Plan van aanpak Klein Schip

Hoofdrapport

'Een nieuw perspectief voor FlexFleet'

21 oktober 2011

Plan van aanpak Klein Schip

Hoofdrapport

Opdrachtgevers:

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB);
- Kantoor Binnenvaart;
- Koninklijke Schuttevaer.

Uitvoering:

- Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB*)*

Financiële ondersteuning:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ondersteuning (zie bijlage):

- Projectgroep
- Klankbordgroep
- Participatie diverse actoren

EICB Rotterdam, 21 oktober 2011

Inhoudsopgave

- *Definitie Klein Schip (FlexFleet)* *3*

- *Managementsamenvatting* *4*
  - *Samenvatting* *4*
  - *Conclusie en tactisch pakket van maatregelen* *9*

Deel 1: Marktobservatie *14*

1. Huidige trend *14*

2. Weinig vernieuwing *16*

3. Structuurversterking kleine binnenvaart *19*
   3.1. Strategische invalshoeken *19*
   3.2. Projectmatige invalshoeken *21*

4. Samenhangend netwerk voor de kleine binnenvaart *22*

Deel 2: Projectuitwerking *24*

5. Verbetering exploitatie *24*
   5.1. Versoepeling bemanningsregelgeving *24*
   5.2. Praktijkexamen schipper en matroos *26*

6. Verbeterd bouwen *28*

7. Logistieke efficiëntie *33*
   7.1. De organisatie van de containerbinnenvaart *33*
   7.2. De organisatie van de droge binnenvaart *34*

8. Stimulering *38*
   8.1. Subsidieregelingen *38*
   8.2. Financiering *39*
   8.3. Bedrijfsbeëindiging *42*
   8.4. Waarborgfonds *43*

9. Promotie en educatie *45*
   9.1. Imagocampagne *45*
   9.2. Digitaal handboek *46*

Deel 3: Actieplan *47*
Aanbevelingen

Bijlage: *Participanten en toelichting verwijzingen* *51*

- Definitie Klein Schip (FlexFleet)

In het plan van aanpak ligt het accent op de droge ladingvaart, waarbij wordt ingezoomd op motorvrachtschepen, vanwege de complexiteit van de organisatie en de versnippering die daarmee samenhangt. De tankvaart en duwvaart blijven in de aanbevelingen buiten beschouwing. Zo heeft de tankvaart een geheel andere bedrijfsorganisatie, omdat met langdurige contracten wordt gewerkt. Waar relevant wordt ingegaan op de containervaart.
De groep kleine schepen is niet homogeen, maar bestaat uit vier categorieën die ieder een verschillend marktsegment bedienen.

Wat is een klein motorvrachtschip?

- max. 86 m lang
- max. 1500 ton
- max. 90 containers (TEU) *1

*1 Equivalent voor een container met een afmeting van 20 voet

- Managementsamenvatting

Samenvatting

Nu de rook van de economische crisis enigszins is opgetrokken kan worden vastgesteld dat dit in de binnenvaart vooralsnog niet tot ernstige gevolgen heeft geleid. Er is tot nu tot geen sprake van een sterke toename van het aantal faillissementen, maar dit kan slechts uitstel zijn van 'executie'. Weliswaar heeft het ladingaanbod zich hersteld, maar er is overcapaciteit van laadruimte waardoor de tarieven onder druk staan. Deze situatie kan nog enige jaren duren voordat de balans tussen vraag en aanbod is hersteld. Het kleine schip in de droge ladingvaart, in de categorie 350-1500 ton, maakt daarom een moeilijke periode door. Mede als gevolg van schaalvergroting is de kleine binnenvaart structureel minder gaan vervoeren. Het begin van vernieuwing van de vloot is zichtbaar, maar compenseert nog niet de afname van de kleine vloot.

