties zal de minister een brief aan de Tweede Kamer versturen ter behandeling in het geplande Algemeen Overleg van 19 januari 2011.

Het OVW hoopt dat dit rapport mede een positieve bijdrage levert om de lange termijn aanbevelingen van Verberk in uitvoering te kunnen brengen en zou het op prijs stellen als u het OVW een terugkoppeling geeft van de wijze waarop u rekening houdt met de inhoud van dit rapport.



**ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING**  
ZWARTEWAALSTRAAT 37 - 3081 HV ROTTERDAM  
Tel: +31 010 4148585 - Fax: +31 084 717 0703 - Mobiel: +31 0653 190459  
info@algemeeneschippersvereniging.nl



Aan: het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
(*directoraten-generaal Mobiliteit, Luchtvaart en Maritieme Zaken, en Water*)  
t.a.v. minister mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

cc. de heer Atsma, en de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat

Rotterdam, 8 november 2010

Betreft: rapport binnenvaartambassadeur, de heer Verberk

Geachte minister mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Eindelijk is het lang verwachte rapport over de voorstellen tot het oplossen van de crisis in de binnenvaart door de binnenvaartambassadeur verschenen.

Deze binnenvaartambassadeur werd aangesteld nadat de minister van Verkeer en Waterstaat daartoe in maart (!) 2010 had besloten.

De directe aanleiding was de situatie die was ontstaan nadat het oplegplan van het Crisisberaad Binnenvaart, was afgewezen. De taak van de binnenvaartambassadeur, de heer Verberk bestond er kortweg uit met voorstellen te komen om de binnenvaart uit het dal te trekken op korte termijn, en voor langere termijn met voorstellen te komen die deze situatie in de toekomst kunnen voorkomen.

#### Samenwerken

Ambassadeur Verberk bleef nogal lang weg met de presentatie van zijn rapport.

Dat had kennelijk alles te maken met de langdurige kabinetsformatie.

Inmiddels heeft de presentatie plaatsgevonden en lezen wij dat samenwerking van zowel verladers en vervoerders en de overheid de oplossing moet bieden.

De bedoeling van meer samenwerking is niet alleen maar samenwerkingsverbanden maar een bredere opzet volgens de heer Verberk en dat biedt perspectieven.

Aan de andere kant zien wij zijn voorstel tot het oprichten van Transitiecomité Binnenvaart. Dat moet één uitvoeringsorganisatie worden waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren (de kleinere brancheorganisaties worden sowieso buiten spel gezet), dit houdt het grote gevaar in dat we kennen van een productschap; het is ondemocratisch en is gespitst op het binnenvaartvervoer en niet op diegenen die het uitvoeren.

#### Oplossingen op korte termijn

Hoewel de Ambassadeur heel wat behartigenswaardige aanbevelingen en wijze raad voor de langere termijn geeft zien wij nauwelijks oplossingen voor de crisis op korte termijn in dit rapport.

Wel lezen wij de verwachting dat het vervoer over water in de toekomst zal toenemen. Prognoses zijn mooi, maar bieden geen enkele zekerheid en zijn te vergelijken met het weerbericht, dat heet dan ook niet voor niets weersverwachting.

Opvallend is wel een voorzichtig kritisch geluid in de richting van de CCR



### **De rol van de overheid**

Hoewel de rol van de overheid in het rapport nauwelijks aan bod komt wordt de overheid wel genoemd als verantwoordelijk voor infrastructuur en havens en terminals, met speciale aandacht voor het bevaarbaar houden van de haarvaten van de vaarwegen.

Opvallend is dat de binnenvaartambassadeur in hoofdstuk IV.2.2. wel het volgende schrijft over de rol van de overheid:

"De binnenvaart heeft ondersteuning nodig om haar potentieel te benutten. Er ligt een overheidstaak om de (institutionele) randvoorwaarden te scheppen voor het functioneren van markten. Structuurversterking van de sector is onmisbaar wil de binnenvaart haar rol in de keten versterken en zodoende bijdragen aan mobiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. De overheid dient daarom een faciliterende rol te spelen in de structuurversterking van de binnenvaart."

Gezien het feit dat de overheid tot nu toe voor zichzelf geen rol zag toebedeeld zien we hierin een voorstel tot wijziging van beleid, waarbij de overheid niet langer langs de zijlijn blijft staan toekijken naar een markt "die zijn werk moet doen". Het lijkt ook aan te sluiten op het voortschrijdend inzicht van de SER waarbij men, concluderend dat deze vrije markt onwenselijke neveneffecten met zich meebrengt, aanbeveelt dat ZZP-ers wel degelijk prijsafspraken met elkaar zouden moeten mogen maken. Omdat de marktmacht voor een ZZP-er te beperkt is in de huidige situatie om zich staande te kunnen houden.

### **aanbevelingen**

Het rapport gelezen hebbende doen wij hier onze aanbevelingen om wel op korte termijn de problemen in de binnenvaart enigszins aan te pakken.

De huidige opleving is vast geen blijvertje maar een elk jaar weerkerend fenomeen in de herfstmaanden met een lage rivier en de behoefte van de industrie tot voorraadvorming als voorzorg voor de winter.

Onze aanbevelingen:

1

Verladers bundelen voor zover mogelijk hun vervoersaanbod en geven inzicht in de op korte termijn verwachte ten vervoer aan te bieden tonnage.

2

Vervoerders bundelen hun capaciteit in meerdere verbanden, toegesneden op vlootsamenstelling, specialisatie, actieradius of anderszins, en geven inzicht in de geografische beschikbaarheid van ledige scheepsruimte.

3

Verladers en vervoerders starten samen een scheepsvrachtencommissie met een ambtelijk secretariaat waar per vervoer een minimum tarief wordt overeengekomen en korte termijnprognoses worden geformuleerd.

4

De overheid garandeert de goede werking van de infrastructuur van dit platform en de volledigheid van de informatie en verklaart voornoemde tarieven algemeen bindend en controleert de naleving daarvan.

Men zou het kunnen zien als een mini SER, waar zakelijke overeenkomsten tussen partijen worden overeengekomen en gesanctioneerd.



**ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING**  
ZWARTEWAALSTRAAT 37 - 3081 HV ROTTERDAM  
Tel: +31 010 4148585 - Fax: +31 084 717 0703 - Mobiel: +31 0653 190459  
info@algemeeneschippersvereniging.nl



Het gaat hier uitdrukkelijk niet om de kostprijs maar om een minimumtarief wat in economisch slechte tijden, als crisismaatregel, een goed deel van de binnenvaart een overlevingskans biedt. In economisch gezonde en zeker in goede tijden zal op dit tarief nooit een beroep worden gedaan, dan doet de markt haar werk.

De uiteindelijke kostenverhoging in genoemde slechte tijden zal voor de consument te verwaarlozen zijn. Zelfs een voor binnenvaartbegrippen exorbitante vrachtverhoging van tien Euro per ton resulteert, indien doorberekend, voor de consument slechts in een prijsverhoging van een cent per kilogram. Zover zal het nooit komen en de NMa kan haar aandacht op belangrijkere dingen richten.

#### **In de praktijk:**

Niet noodzakelijk zal voor alle vervoer tegelijkertijd een beroep op deze maatregel worden gedaan en is het dus geen horizontale prijsbinding.

De overheid draagt er als controlerende instantie zorg voor dat er geen ondermijnende activiteiten ontplooid worden zoals d.m.v. retourprovisies het kopen van transportopdrachten. De resulterende vrachtprijs zou dan onder het minimum komen.

De verladerskeuze welk verband in aanmerking komt als vervoerder zal afhankelijk worden van de vlootsamenstelling, de gemiddelde actieradius, de punctualiteit en kwaliteit van het vervoer en wat dies meer zij der diverse verbanden. De verbanden zorgen voor de verdeling onder hun aangeslotenen.

Zo heeft de markt meer transparantie, de verlader vervoerszekerheid, de vervoerder een fatsoenlijk tarief, de kleinere schepen blijven in de vaart en de makelaar in scheepsvrachten kan vervoerstromen clusteren zonder aan risicovolle vervoersovername te hoeven doen oftewel, naar de ideeën van de ambassadeur, zijn of haar diensten aanbieden aan een samenwerkingsverband.

Voor bestaande contracten kan indien noodzakelijk een oplossing worden gecreëerd. Dat gebeurde al eerder.

#### **noodzaak**

Al voor 1933 bleek de binnenvaart niet in staat in de vrije markt overeind te blijven. In de jaren zeventig zagen we dezelfde problemen en nu vanaf 2008 is het niet anders. Ieder die de vervoersmarkt onderzoekt zal tot de conclusie komen dat de markt niet vrij is door allerlei van overheidswege opgelegde regels, verplichtingen en verboden. En niet te vergeten de subsidies en garanties. Alleen de prijsvorming is vrij en dat leidt steeds weer tot dezelfde malaise.

#### **mogelijkheid**

Wetmatigheden veranderen niet door het werk van externe deskundigen. Hoe gewaardeerd ook. Deskundigheid over ons eigen beroep hebben we als binnenvaart ook zelf wel in huis, misschien eens ophouden met ruziën dan komt het er wel uit. De Rijnvaart moet waarschijnlijk zelfs na alle recente misère toch nog even slikken. De Rijnvaartakte verzet zich evenwel niet tegen deze constructie, hoe kon anders ooit het vervoer tussen de havens aan aktewater in Nederland binnen de EV worden afgewikkeld?

De geschiedenis herhaalt zich alsmear weer, alleen wensen beleidsmakers dat niet te accepteren, die willen het wiel opnieuw uitvinden.



**ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING**  
ZWARTEWAALSTRAAT 37 - 3081 HV ROTTERDAM  
Tel: +31 010 4148585 - Fax: +31 064 717 0703 - Mobiel: +31 0653 190459  
info@algemeeneschippersvereniging.nl



Er is echter maar één wiel en dat is rond, net zo rond als de vicieuze cirkel waar de vervoersmarkt maar in rond blijft draaien zonder ooit een adequate oplossing te bedenken omdat de overheid zich afzijdig wenst te houden. Ambassadeur Verberk heeft dat kennelijk begrepen als hij ook de overheid betreft bij samenwerking in het vervoer over de binnenwateren.

Wij willen dat die overheid een stapje verder gaat dan zijn voorstellen. Alleen op deze wijze zien wij een mogelijkheid de zo gewenste samenwerking in de binnenvaart van de grond te krijgen. Slechts wanneer de schipper er zelf belang bij heeft zal hij bereid zijn tot medewerking. Waar een wil is, is een weg.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en danken u voor uw aandacht

Namens het Bestuur van de Algemene Schippers Vereeniging.

Sunniva Fluitsma  
Vice-voorzitter ASV



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. De Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Drs. M.E.P. Dierikx  
Postbus 2090  
2500 EX Den Haag

Hoofdkantoor  
Signalenweg 60  
2716 SG Zoetermeer

Postbus 850  
2700 AJ Zoetermeer

T 079 346 7346  
F 079 346 7800  
evo@evo.nl  
www.evo.nl

datum van doorkiesnummer onze referentie  
21 december 2010 R.J. Slotema 079-3467332 DBH/10.12-0327

betroft  
Zienswijze EVO rapport "Advies Binnenvaartambassadeur"

EVO ophertigt de logistieke belangen van ruim 30.000 verladers, ontvangers en eigen vervoerders

Geachte heer Dierikx, beste Mark,

Graag gaan wij in op het verzoek om de zienswijze van EVO te geven op het rapport van de binnenvaartambassadeur. Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van zijn analyse en aanbevelingen, gericht op het korte en lange termijn perspectief voor de binnenvaartsectoren droge lading en containers.

Alle transacties van EVO worden verricht op naam van EVO B.V. Hierop zijn de algemene EVO voorwaarden van toepassing. Deze zijn gedownload bij KvK. Responsonummer 27256536 en te lezen op [www.evo.nl](http://www.evo.nl)

Wij delen zijn analyse dat voor de korte termijn noch reden noch mogelijkheid is om tot crisisarrangementen te komen. Kortom, de markt zelf zal het op moeten lossen, exact wat EVO de afgelopen twee jaar heeft betoogd, daarin bevestigd door uitspraken van de NMa.

Voor de lange termijn delen wij zijn analyse dat het perspectief bijzonder goed is voor de containerbinnenvaart door de sterk groeiende containerstroom, maar dat echter de bulksector (nog altijd 90 procent van het vervoerde volume per binnenvaart!) stabiel is en slechts licht zal stijgen in omvang. Dit waren eveneens de belangrijkste conclusies uit de LMCA van 2007. Ook is toen al geconstateerd, dat de containerbinnenvaart een sterke concurrentie zal (blijven) ondervinden van het vervoer over de weg en het spoor.

Wij delen ook de analyse, dat er alleen een echt perspectief is voor de binnenvaartondernemer, als deze zich bewust wordt van zijn rol in de logistieke keten. Dit hoeft echter niet te betekenen, dat elke binnenvaartondernemer bijscholing behoeft op het gebied van de hogere logistiek. Het is naar onze mening veelal voldoende, als hij zich bewust is van deze rol en zich als vervoerder bereid is zich te laten aansturen door een regisseur of intermediair die de rol van logistieke dienstverlener in de keten op zich neemt. Dit kan zowel een verlader als bijvoorbeeld een



datum  
21-12-2010

blad  
2/3

bevrachter, coöperatie, (container)terminaloperator of (container)rederij zijn. Dit is niet nieuw, want vele binnenvaartondernemers zijn zich hier al lang van bewust en hebben langdurige relaties met deze spelers in de logistieke keten. Dit is vergelijkbaar met de rol van de kleinere wegvervoerbedrijven, die veelal langdurige relaties hebben met vergelijkbare spelers.

Voor deze regisseurs en intermediairs in de binnenvaart is het wel van groot belang, dat zij zich nog meer bewust worden van de rol en kansen in de logistieke keten. Zo zijn er verladers, die kritisch zijn over de te beperkte rol van hun huidige bevrachter en op zoek zijn naar intermediairs die de verantwoordelijkheid van een groter deel van de logistieke keten op zich willen nemen. De overkoepelende oproep van de ambassadeur aan de sector om zich te richten op professionalisering en cultuuromslag geldt daarom niet alleen voor de binnenvaartsector.

Voortbordurend op het voorgaande onderschrijft EVO in grote lijnen de tien acties gericht op het versterken van de positie in de logistieke keten. In de bijlage bij deze brief geven wij per actie onze visie. Al deze acties zijn gericht op de softe infrastructuur van de binnenvaartsector. Wij willen benadrukken, dat wij als verladers een adequaat onderhouden harde infrastructuur minstens zo belangrijk of zelfs nog belangrijker achten. Eén van de sterkste punten van de binnenvaart is, dat de vaarwegen (in tegenstelling tot de Nederlandse weginfrastructuur) vrij zijn van congestie. Daarnaast is en blijft de ruimte voor groei op het spoor relatief beperkt. Dat zijn ook de belangrijkste redenen om zwaar in te zetten op de binnenvaart als het gaat om het afvoeren van de sterk groeiende stroom containers vanuit de zeehavens in de toekomst. Uit de recentelijk naar de Tweede Kamer gestuurde concept NMCA vaarwegen blijkt echter, dat er zeven sluizen in belangrijke achterlandcorridors een potentieel nieuw congestieknelpunt vormen in 2020, zeven meer dan eerder aangenomen in de Nota Mobiliteit. Daarom benadrukken wij nogmaals, dat adequaat onderhoud en tijdige aanpak van voorziene knelpunten cruciaal zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de binnenvaart.

In de bijlage geven wij per actiepunten aan of dit wordt herkend en onderschreven en bij zeven van de tien actiepunten denkt EVO een rol te kunnen spelen in de uitvoering.



### **1. Professionalisering en cultuuromslag**

EVO herkent en onderschrijft dit actiepun. Terecht geeft de ambassadeur aan, dat deze actie overkoepelend is en boven alle andere acties uit gaat. De constatering is juist, dat het eigenlijk beroep van de binnenvaartondernemer goederenvervoerder is in steeds complexere logistieke ketens, waarin individualisme slechts een bedrieglijke vrijheid biedt. Wij zijn overigens van mening, dat deze professionalisering en cultuuromslag niet eenzijdig moet en kan gelden voor de binnenvaartondernemers en organisaties, maar waarnodig evenzogoed voor de andere spelers in de logistieke keten. Daarom zien wij ook voor EVO een rol weggelegd bij dit actiepun.

### **2. Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging**

EVO herkent en onderschrijft deze actie. Als voorbeeld noemen wij graag de samenwerking van EVO, Schuttevaer en de Waterbouwers binnen het Centraal Overleg Vaarwegen (COV): één organisatie die bewezen heeft zich met grote slagkracht in te kunnen zetten voor de harde infrastructuur van de vaarwegen. De modaliteiten weggoederen- en spoorgoederenvervoer zijn recentelijk ook tot de conclusie gekomen, dat het belangrijk is om per modaliteit tot één sterke brancheorganisatie te komen. Voor deze modaliteiten is het gefukt om ondanks grote verscheidenheid en tegenstellingen, tot een eenduidige belangenvertegenwoordiging te komen. Hoewel een sterke (niet zo versnipperde) branchevertegenwoordiging in Nederland en Europa ook van groot belang is voor verladers, is het echter aan de binnenvaartsector zelf hoe en of dit actiepun op te pakken.

### **3. Vergroten markttransparantie**

EVO herkent en onderschrijft deze actie. Ook verladers zijn gebaat bij meer transparantie van de markt. Een betrouwbare tariefindex van gemiddelde prijsbewegingen op verschillende trajecten en ladingsoorten zal inderdaad de transparantie vergroten en geeft verladers de mogelijkheid contracten af te sluiten die (deels) gekoppeld zijn aan deze index. Ook zijn er verladers, die lange termijn contracten kennen met binnenvaartondernemers, die gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van de kostprijs.

De totstandkoming van de huidige indexen in de markt is niet transparant. Transparantie, neutraliteit en betrouwbaarheid van de uitvoerder zijn cruciale voorwaarden voor indexen die de markt kunnen gaan faciliteren.

De voorgestelde uitbreiding van de marktobservatie CCR met o.a. *early warning systeem* capaciteit binnenvaart is ook onzes inziens van groot belang voor een betere onderbouwing van investeringen in schepen.

Omdat markttransparantie zonder betrokkenheid van de opdrachtgevers nooit echt tot stand zal komen, is het van belang EVO te betrekken bij dit actiepun.

### **4. Samenwerkingsverbanden**

Meer samenwerking in de sector wordt ook door ons gezien als versterking van de sector. EVO herkent en onderschrijft deze actie grotendeels, maar acht de belangrijke (toekomstige) rol van bevrachters in het rapport onderbelicht. De binnenvaartmarkt kan niet zonder dit intermediair tussen verladers en de versnipperde binnenvaartwereld. Zowel vele binnenvaartondernemers als de meeste verladers hebben immers zeer langdurige relaties met bevrachters, waardoor ook de tariefontwikkelingen voor deze partijen minder heftig waren dan in de spotmarkt.

Voor deze intermediairs in de binnenvaart is het wel van groot belang, dat zij zich nog meer bewust worden van de rol en kansen in de logistieke keten. Zo zijn er verladers, die kritisch zijn over de te





bepaalde rol van hun huidige bevrachter en de behoefte hebben aan intermediairs die de verantwoordelijkheid voor een groter deel van de logistieke keten op zich willen nemen.

Langdurige samenwerking in welke vorm dan ook biedt inderdaad de mogelijkheid meerwaarde te creëren in het belang van alle schakels in die keten.

Het was goed om te ervaren en ook nu weer te vernemen, dat de NMa graag meedenkt en meekijkt bij het op een verantwoorde wijze ontwikkelen van de instrumenten die benodigd zijn voor deze actie.

Net als de NMa denkt ook EVO graag mee bij de uitwerking van dit actiepunt.

#### **5. Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid**

EVO herkent en onderschrijft deze actie. Het in opdracht van VROM door CE uitgebracht rapport STREAM laat duidelijk zien, hoe de binnenvaart staat ten opzichte van de andere modaliteiten op het gebied van schoon en zuinig. Dan valt op, dat trein en vrachtauto sneller, schoner en zuiniger wordt dan het schip. Wel is het zo, dat voor binnenvaartondernemers die alleen in de spotmarkt willen opereren, het niet eenvoudig is de (veelal zeer hoge) extra investeringen in schonere schepen te laten renderen. Dat lukt eigenlijk uitsluitend, als er sprake is van langdurige relaties met opdrachtgevers en ook dan nog bijna alleen met een stevige subsidie van overheidswege. Omdat nagenoeg alle bulk die geschikt is voor de binnenvaart ook al gebruik maakt van de binnenvaart, zal het niet meevallen op basis van schoon en zuinig meer bulkvlading van de weg te halen. Zoals al eerder gememoreerd, zijn er wel kansen voor de sterk groeiende stroom containers.

EVO draagt waar mogelijk graag bij aan een eerlijke voorlichting aan opdrachtgevers m.b.t. de duurzaamheid van deze sector.

#### **6. Innovatieve logistieke concepten**

Naar onze mening, is deze actie vooral relevant voor de verbetering van de situatie in de logistieke keten van de container en voor het ontwikkelen van nieuwe markten voor de binnenvaart. Hoewel ook in de bulkmarkt (zie onder onze visie op actie 4) nog het nodige aan innovatie gedaan kan worden.

Dit is niet iets van de branche alleen, maar van de gehele logistieke keten, dus ook relevant voor EVO.

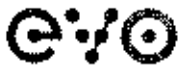
#### **7. Onderwijs**

EVO herkent en onderschrijft dit actiepunt. Wel is het onze ervaring, dat jonge mensen die de laatste jaren van de binnenvaartopleidingen komen, wel degelijk ook in het ondernemerschap goed geschoold zijn. Daarnaast onderschrijven wij het belang van het bevorderen van de snellere zijinstroom door de erkenning van Eerder Verworven Competenties.

Het is inderdaad aan de branche, onderwijsinstellingen en overheid om uitvoering te geven aan dit actiepunt.

#### **8. Impuls voor de containerbinnenvaart**

EVO herkent en onderschrijft dit actiepunt volledig. De containermarkt was en is de groeiemarkt voor de binnenvaart. Temeer door de ambitieuze groei doelstellingen van de Rotterdamse Haven voor 2020. Het aandeel van de binnenvaart in het afvoeren van containers naar het achterland is nu kleiner dan het zou kunnen zijn, als gevolg van de vele in het rapport gesignaleerde (al bekende) problemen. Er zijn vele uitstekende initiatieven (o.a. LINC en IDVV), maar gebrek aan informatie, capaciteit voor het laden en lossen van schepen en het ontbreken van algehele coördinatie zijn de grootste knelpunten.



EVO (als medebetrokkene) ondersteunt het voorstel van de ambassadeur om de variëteit aan lopende projecten en initiatieven verdergaand af te laten stemmen en te laten verbinden en dit te laten coördineren door het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

#### **9. Diversiteit vloot**

De ambassadeur schrijft in het rapport: *'De binnenvaartsector heeft behoefte aan een diverse en toekomstbestendige vloot' en 'Eventueel verdwijnen van kleine schepen heeft een negatieve impact op modal split, omdat vrachtwagens dan in meerdere mate zullen worden ingezet voor natransport. Om in de haarvaten van het binnenwatersysteem te komen zijn kleine schepen bovendien hard nodig.'*

EVO is van mening, dat het de rol van de overheid is om zorg te dragen voor een adequaat onderhouden infrastructuur tot in de haarvaten. Daarnaast kan de overheid een rol spelen bij het fiscaal faciliteren van een soepele overgang van (kleine) schepen, het stimuleren van de ontwikkeling van alternatieven voor het kleine schip (denk aan Barge Truck en Q-Barge), het aanpassen van de regelgeving op het gebied van onderwijs, het stimuleren van het versheid schoner en zuiniger maken van schepen en dergelijke. Verder is het de rol van de markt zelf om zorg te dragen voor die diverse en toekomstbestendige vloot en is het aan de markt zelf om te bepalen, hoe hard die diversiteit nodig is.

#### **10. Onderbouwing en impactanalyse van regelgeving CCR**

EVO herkent en onderschrijft dit actiepoint volledig en volgt het advies dat het ministerie het initiatief neemt voor wat betreft de inzet van de CCR met betrekking tot regelgeving waarbij aangedrongen wordt op betere onderbouwing en impactanalyses.

##### **Flankerend actiepoint 1: inzet Europese reservefondsen.**

In de regelgeving is opgenomen dat beide Europese binnenvaartorganisaties EBU en ESO moeten instemmen met de inzet van middelen uit de sloofofondsen. Maar gezien de grote verdeeldheid op Europees vlak tussen en binnen deze organisaties is het de vraag, of ooit nog consensus op dit gebied haalbaar is. EVO adviseert daarom het ministerie om te (laten) bezien, of de regelgeving nog wel adequaat is.

##### **Flankerend actiepoint 2: Rol Overheid**

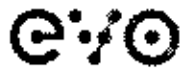
In het voorgaande is al herhaaldelijk betoogd, dat de belangrijkste rol van de overheid ligt (naast de andere wettelijke taken) bij de harde infrastructuur: continu blijven investeren in onderhoud en in het oplossen en voorkomen van knelpunten. Dit alleen al om omgekeerde modal shift te voorkomen. De rol in de soft infrastructure is beperkt tot het faciliteren op de ook al eerder genoemde gebieden bij de verschillende acties.

##### **Vervolg proces implementatie actiepunten**

Bij zeven van de tien actiepunten hebben wij aangegeven, dat wij een rol zien weggelegd voor EVO.

##### **Instellen Transitiecomité binnenvaart**

Hoewel wij van mening zijn dat het de aanbeveling verdient het advies van de ambassadeur te volgen om een Transitiecomité in te stellen, laten we het oordeel over dit actiepoint graag over aan de betrokken binnenvaartorganisaties. Want een stevig draagvlak vanuit die gremia is cruciaal voor het slagen van de missie van dit comité: aanjaagfunctie en lichte regie over de implementatie van de actiepunten om er voor te zorgen dat het ambitieuze programma daadwerkelijk tot stand komt.



datum            blad  
21-12-2010    3/3

EVO is graag bereid de zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

mr D. van den Broek Humphreij  
algemeen directeur

Bijlage: - EVO zienswijze rapport binnenvaartambassadeur

# Kantoor Binnenvaart

Service- en beleidscentrum  
voor de varende ondernemer

Vasteland 12c  
3011 BL Rotterdam  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
ING: 8077129  
info@kantoorbinnenvaart.org  
www.kantoorbinnenvaart.org  
KvK nr. 24288768  
BTW: NL809315178B01

Ministerie van Milieu en Infrastructuur  
Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie  
t.a.v. de heer drs. M.E.P. Dierikx,  
directeur-generaal transport en logistiek  
postbus 20904  
2500 EX Den Haag

*Reactie van Kantoor Binnenvaart op het rapport van binnenvaartambassadeur Verberk*

Rotterdam, 7 december 2010.

Geachte heer Dierikx,

Kantoor Binnenvaart heeft met interesse kennis genomen van het rapport van de binnenvaartambassadeur. Allereerst past het ons ambassadeur Verberk te danken voor zijn met hoofd en hart geschreven rapport en de beide ministeries voor het faciliteren van dit advies.

## *Algemeen*

Over het geheel genomen kunnen wij ons vinden in de conclusies van het rapport. Wij vinden evenwel de conclusies met betrekking tot crisisarrangementen voor de korte termijn teleurstellend. Dit zal immers de bestaande situatie in de binnenvaart van de - door het onderzoek van NEA bevestigde - overcapaciteit in vervoerscapaciteit ten opzichte van het ladingaanbod nog enige jaren laten voortbestaan. Naar onze mening onnodig lang.

Deze onbalans in de markt zal leiden tot voorlopig blijvend slechte resultaten bij de binnenvaartondernemers. De vervoerde volumes zijn blijkens de overslagcijfers terug op het niveau van het jaar 2008, de vrachtprijsontwikkeling blijft hier echter ver op achter.

De slechte resultaten gelden ook voor zelfstandige schippers die part noch deel hebben aan de gecreëerde overcapaciteit in de markt en zich terughoudend en verantwoord hebben gedragen in de eertijds 'overspannen' markt. Hun inkomenspositie staat onder sterke druk en dit zal de komende jaren zo blijven. Bovendien zal dit gegeven het des te moeilijker maken de door de klanten, sector, overheid en havens gewenste vernieuwingen door te voeren.

Deze 'verarming van de bedrijfstak' leidt ook tot problemen op de lange termijn. De gewenste verschuiving van weg naar water, de innovatie en de 'vergroening' zal hierdoor waarschijnlijk langdurig vertraagd worden. Een ongewenste ontwikkeling die zich keert tegen de door de maatschappij gewenste 'decarbonising'.

De winsten en .....

De winsten en cashflow in de sector zullen naar de verwachting van Kantoor Binnenvaart nog jaren onder druk blijven staan door het teveel aan capaciteit in de markt. Oorzaak hiervan is niet zo zeer gelegen in vraaguitval als gevolg van de kredietcrisis, maar de wildgroei van investeringen in scheepscapaciteit van de laatste jaren. Deze ontwikkeling is mede mogelijk gemaakt door het vrijwel ongelimiteerd verstrekken van kredieten gedekt door borgen, zonder naar de macro-economische gevolgen voor de sector te kijken. Forse overcapaciteit is het gevolg. Dat is beslist niet uitsluitend toe te rekenen aan de betreffende binnenvaartondernemers; de kredietverleners en bemiddelaars zijn hier mede debet aan.

Het systeem van borgstelling dient naar ons oordeel nader bezien te worden. Ons advies is om in de toekomst een 'goedkeuringscomité' in te schakelen bij het verlenen van borgen voor nieuwbouwfinanciering.

### *Specifiek*

De conclusies van de ambassadeur met betrekking tot de goede perspectieven voor de binnenvaart gelet op de verwachtingen en in combinatie met de maatschappelijke voordelen, onderschrijven wij. De binnenvaart gaat een goede toekomst tegemoet, mits echter aan een aantal voorwaarden wordt voldaan die naar onze mening cruciaal zijn.

Wij zullen in de bijlage de punten in het rapport puntsgewijs toelichten.

Kantoor Binnenvaart zal graag haar kennis en ingang in de sector namens haar aangesloten ondernemers en in het belang van de hele sector inbrengen in het verdere overleg.

Wij zijn gaarne bereid nadere toelichting te geven op deze eerste reactie.

Met vriendelijke groet,  
namens het bestuur van Kantoor Binnenvaart,

F. van Toor, directeur

## *Bijlage bij reactie Kantoor Binnenvaart op het rapport Verberk*

### **1. Professionalisering en cultuuromslag.**

Op het gebied van bedrijfsvoering is veel te winnen. Op een aantal terreinen zal een cultuuromslag gerealiseerd moeten worden door professionalisering van het logistieke proces, noodzakelijk om tot de gewenste structuurverbetering te komen.

Naar onze mening is adequate voorlichting en scholing gericht op economische en logistieke processen daarvoor een basisvoorwaarde.

Kantoor Binnenvaart is voorstander van (deel)opleidingen op het gebied van economische bedrijfsvoering, logistiek en planning zowel voor de startende als de reeds varende schippers. Deze kunnen een belangrijke ondersteuning vormen voor de strategische beslissingen die binnenvaartondernemers bij tijd en wijle moeten nemen met het oog op de continuïteit van hun ondernemingen.

In de land- en tuinbouw zijn met de zogenaamde 'education permanente' in de eigen sector goede resultaten geboekt (bijvoorbeeld NICE-Nijenrode). Dit kan zeker ook van toepassing zijn voor de binnenvaart. Graag werken wij met het transitiecomité samen hoe zulks binnen een overzienbare periode gerealiseerd zou kunnen worden.

### **2. Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging**

Kantoor Binnenvaart wil toekomstgericht denken. We herinneren aan de oprichting van onze uitvoeringsorganisatie, waarbij de lidorganisaties zich tot doel stellen de belangen van de zelfstandige schippers centraal en eenduidig naar buiten te brengen. De Kantoor Binnenvaart-organisaties achten het daarbij een conditio sine qua non dat de belangenbehartiging van vervoerders en bevrachters gescheiden moet worden en blijven. De belangen van deze schakels in de keten lopen immers niet parallel, zoals uit deze crisis weer eens duidelijk naar voren is gekomen.

Kantoor Binnenvaart wil zich inzetten voor de belangen van de zelfstandige schipper-ondernemers - die de afgelopen decennia een groeiend aandeel voor hun rekening namen - en daarmee de voorwaarden scheppen voor een evenwichtige dienstverlening aan het verladend bedrijfsleven. Dit alles binnen de maatschappelijke kaders van duurzaam ondernemen, waarbij de mogelijkheid voor een verantwoorde en rendabele bedrijfsvoering gewaarborgd moet zijn.

### **3. Markttransparantie**

Markttransparantie is noodzakelijk in een markt met vele aanbieders die hun opdrachten van relatief weinig opdrachtgevers betrekken. Er zijn momenteel al een aantal initiatieven die de transparantie voor de binnenvaartondernemer bevorderen, bijvoorbeeld Vrachtindicator, Bargelink en Logos. Kantoor Binnenvaart stelt sinds jaren een rekenprogramma voor kostprij- en resultaatberekeningen gratis ter beschikking. Hoewel dit alles bijdraagt aan meer inzicht in marktontwikkelingen, blijft dit te beperkt om tot een werkelijk level playing field te komen. Wij vinden daarom verdere uitbouw van deze private sectorinitiatieven noodzakelijk. Het door Verberk geadviseerde en door de overheid te faciliteren prijsindexmechanisme wordt daarom door ons van harte ondersteund.

Kantoor Binnenvaart pleit voor een uitbreiding van de markttransparantie met een openbare databank voor capaciteitsmelding binnen de EU. Tijdig, volledig en betrouwbaar inzicht in geplande capaciteitsuitbreiding in de sector kan prohibitief werken voor extreme overcapaciteiten, zoals waar nu sprake van is.

De door de EU geïnitieerde CCR-marktobservatie dient dan ook naar onze mening op korte termijn te worden uitgebreid, ten einde te voldoen aan de gewenste tijdigheid, volledigheid en betrouwbaarheid, ook op het vlak van de verwachte vraag naar scheepsruimte. Daarmee wordt het een (mede) beslissingsinstrument voor de individuele binnenvaartondernemer als meer solide basis voor (her)investeringen.

### **4. Samenwerkingsverbanden**

Kantoor Binnenvaart onderschrijft de voordelen van samenwerking tussen ondernemers, zoals door Verberk geadviseerd. Dit ontstaat echter niet vanzelf, daarom zal er instrumentarium moeten worden ontwikkeld om dit te bereiken.

Kantoor Binnenvaart heeft daarom al eerder initiatieven genomen tot raadpleging van en samenwerking met instellingen als Movisie, de Nederlandse Coöperatieve Raad en de bestaande binnenvaartcoöperaties, om dit proces te ondersteunen met kennis en ervaring.

Om het voorgaande te laten landen moet tegelijkertijd een proces van discussie en bewustwording worden gestart binnen de sector over de voor- en nadelen, mogelijkheden van en grenzen aan samenwerking. Dit moet het draagvlak creëren voor een sterkere en zelfbewuste binnenvaartsector, noodzakelijk om de gewenste doelen van de overheid, commerciële partijen, havens en de sector zelf te realiseren. Niet voor niets wordt immers de 'verdeeldheid' in de sector door alle partijen als onwenselijk ervaren.

### **5. Maatschappelijk verantwoord ondernemen**

Kantoor Binnenvaart heeft diverse initiatieven actief ondersteund en/of geïnitieerd en is voornemens dit ook in de toekomst te blijven doen. De binnenvaart heeft naar onze mening met de maatschappelijke trend naar MVO goud in handen, maar moet leren dit te 'verzilveren' en in de eigen bedrijfsvoering te verankeren. De ervaringen tot dusver zijn bemoedigend, maar kunnen zeker een versnelling gebruiken.

Instrumenten als hygiënecode, scheepsafvalstoffenverdrag en arbocatalogus, zijn bedoeld om MVO mede gestalte te geven, hoewel de uitvoering vooral vanuit de opdrachtgevers nog vaak te wensen overlaat. Het verladend en vervoerend bedrijfsleven zullen hier gezamenlijk inhoud aan moeten geven, de overheid dient hier zijn toezichhoudende taak serieus te nemen. Havens dienen vanuit hun verantwoordelijkheid de nodige faciliteiten ter beschikking te stellen.

### **6. Innovatieve logistieke concepten**

De sector heeft met het EICB zijn eigen portaal naar innovatieve logistieke concepten ingericht. Voldoende bestuurlijke transparantie en toegankelijkheid van deze instelling kan de acceptatie en slagvaardigheid verder vergroten. De door Verberk voorgestelde samenwerking in een uitvoeringsorganisatie kan hieraan een bijdrage leveren.

Kantoor Binnenvaart ondersteunt dit advies, waarbij opgemerkt dat het EICB dichter bij de praktijk aan boord moet worden gebracht.

### **7. Onderwijs en scholing**

Scholing, opleiding en training zijn essentieel als basis van ondernemer- en vakmanschap. Aansluiting van scholenveld en het varend bedrijfsleven moet daarbij vanzelfsprekend zijn. Het door werkgevers en werknemersorganisaties vanuit de Stichting CAO ingestelde Onderwijscentrum Binnenvaart (OCB) heeft hierin een grote kwaliteitsslag gemaakt. Om de effectiviteit van het OCB verder te vergroten en een beroep te kunnen doen op Europese middelen pleit Kantoor Binnenvaart voor omvorming van het huidige OCB naar een sectorfonds.

Scholing, voorlichting, cursussen, etc. over verbetering van bedrijfskundige, logistieke en economische bedrijfsvoering moeten bevorderd worden en onderdeel blijven van een permanent proces.

### **8. Impuls voor de containerbinnenvaart**

Kantoor Binnenvaart onderschrijft Verberks visie op de knelpunten en kansen voor de containerbinnenvaart.

Havenbedrijven, operators en terminals zijn als eerste aan zet om door effectievere planning en transparantie van het indelingsproces de knelpunten, welke immers binnen hun scope liggen, op te lossen. Van vervoerders mag worden verwacht dat zij hun schepen en exploitatie aanpassen aan de logistieke wensen van de klant.

### **9. Diversiteit vloot**

Kantoor Binnenvaart is één van de initiators van het rapport over de positie van het kleine schip. Wij kijken al jaren met zorg naar de discrepantie tussen enerzijds de structureel te laag blijvende omzetten van het kleine schip en anderzijds de relatief toenemende vraag uit de markt naar dit soort schepen.

De vloot van schepen boven de 86 meter-grens is sterk in onbalans met de huidige vraag en zal dit naar verwachting nog geruime tijd blijven. De negatieve effecten hiervan werken door in de hele sector.

Hieraan kan nog de waarschuwing worden toegevoegd dat als de overcapaciteit in de (zeer) grote schepensector blijft voortduren, dit een negatief effect heeft op het voortbestaan van het kleine schip. Dan komt er immers een afwentelingmechanisme in de markt op gang door vracht overheveling van klein naar groot schip. Het grote schip heeft vanwege de schaalgrootte veelal lagere exploitatiekosten. Dat wordt in sommige gevallen nog vergroot door mogelijke vrijstelling van rente en aflossing gedurende een aantal jaren!

### **10. Onderbouwing en impactanalyse regelgeving**

Kantoor Binnenvaart onderschrijft de conclusies van de ambassadeur dat nut en noodzaak van (wijzigingen in) de regelgeving vanuit Straatsburg (CCR) en Brussel (EU) beter onderbouwd dienen te worden. Te gedetailleerde regelgeving werkt contraproductief.

Kantoor Binnenvaart is van mening dat in bepaalde gevallen doelregelgeving de voorkeur verdient boven het gedetailleerd vastleggen van middelen.

### **IV.2.1. Inzet Europese Fondsen**

ESO en EBU hebben nog altijd geen unanimitieit over de besteding van de Reservefondsen om deeloplossingen voor de crisisbestrijding uit te kunnen voeren. Er zijn concrete voorstellen gedaan door ESO over besteding voor de droge ladingsector, maar de achterbanverschillen tussen ESO en EBU lijken tot op heden te groot voor overeenstemming. Hier wreekt zich ook het onder punt 2 gesignaleerde probleem van de belangenvermenging van vervoerders en bevrachters.

Kantoor Binnenvaart blijft alles in het werk stellen om tot een gezamenlijke advisering aan de Europese Commissie te komen.

### **IV.2.2. Rol overheid**

De overheid heeft een centrale rol met betrekking tot de infrastructuur, voorwaarde om de logistieke processen adequaat uit te kunnen voeren. Het omgekeerde is ook waar, daarom onderschrijft Kantoor Binnenvaart Verberks conclusie dat de overheid een faciliterende rol dient te spelen in de nodige structuurversterking van de binnenvaart.

Wanneer de overheid daadwerkelijk inhoud wil geven aan haar wens van vergroening van het transport en vermindering van de verkeerscongesties, dan zal dit ook door haar en haar vertegenwoordigende instellingen middels beleid en daden ondersteund moeten worden. Modal shift naar het duurzaamste transportmiddel zal een politieke keuze moeten zijn en kan worden bevorderd door voorlichting, infrastructuurverbetering en stimulerend overheidsbeleid.

### **V.2. Instellen Transitiecomité**

Binnenvaartambassadeur Verberk adviseert een transitiecomité om een aantal van zijn voorstellen op korte termijn in uitvoering te kunnen brengen. Kantoor Binnenvaart kan zich daarin vinden, maar is wel van mening dat dit zorgvuldig en, naar de ondernemers toe, geloofwaardig moet gebeuren. Dit transitieproces zal op een professionele en onafhankelijke wijze begeleid moeten worden ten dienste van alle betrokkenen. Wij verwachten dat een dergelijk comité een aanjagende rol zal hebben bij de ingewikkelde processen noodzakelijk voor de structuurversterking van de binnenvaart en de (bedrijfsmatige) organisatie van binnenvaartondernemers.

Gelet op de complexiteit, het tijdsbeslag en de grote belangen voor sector én maatschappij, achten wij het verstandig een door alle betrokken partijen geaccepteerd organisatie-adviesbureau in te schakelen. Kantoor Binnenvaart ziet hier - bij voorkeur - een initiërende en faciliterende rol voor de Rijksoverheid weggelegd.

Rotterdam, 7 december 2010



# Kantoor Binnenvaart

Service- en beleidscentrum  
voor de varende ondernemer

Kantoor Binnenvaart  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag  
Telefoon: 070 414 75 84  
E-mail: info@kantoorbinnenvaart.org  
www.kantoorbinnenvaart.org  
KvK nr. 24283763  
TIN nr. 899315178911

Ministerie van Milieu en Infrastructuur  
Directeur Generaal transport en logistiek  
drs. M.E.P. Dierikx  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

Rotterdam, 6 januari 2011

Geachte heer Dierikx,

In vervolg op onze eerdere reactie op het rapport van de heer Verberk geven wij graag nog de volgende verduidelijking.

Het bestuur van Kantoor Binnenvaart heeft de heer Roland Kortenhorst (oud CDA-kamerlid, oud voorzitter vaste Kamercommissie Verkeer & Waterstaat, momenteel ook voorzitter Koninklijke FOSAG) tot haar voorzitter benoemd.

In onze eerdere brief, waarin onze reactie op het rapport van de binnenvaartambassadeur verwoord is, gaven wij ons wensbeeld over de vormgeving van het transitiecomité. Naar onze mening moet dit proces leiden tot een meer gezamenlijke branchevertegenwoordiging voor de hele binnenvaart en meer samenwerking tussen de binnenvaartondernemers.

Onze voorzitter heeft inmiddels gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van CBRB en Koninklijke Schuttevaer, onze partners in het Branche Overleg Binnenvaart. Gelet op de inhoud van die gesprekken kunnen wij ons voorstellen dat een opzet van het transitiecomité met daarin een grotere rol voor bovengenoemde organisaties goed werkbaar zou kunnen zijn. Wij blijven daarbij een belangrijke rol weggelegd zien voor een onafhankelijke procesbegeleiding welke het proces moet versterken.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur

J.E. van Toor, directeur



Rijn- en Binnenvaartautoriteit  
Vasteland 12c, 3011 BL Rotterdam  
Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam

## CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

Tel. 010 - 798 98 00  
Fax 010 - 412 90 91  
E-mailadres: [rbcb@binnenvaart.nl](mailto:rbcb@binnenvaart.nl)  
Website: [www.rh.nl](http://www.rh.nl)

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. de heer drs. M.E.P. Dierikx  
Postbus 20904  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

24 november 2010

Betreft: zienswijze CBRB inzake rapportage binnenvaartambassadeur

Geachte heer Dierikx,

Wij hebben het rapport, waarin de binnenvaartambassadeur zijn advies uitbrengt ontvangen en tevens uw verzoek om een zienswijze op het rapport. Wij voldoen graag aan uw verzoek en zijn verheugd dat de Minister van Infrastructuur en Milieu het belang van de binnenvaart voor Nederland onderschrijft.

Eerst willen wij onze teleurstelling kenbaar maken dat de ambassadeur zijn opdracht voor de korte termijn, omschreven als "... dient de Binnenvaartambassadeur te komen met werkzame crisisarrangementen" niet uit heeft kunnen voeren. Alhoewel wij de moeilijkheidsgraad niet onderschatten hadden wij meer verwacht. Gezien de erkenning van de ambassadeur dat capaciteitsbeperkende maatregelen in theorie het meest effectief zijn om overcapaciteit aan te pakken, en gezien de voordelen voor de overheid, de banken en de binnenvaart in zijn totaliteit, zijn wij van mening dat de kans is gemist. Als de "historisch ongekende laagconjunctuur" zich aandient zou er meer mogelijk moeten zijn om de grote hoeveelheid kleine bedrijven meer lucht te geven. Aangezien wij binnen het crisisberaad ook niet in staat zijn geweest capaciteitsbeperkende maatregelen ingang te doen vinden beschouwen wij momenteel een oplossing en daaraan gekoppelde maatregelen voor de korte termijn als onhaalbaar. De gevolgen zullen voor eigenaren van (vooral grote) schepen nog lang voelbaar blijven. Wij hopen dat de banken de adviezen van de ambassadeur opvolgen om de ergste gevolgen van deze crisis te verzachten. Indien het blijft bij "kennis, kunde en ervaring" (pag. 5) dan vrezen wij voor een langdurige stilstand die innovatie, milieu en economisch gezonde ondernemingen niet zal bevorderen.

Tevens vinden wij het teleurstellend dat de tankvaart niet in het advies is betrokken. Door de samenhang in de economie en in de binnenvaart is, ondanks het gegeven dat het vervoer van 'natte' lading een ander deel van de sector betreft, de aangebrachte scheiding op grond van ladingsoorten te makkelijk. In een advies dat richting zou moeten geven aan de gehele sector zou ons inziens de hele sector meegenomen moeten worden.

Dit heeft tot gevolg dat onze reactie zich richt op de voorstellen voor de vervoerders van droge lading die de ambassadeur voor de langere termijn in zijn rapport voorstelt.

Wat de analyse betreft delen wij de mening van de ambassadeur voor het grootste deel. Ook wij zien een goede toekomst voor de binnenvaart. De structurele versterking is noodzakelijk en het gebrek aan ondernemerskwaliteiten en commercieel denken is evident. Wel zijn wij van mening dat de beoordeling van de markt door de ambassadeur eendimensionaal en eenzijdig is. Waar de binnenvaart meer is dan uitsluitend particuliere schippers is het rapport hoofdzakelijk vanuit dit perspectief geschreven. Onder de CBRB leden, inclusief particuliere schippers die gemiddeld genomen ondernemender en zakelijker opereren dan in de particuliere markt gebruikelijk, is de meerderheid zich er van bewust dat het vervoeren van goederen met een binnenvaartschip een onderdeel van het logistieke proces vormt.



Rijn- en Binnenvaartbuis  
Vestdijk 12a, 3011 DL Rotterdam  
Postbus 25133, 3001 KC Rotterdam

## CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

Tel. 010 - 412 93 00  
Fax 010 - 412 93 91  
E-mailadres [cbrb@binnenvaart.nl](mailto:cbrb@binnenvaart.nl)  
Website [www.cbrb.nl](http://www.cbrb.nl)

De in het rapport (pag. 21 en 22) geconstateerde disbalans is naar onze mening dan ook veeleer het gevolg van het eerder gememoreerde gebrek aan ondernemerskwaliteiten en commercieel en zakelijk denken en niet aan de machtspositie van bevrachters. In de vervoermarkt die per definitie pieken en dalen kent zijn tussenpersonen onontbeerlijk. De wederzijdse verhouding zou op zakelijke wijze vorm moeten krijgen waarbij tussenpersonen en bevrachters meerwaarde toe kunnen voegen. Dat dit op de spotmarkt niet mogelijk is gebleken is niet uitsluitend toe te rekenen aan bevrachters of verladers. Waar er wel contracten of langdurige relaties waren is de teruggang over het algemeen aanzienlijk minder geweest.

De grote versnippering in de branchevertegenwoordiging is een feit. Tegelijkertijd kan geconstateerd worden dat de brancheorganisaties de posities en wensen van hun leden weerspiegelen. De grote taak die de ambassadeur voor de brancheorganisaties ziet is uitermate positief voor ons. Wel zijn wij van mening dat nogal makkelijk over de inherente beperkingen die brancheorganisaties hebben heen wordt gelopen. Zo zijn brancheorganisaties afhankelijk van de meningen en wensen van hun leden en de daarbij horende financiering. Zij kunnen, als zij dat zouden willen, maar een beperkt aantal stappen op hun leden vooruit lopen. Indien zij te ver vooruit lopen verliezen zij leden en invloed.

Het lange termijn advies van de ambassadeur is geconcentreerd op tien punten. Hierover kunnen we kort zijn. Deze worden door het CBRB, met inachtneming van het hieronder vermelde commentaar in het algemeen als positief, nuttig en nodig beoordeeld. De haalbaarheid en wijze waarop de punten gerealiseerd zouden kunnen worden is aanleiding geweest tot nadere beschouwing. Waar in het algemeen wordt gesteld dat marktpartijen iets moeten doen of zich op een bepaalde wijze moeten gedragen kan dit op een abstract niveau wellicht zinvol zijn. In de werkelijkheid zijn dit soort veranderingen niet eenvoudig te realiseren. We stellen dan ook vragen bij de realiseerbaarheid van het advies, in het bijzonder de realisering binnen de door de ambassadeur genoemde termijn.

### Punt 1. Professionalisering en cultuuromslag.

Waar de ambassadeur stelt dat schippers zich aan dienen te passen aan de eisen van de markt en tevens meer samen dienen te werken onderschrijven wij het standpunt. Reeds lang propageren wij dit en richten wij onze inspanningen op dit doel. Echter, de werkelijkheid is weerbarstiger dan rapporten.

### Punt 2. Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging.

Hier zijn, na meerdere pogingen in het verleden, naar aanleiding van het advies van de ambassadeur, door het CBRB initiatieven genomen om te komen tot een binnenvaartbrede beleids- en uitvoeringsorganisatie. Doel van het initiatief is een de sector omvattende brancheorganisatie.

In het advies is een tussenstap opgenomen waarin een onafhankelijk en autonoom uitvoeringsorgaan onder toezicht van onafhankelijke derden in staat zou zijn om beslissingen te nemen en deze uit te voeren. Hierbij vragen wij ons af waar het vermelde mandaat op zou kunnen berusten. Het plan doet denken aan een geregelde marktordening van overheidswege waar wij zeer grote twijfels bij hebben. Waar gesteld wordt dat taken overgegeven moeten worden vragen wij ons af of dit werkelijk doordacht is. Immers, de leden van de organisaties hebben de vrijheid zich te organiseren zoals zij dat wensen binnen de bestaande wetten. Als vermeld wordt dat zij hun vergaande medewerking hieraan "dienen te verlenen" vragen wij ons af of dit werkelijk zo bedoeld is. Een dergelijk vergaand plan waarin de zeggenschap aan een orgaan wordt overgedragen dat zich niet hoeft te verantwoorden heeft een hoge mate van abstractie en heeft in onze ogen geen kans van slagen.



Rijn- en Binnenvaartdienst  
Vastel 111 De Vliet 10, Rotterdam  
Postbus 25173, 3006 CA Rotterdam

## CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

Tel. 010 753 9810  
Fax 010 412 9091  
E-mailadres [opbouw@nva.nl](mailto:opbouw@nva.nl)  
Website [www.cbbr.nl](http://www.cbbr.nl)

### Punt 3. Markttransparantie.

De vraag rijst of de bestaande indexen (vrachtindicator en bargelink) in het advies mee zijn genomen. In het advies wordt de sterk fluctuerende spotmarkt als reden voor de gebrekkige markttransparantie verondersteld. Het is ons inziens juist de fixatie op de spotmarkt en de daaraan verbonden vervoerprijzen die het advies om tot meer transparantie te komen draagt. Het eendimensionale karakter van het advies komt hier scherp tot uiting. Wij zijn echter van mening dat de transparantie over de vervoerprijzen optimaal is. Iedere schipper kent de marktprijzen. Het is juist de hoogte daarvan die problematisch is. De reden om meer te willen weten is gelegen in de lage vervoerprijzen en wordt gevoed door het idee dat de door de verlader betaalde prijzen niet aan de particuliere schipper worden doorgegeven. Dit heeft uitsluitend betrekking op de vrachtprijzen in de huidige situatie. Toen de prijzen hoger waren was de vraag naar de door de verlader betaalde prijzen er niet. Daarnaast heeft de behoefte aan informatie betrekking op inzicht in marktontwikkelingen en de te verwachten hoeveelheid lading.

De oplossing zien wij in het zakelijker opereren waardoor de particuliere schipper in de keten opereert en langdurige contracten sluit, die door zowel bevrachters als samenwerkingsverbanden kunnen worden aangeboden.

De uitbreiding van de marktobservatie steunen wij. Dit is een belangrijk element om tot verantwoorde beslissingen te kunnen komen. Gezien de in de Europese landen bestaande privacy wetgeving en de werkzaamheden die de CCR op dit gebied verricht zou ondersteuning van de overheid om te komen tot een adequaat systeem van marktobservatie binnen afzienbare termijn welkom zijn. Relevant hierbij is wat men onder marktobservatie verstaat, de detaillering van de marktobservatie, de opbouw van de vloot en de voorgenomen uitbreiding van de vloot.

### Punt 4. Samenwerkingsverbanden.

Het voordeel van samenwerkingsverbanden wordt door ons onderschreven. De argumentatie dat deze samenwerkingsverbanden door rechtstreeks contracten met verladers af te sluiten de bevrachters overbodig zou maken is een karikatuur van de werkelijkheid. De bestaande samenwerkingsverbanden opereren in directe concurrentie met bevrachters en gedragen zich op dezelfde wijze. Zij vullen de rol van bevrachter voor de bij hen aangesloten leden reeds in. De aanname dat door het oprichten van samenwerkingsverbanden en het overbodig maken van de rol van bevrachters particuliere schippers zich ondernemender en zakelijker op zouden stellen, minder zouden bouwen in tijden van hoogconjunctuur en hogere vervoerprijzen zouden kunnen bedingen is onjuist. De redenering snijdt geen hout. Oorzaak en gevolg worden door elkaar gehaald. De oorzaak van de overcapaciteit en daardoor de lage vervoerprijzen is het grote aantal schepen dat door vooral particuliere schippers is gebouwd en door banken is gefinancierd. Met betrekking tot dit onderdeel zijn wij van mening dat het advies te beperkt de focus op de particuliere schipper legt en de breedte van de binnenvaartsector geen recht doet.

Wel is noodzakelijk dat de particuliere schipper zich in samenwerkingsverbanden organiseert om de gewenste duurzame, efficiënte en betrouwbare partner te worden. Hierbij is essentieel dat men zich aansluit bij een samenwerkingsverband of zich verbindt aan een marktpartij die hetzelfde resultaat kan bereiken. Tot op heden hebben ons geen berichten bereikt dat particuliere schippers zich daadwerkelijk aan willen sluiten bij samenwerkingsverbanden in bovengenoemde zin. Wel sluit men zich aan in de hoop op hogere vervoerprijzen.



Rijn- en Binnenvaart  
Vasteland 12c, 3011 BL, Rotterdam  
Postbus 23133, 3001 KC, Rotterdam

## CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

Tel. 010 - 798 08 00  
Fax 010 - 412 90 91  
E-mailadres [cbrib@binnenvaart.nl](mailto:cbrib@binnenvaart.nl)  
Website [www.cbrib.nl](http://www.cbrib.nl)

De observatie dat samenwerking alleen kan wanneer schippers dat zelf willen is juist. Zolang dat niet aan de orde is (en dat is tot op de huidige dag het geval) gebeurt er op dit gebied te weinig. De in het advies omschreven rol van de brancheorganisaties als uitvoeringsorganisaties om de samenwerking vorm te geven ziet het CBRB niet als haar taak. Afgezien van mededingingsrechtelijke bezwaren en beperkingen is dit niet de taak en de positie van een brancheorganisatie. De 'richtsnoeren samenwerking ondernemingen' van de NMa voor brancheorganisaties waarin ondernemers en ondernemingen verenigd zijn laten daar weinig twijfel over bestaan. Recente ervaringen met de NMa geven ons weinig hoop dat effectieve maatregelen getolereerd zullen worden. In het CBRB is het al jaren de (goede) gewoonte dat wij ons niet met de markt en de commercie bemoeien maar ons inzetten voor de belangen van de leden zoals de leden die belangen definiëren. Deze definitie houdt niet het deelnemen, op welke wijze dan ook, aan commerciële verbanden in.

### Punt 5. Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid.

We zijn het eens met de ambassadeur. Ook de taak die hij ziet voor de brancheorganisaties vinden wij relevant, nuttig en noodzakelijk. Wij zijn bereid initiatieven op dit gebied te nemen en initiatieven van andere partijen te ondersteunen.

### Punt 6. Innovatieve logistieke concepten.

Dat de binnenvaart op een hoger plan moet functioneren en vernieuwende logistieke concepten moet ontwikkelen en implementeren wordt door ons onderschreven. Juist voor dit doel heeft het CBRB zich jarenlang ingespannen om het EICB van de grond te krijgen. De achterlandverbindingen en de multi-modale mogelijkheden die daarbij ontwikkeld kunnen worden zijn ons inziens voor de binnenvaart belangrijk om aan te werken.

### Punt 7. Onderwijs en scholing.

Dit wordt door ons als een van de belangrijkste onderwerpen voor de eerstkomende jaren gezien. Ook hier wrekt zich de lage organisatiegraad en het niet herkennen van het belang van onderwijs. De door sociale partners geïnitieerde onderwijscoördinator werkt momenteel aan een meerjarenplan op basis van de door de bedrijfstak en het onderwijs gedeelde visie, die uitvoerig beschreven is in het rapport 'Visie op onderwijs en scholing' van december 2009. Meer is noodzakelijk. De werkzaamheden op dit gebied, en op het gebied van de noodzakelijke economische scholing voor ondernemers, worden door de overheid onvoldoende ondersteund.

### Punt 8. Impuls voor de containerbinnenvaart.

Het CBRB onderschrijft de analyse over de containerbinnenvaart. De in het advies vermelde lopende programma's en initiatieven zijn allemaal door of met medewerking van het CBRB tot stand gekomen. Een goed voorbeeld hiervan is de samenwerking binnen het LINC. Waar gesteld wordt dat (pag. 39/40) "De informatiesystemen en processen van zeeterminals dienen daarbij ingericht te worden op het verwerken en effectief inzetten van deze informatie..." en "Hier is een betere coördinatie voor nodig" wordt dat door ons onderschreven. Duidelijk zal zijn dat dit onze invloed te boven gaat. De suggestie dat het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie zorgen voor betere coördinatie en regie wordt door ons positief gewaardeerd en wij zullen daar graag aan meewerken.

### Punt 9. Diversiteit vloot.

We onderschrijven de analyse en de wens tot voortgang van het bestaande onderzoek en onderschrijven het belang van een goede toekomst voor het kleine schip. We constateren dat hier knelpunten zijn die de toekomst op termijn onzeker maken. We pleiten voor een onderzoek waarbij er niet (alleen) van het schip wordt uitgegaan maar van de behoefte. De uitkomsten van een dergelijk onderzoek kunnen nut en noodzaak van investeringen in dit deel van de vloot duidelijk maken.



Rijn- en Binnenvaart  
Vestlaan 12a, 3917 BJ, Koussenburg  
Postbus 3133, 3973 ZM, Pijnacker

## CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

Tel.                    06-47154000  
Fax                    06-47154001  
E-mailadres        cbrb@cbrbregional.nl  
Website             www.cbrb.nl

### Punt 10. Onderbouwing en impactanalyse regelgeving.

We onderschrijven de analyse voor zover relevant en zouden het toejuichen als nieuwe regelgeving in de toekomst beter gefundeerd zou zijn. Het genoemde actiepunt beperkt zich tot regelgeving van de CCR. Dit is onvolledig, immers de CCR kan niet (meer) zonder overleg met de EU regels maken. Dit betekent dat de complexiteit groter is dan geschat.

De internationale lobby om ook overige lidstaten te overtuigen van de juiste volgorde en een voorafgaande impactanalyse is cruciaal. Een voorbeeld is de regelgeving inzake internationale bemanningsvoorschriften.

Over het algemeen is dit de verantwoordelijkheid van de Nederlandse delegatie in het internationale overleg. We doen dan ook een beroep op de Nederlandse overheid zich hiervoor in te spannen.

### Flankerende actiepunten.

Voor zover het de flankerende actiepunten en de inzet van de Europese reservefondsen betreft kunnen wij u mededelen dat de EBU onlangs een voorstel voor de besteding van de reservefondsen aan de ESO heeft overgebracht. Problematisch hierbij is het Europese kader waarin de maatregelen moeten passen. Bij de ons omringende landen is weinig waardering voor de Nederlandse uitbreiding van de vloot die ook hen een niet gering nadeel heeft opgeleverd. Door de hevige concurrentie op de droge lading markt zijn binnenvaartbedrijven in de ons omringende landen gedwongen geweest hun prijzen aan te passen aan de Nederlandse. Dat zij nu aarzelen om gelden ter beschikking te stellen waardoor hun concurrentie beter georganiseerd kan worden is wellicht te betreuren voor Nederlandse ondernemingen maar wel te begrijpen. Het CBRB doet wat binnen zijn vermogen ligt om tot een oplossing te komen.

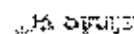
Wat de rol van de overheid betreft onderschrijft het CBRB het advies.

Voor het instellen van het transitiecomité dat "...dient te opereren met ruggespraak van de partijen in en rond de sector, maar zonder verantwoording aan hen af te moeten leggen..." is geen steun binnen het CBRB. Gedachten over een overkoepelend comité dat het allemaal wel weet en zal regelen zonder enig mandaat, legitimiteit en zonder verantwoording is wellicht aantrekkelijk om aan te denken maar kan op deze wijze door ons niet worden ondersteund.

Indien u nadere toelichting wenst zijn wij altijd bereid tot een gesprek.

Met vriendelijke groet,

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

  
Voorzitter



Vereniging Inland Terminal Operators  
Remulushof 4  
6215 RJ Maastricht

Maastricht 30 december 2010

Aan:  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken  
De heer Drs. M.E.P. Dierikx  
Postbus 20901  
2500 EX den Haag

Geachte heer Dierikx,

De Vereniging van Inlandterminal Operators (VITO) kan de zienswijze in het rapport 'Advies Binnenvaartambassadeur' opgesteld door de heer Verberk in grote lijnen onderschrijven. Wel willen wij een aantal kanttekeningen bij het rapport plaatsen.

Het imago van de binnenvaart wordt niet alleen bepaald door de 'droge bulkbinnenvaart', waarop in het rapport een sterk accent ligt, maar voor een belangrijk deel positief beïnvloed door de containerbinnenvaart sector. Het feit dat de containerbinnenvaart wordt genoemd als een professionele sector met een goed ondernemerschap is een juiste constatering. De aangesloten inlandterminals bij de VITO zijn echter meer dan een containeroperator. De VITO inlandterminals zijn in feite intermodale operators, die de lading van klant tot zeehaven controleren en een uitgebreid pakket van logistieke diensten hebben ontwikkeld en nog steeds ontwikkelen, zoals voorraadbeheer, empty depot, douane faciliteiten ( extended gate), security. Daarnaast zet de VITO zich in op de volume groei van de bestaande terminals. In het rapport van 2007 'groeimogelijkheden van de Nederlandse terminals', opgesteld door het Havenbedrijf Rotterdam, is aangegeven dat er een substantiële volume groei van de inlandterminals mogelijk is.

De VITO heeft afgelopen jaren vele miljoenen geïnvesteerd in het opzetten van een structureel intermodaal netwerk, in logistieke planningsystemen, in volume groei van terminals en in economisch toegevoegde waarde. Eén van de succesvolle projecten van de VITO is het Hartelhavenproject, waarin de samenwerking is gezocht met ECT, één van de grootste zeeterminals in Rotterdam. De VITO wil deze samenwerking ook met andere stuwadoors bereiken om de afhandeling van barges in de zeehavens te verbeteren. De VITO heeft recentelijk de eerste stap gezet om te komen tot een organisatorische schaalvergroting van de branche tussen de VITO en de containeroperators van het CBRB en heeft het initiatief genomen voor het faciliteren van het samenwerkingsverband 'Logistiek Intermodaal Netwerk.Com' (LINC), met het doel om de afhandelingscondities in de zeehavens te verbeteren.

Eén van de belangrijkste doelen van de VITO is om de komende tijd vooral de samenwerking met ECT en andere stuwadoors verder gestalte te geven. Ook de wijze waarop de (VITO) intermodale operators zijn georganiseerd zou als voorbeeld kunnen dienen voor de droge bulkbinnenvaart, te beginnen met eenduidige branchevertegenwoordiging in de droge binnenvaart.

Gaarne zouden wij met u daarover in een nader gesprek van gedachten willen wisselen.

Namens het bestuur van de VITO

A.J. Orgelist





Voorzitter:  
J. Muller  
Tel.: 078-6191344

Secretaris:  
W.A.J. van den Noort  
Tel.: 0165-343099

Postbus 4204  
2980 GE Ridderkerk  
Telefoon 0180-464964  
ABN-AMRO bank  
rek.nr.: 49.96.36.171  
e-mail: [info@vebondememers.nl](mailto:info@vebondememers.nl)  
website : [www.vebondememers.nl](http://www.vebondememers.nl)

De Minister van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
de heer Drs. M.E.P. Dierikx  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

Ridderkerk, 28 december 2010

Geachte heer Dierikx,

Betreft het advies van de Binnenvaartambassadeur.

De Vereniging van Europese Binnenvaartondernemers heeft kennis genomen van het advies en de aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur.

De VEB staat in grote lijnen achter het rapport en heeft in de OVV-vergadering d.d. 30 oktober 2010 ook aangeboden mee te werken aan de totstandkoming van één binnenvaartorganisatie en tevens mee te werken aan de verdere doelstellingen op zowel korte als lange termijn. Uiteraard dient dit met alle binnenvaartorganisaties gezamenlijk opgepakt te worden om draagvlak van alle verschillende deelmarkten in de binnenvaart te verkrijgen.

Met betrekking tot de actiepunten heeft de VEB de volgende visie:

1. Professionalisering en cultuuromslag. De professionaliteit was bij de vorige generatie schippers niet altijd even hoog. Het varen had een minder ondernemend karakter maar was een "way of life". Thans kunnen wij constateren dat Nederland over de modernste vloot beschikt met ondernemers die daarvoor zijn opgeleid. Toch kan in de opleiding nog meer aandacht gaan naar de commerciële kant van de binnenvaart.
2. Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging is een goede actie, die echter niet tot stand kan komen indien organisaties worden uitgesloten. In de binnenvaart is 88% van de schepen in particulier bezit. Koninklijke Schuttevaer, die de belangen behartigt op nautisch-technisch gebied, heeft de meeste leden. Op sociaal-economisch gebied worden de particulieren met name vertegenwoordigd door het Kantoor Binnenvaart, VEB en ASV. Ongecoördineerde acties ziet men mislukken, zoals het niet tot stand komen van een binnenvaart CAO. Coördinatie tussen de belangenbehartigers in de binnenvaart is een eerste stap, die tot een

eenduidige branchevertegenwoordiging kan leiden.

3. Markttransparantie door uitvoerbare en inzichtelijke prijsindex en uitbreiding van marktobservatie en bekendmaking van de daaruit volgende gegevens, acht de VEB van groot belang. Van belang daarbij is dat ook de wetgeving transparant is. De NMA dient een heldere visie te geven en indien die te beperkend is, dienen waar mogelijk door wijziging van regelgeving oplossingen te worden bewerkstelligd.
4. Samenwerkingsverbanden kunnen naast hun gebruikelijk rol ook een belangrijke inbreng geven als acteur in de totale vervoersketen, inclusief op- en overslag en het natransport via vrachtwagen of spoor.
5. Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid. De investeringen in de binnenvaart zijn al gericht op duurzaamheid; schepen gaan immers tientallen jaren mee. Dit neemt niet weg dat in de toekomst hieraan aandacht besteed moet blijven worden en waar nodig verbeteringen moeten worden aangebracht. Een aspect daarvan is om de concurrentie op het punt van milieuvriendelijkheid voor te blijven.
6. In innovatieve logistieke concepten is naar de mening van de VEB nog veel voordeel te behalen, met name wat betreft de containertransporten. De containerschepen moeten thans nog steeds te veel verschillende terminals aanlopen, terwijl daarbij grote wachttijden ontstaan. Het E.I.C.B. zou hierin kunnen onderzoeken hoe een betere logistiek kan worden bereikt.
7. Onderwijs, scholing in de binnenvaart is thans verregaand gericht op nautisch en technisch gebied. Hoewel daarvoor wel al enige aandacht is, dient meer aandacht te worden besteed aan de ondernemerskant van de binnenvaart. Zie ook hierboven punt 1.
8. Impuls voor de containerbinnenvaart. Door te investeren in achterlandvervoer wordt de containerbinnenvaart een nieuwe impuls gegeven. De modal shift gedachte moet weer nieuw leven ingeblazen worden om meer lading via binnenwateren te vervoeren. Bedrijfsterreinen dienen aan waterwegen te worden gepland en waar mogelijk door waterwegen worden ontsloten. Het aspect dat meer vervoer over water dient plaats te vinden, kan tussen de binnenvaartorganisaties het beste worden gecoördineerd door Bureau Voorlichting Binnenvaart.

9. Bij de diversiteit van de vloot is "het kleine schip" van groot belang, maar ook een bijzonder moeilijk probleem, omdat de nieuwbouw van kleine schepen stopt. Toch is "het kleine schip" in het fijnmazig vervoer onmisbaar, zodat voor de vervoersproblematiek van kleine schepen oplossingen dienen te worden gezocht en gevonden.
  
10. Onderbouwing en impactanalyse van regelgeving. Naar onze mening is de regelgeving op tal van gebieden te ver doorgeschoot. Wij betreuren het dat in het verleden in het OVW meerdere malen niet alle de betrokken partijen zijn uitgenodigd in het (voor)overleg. Onder verwijzing naar nr. 2 hierboven, zijn wij van mening dat met name ook op dit punt coördinatie tussen de verschillende branchevertegenwoordigers noodzakelijk is om tot (meer) eenheid in de binnenvaart te komen.

Wij zien uw berichten graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Vereniging van Europese Binnenvaartondernemers,

J. Muller,  
voorzitter

Aan  
De Minister van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Nationale Havenraad  
Koningskade 4  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 76 15  
F 070 351 76 00  
E [info@havenraad.nl](mailto:info@havenraad.nl)  
[www.havenraad.nl](http://www.havenraad.nl)

**Contactpersoon**

J. Dijkhuizen

**Datum**

21 december 2010

**Ons kenmerk**

Tb-010-07

**Onderwerp**

Reactie advies Binnenvaartambassadeur

**Doorkiesnummer**

76 55

**Bijlage(n)**

-

**Uw kenmerk**

VENW/BSK-2010/188076

Geachte mevrouw de minister,

Bij brief van 4 november 2010 heeft u de Nationale Havenraad (hierna: de Raad) het rapport "Advies Binnenvaartambassadeur", opgesteld door de heer A. Verberk, doen toekomen. U heeft daarbij de Raad verzocht zijn visie te geven op de wijze waarop aan de voorstellen van de heer Verberk voor structuurversterking van de binnenvaart invulling kan worden gegeven.

Met deze brief geeft de Raad gevolg aan uw verzoek. Gelet op de taakomschrijving van de Raad gaat de aandacht van de Raad vooral uit naar de relatie binnenvaart en zeehavens.

Het rapport van de Binnenvaartambassadeur heeft de Raad met instemming ontvangen en de adviezen met betrekking tot de versterking van de structuur van deze sector spreken de Raad bijzonder aan.

De Raad is van mening dat een sterke, economisch gezonde binnenvaartsector van groot belang is voor de Nederlandse zeehavens, gegeven de verwachte overslaggroei en de rol en bijdrage van de binnenvaart aan het goederenvervoer binnen Nederland en Europa. Dit temeer nu duurzaam vervoer een nog steeds grotere rol zal gaan spelen in de toekomst.

In dat licht beschouwd ondersteunt de Raad het advies voor de langere termijn voor de versterking van de structuur van de sector dan ook volledig. De door de heer Verberk bepleitte professionalisering van de sector wordt door de Raad onderschreven. Waar de binnenvaart nog een sterk versnipperde sector is constateert de Raad dat binnen de logistieke sector in het algemeen schaalvergroting en clustering van bedrijven de trend is. De binnenvaart blijft daarop achter en heeft daardoor minder commerciële daadkracht ten opzichte van de andere spelers in de logistieke keten.

De heer Verberk beoogt met zijn advies de positie van de binnenvaart in de logistieke keten te versterken. De Raad ziet hiertoe mogelijkheden door de binnenvaart te zien als een integraal onderdeel van de logistieke keten en niet als een op zichzelf staande modaliteit. Het gaat derhalve niet alleen om een betere samenwerking en samenbundeling binnen de binnenvaartsector, maar ook om een betere samenwerking tussen de binnenvaart, de binnenhavens en zeehavens en het weg- en railvervoer.

De heer Verberk wijst op achterblijvend innovatief vermogen van de sector, in het bijzonder waar het om innovatieve logistieke concepten gaat. Dit is mede het gevolg van de versnippering in de sector. De Raad onderschrijft dat de binnenvaart op een hoger plan kan functioneren dan het nu doet en dat het daarbij vernieuwende logistieke concepten moet ontwikkelen en implementeren. De Raad beschouwt het Container-Transferium-concept, waarbij in gestandaardiseerde shuttle-vorm grote stromen voor verdere handeling en overslag naar ook andere modaliteiten worden verzorgd, als een aansprekende vorm van innovatie en professionalisering. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aangegeven over dit en andere concepten met de binnenvaartsector reeds in gesprek te zijn om daarmee het groeipotentieel van de binnenvaart in de toekomst te kunnen benutten.

Graag brengt de Raad onder uw aandacht dat ook andere zeehavens op dit terrein actief zijn. Haven Amsterdam heeft in zijn havensvisie Slimme Haven 2008-2020 de doelstelling opgenomen dat in 2020 49% van de aan- en afvoer in de haven via de binnenvaart gebeurt (nu 43%). Om dit te bereiken is een strategisch actieplan ontwikkeld waarin o.a. de volgende maatregelen zijn opgenomen:

- *Walstroom voor binnenvaart.* Bevordering gebruik van walstroom door de binnenvaart en aanleg van diverse aansluitpunten; gestart is met de wachtplaatsen in de stad.
- *Wachtplaatsen binnenvaart.* De groei aan de zee- en de doelstellingen van modal shift leiden tot een nog sterkere groei aan de binnenvaartbewegingen in de haven. Daarvoor zullen tijdig voldoende wachtplaatsen in de haven beschikbaar moeten zijn. Er wordt gestart met het projectplan wachtplaatsen, gericht op het tijdig ontwikkelen van nieuwe wachtplaatsen en een informatiesysteem voor efficiënter gebruik van bestaande wachtplaatsen.

Daarnaast wordt door Haven Amsterdam, deels in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam, gewerkt aan diverse projecten op het gebied van intermodaal vervoer. Voorbeelden zijn:

- *Pieken in Bereikbaarheid.* In samenwerking met de provincies Utrecht, Noord-Holland en Flevoland: ontwikkeling van nieuwe binnenvaart shuttles en aansluiting van industrieterreinen aan water. Bijvoorbeeld een "rondje IJsselmeer".
- *Extended gate.* De Amsterdamse haven ontwikkelt zich als een extended gate voor Rotterdam en het noordelijke deel van Nederland. Containerbinnenvaartschepen met een capaciteit van 400 TEU varen met een hoge frequentie op en neer tussen Rotterdam en Amsterdam. Vanuit Amsterdam vindt dan met kleinere schepen beleving van de binnenhavens in het noordelijke deel van Nederland plaats.
- *Maatwerk Voorlichting Binnenvaart.* Haven Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam hebben zitting in de adviesgroep "Maatwerk Voorlichting Binnenvaart". Dit is een speciale taskforce die opgestart is onder de vlag van Bureau Voorlichting Binnenvaart en CBRB. Doel is projecten te ontwikkelen ter bevordering van intermodaal binnenvaart.

Zeeland Seaports voorziet een forse toename van de binnenvaart in de achterlandverbindingen. Hierop wordt geanticipeerd door extra wachtplaatsen in te zetten en door het maken van planningsafspraken met terminaloperators.

Beide elementen zijn er op gericht om congestie die ontstaat door ongeplande binnenvaart die zich in onze havengebieden meldt te reduceren.

Waar de heer Verberk oproept het duurzaamheidsdenken binnen de sector te ontwikkelen en initiatieven te ontplooiën kan de Raad hier uiteraard mee instemmen. Een aantal zeehavenbeheerders binnen de Raad heeft reeds de armen ineengeslagen door de Stichting Green Award toe te zeggen de exploitatiekosten voor een groen certificeringssysteem voor de binnenvaart gezamenlijk voor vier jaar te financieren. Bovendien overwegen de havens, maar dan op basis van een individuele afweging, *incentives* te gaan verlenen aan schippers die een dergelijk certificaat in bezit hebben.

De Raad stelt vast dat de ambassadeur zich in zijn rapport heeft beperkt tot de drogeladingvaart en dan met name de containervaart. In zijn separate reactie aan u stelt de CBRB te betreuren dat het vervoer van 'natte' lading niet in het advies is meegenomen. Naar het oordeel van de Raad zijn de aanbevelingen niet zodanig dat deze ook niet grotendeels van toepassing zouden kunnen zijn op de gehele binnenvaartsector. De Raad adviseert u met de sectorvertegenwoordigers te bezien in hoeverre de aanbevelingen de gehele sector ten goede kunnen komen.

Binnen de geledingen van de Raad bestaat geen volledige overeenstemming over het instellen van het door de heer Verberk voorgestelde Transitiecomité Binnenvaart. Dát een zogenaamd Transitiecomité een stimulerende werking kan hebben wordt door een groot aantal leden van de Raad onderschreven en dat geldt ook voor de door het comité uit te voeren acties. Naast Havenbedrijf Rotterdam beveelt de Raad aan ook Haven Amsterdam ij de uitwerking van de acties te betrekken. Echter, over de vraag onder wiens leiding en op welke wijze deze acties moeten worden uitgevoerd bestaat minder consensus. De Raad adviseert u hierover met betrokken partijen nader overleg te voeren. Daarbij zou in het bijzonder aan de orde moeten komen aan welke taken wordt gedacht die aan het comité zouden moeten worden overgedragen en aan wie het Transitiecomité - in welke vorm dan ook - verantwoording dient af te leggen.

Met vriendelijke groet,

voorzitter  
drs W.T. van Gelder

algemeen secretaris  
mr F. Lieben