Naast schaalfactoren is er tal van oorzaken debet aan het feit dat de kleine vloot is verouderd.
De gemiddelde leeftijd van een klein schip bedraagt 60 jaar en de scheepsmotoren hebben een ouderdom van zo'n 30 jaar.
De omzet van kleine schepen is relatief klein, de winst navenant. Hierdoor kan er onvoldoende kapitaal worden opgebouwd. Sommige schippers hebben weinig hypothecaire aflossing en kunnen voor relatief lage tarieven varen. Het kapitaal dat is opgebouwd is vaak door de schipper/eigenaar in de verbetering van het schip geïnvesteerd, dat als het toekomstige pensioenkapitaal werd beschouwd.
Ook speelt de hoge leeftijd van schippers op kleine schepen een rol. Immers een schipper met zijn pensioen in zicht zal niet snel investeren in een nieuw schip. Een nieuw schip in dezelfde tonnage klasse kost zo'n 20 maal meer dan zijn oude schip.
De investeringskosten voor de aanschaf en vernieuwing van een klein schip zijn relatief hoger dan voor een groot binnenvaartschip, omdat deze over hetzelfde equipement aan technische voorzieningen moet beschikken.

Ook de personeelslasten drukt zwaar op de exploitatie van het kleine schip. Als eerste stap is per januari 2011 de binnenvaartwet aangepast en zijn de bemanningsregelingen enigszins versoepeld.
Fiscale regelingen zoals, de Milieu Investerings Aftrek en de Energie Investerings Aftrek, zouden een stimulans moeten zijn voor vernieuwing en innovatie van de kleine vloot. Deze regelingen pakken echter voor de kleine ondernemers ongunstig uit omdat dit een fiscale aftrekpost is. Voor ondernemers met kleine schepen, die naar verhouding ook hogere exploitatielasten hebben, is er weinig fiscaal voordeel te behalen.

Door de veroudering van de oude vloot wordt het voor de kleine binnenvaart moeilijker het duurzame karakter vast te houden, als het gaat om de uitstoot van CO_2 emissies*1. Aan de andere kant is er ook sprake van een paradox. Immers de verouderde vloot kan ook als technische duurzaam worden gekwalificeerd vanwege haar lange levensduur.
Indien geen maatregelen worden genomen stevent de kleinere binnenvaart af op een doemscenario, met als gevolg een aanzienlijk verlies van het ladingpakket binnen 10 jaar, verslechtering van de concurrentiepositie en een slechte benutting van de waterinfrastructuur*2.

De logistieke organisatie van de droge binnenvaart functioneert niet efficiënt, er zijn veel partijen die in de logistieke keten hun eigen suboptimalisatie nastreven. In de basis is volgens veel ondernemers de kleine binnenvaart een betrouwbare modaliteit, die duurzaam (brandstofzuinig) en tegen

**1 Om daadwerkelijk inzicht te krijgen in de uitstoot zijn de brancheorganisaties een onderzoek gestart die de emissies meten aan de uitlaatpijp.*

**2 Bron: NEA, kwantitatieve analyse.*

concurrerende tarieven kan vervoeren. Het is daarom zaak dat de kleine binnenvaart, ook wel FlexFleet genoemd, zich gaat onderscheiden in de markt, door specialisatie en het aanboren van nieuwe markten.

> ***Varen op een klein schip: een fascinerend beroep***
> *Varen op een klein schip heeft vele aantrekkelijke kanten. Het is een ambachtelijk beroep, waarin een goede boterham kan worden verdiend. De menselijke maat, de hoge mate van vrijheid, de afwisselende werkomstandigheden, de relatie met de omgeving en natuur, waarbij ook de avontuurlijke en romantische kant niet ontbreken, maken het varen tot een fascinerend beroep.*

Van de 235 miljoen ton die de binnenvaart jaarlijks vervoert, neemt de kleine binnenvaart 60 miljoen ton (ca. 25 %) voor haar rekening. De helft daarvan (ca. 12,5 %) wordt vervoerd door schepen in de categorie kleiner dan 1000 ton, de andere helft door schepen in de klasse van 1000-1500 ton.
Men moet er niet aan denken als de kleinste schepen, met name die van 350-1000 ton, in de markt zouden wegvallen als gevolg van een te sterke veroudering van de vloot. De consequenties reiken verder dan alleen het economische aspect, het is ook een maatschappelijk probleem.
Kleine schepen hebben in het bereik een grote flexibiliteit, omdat in het netwerk zowel de hoofdvaarwegen als de kleine vaarwegen kunnen worden bediend. De klant heeft behoefte aan bevoorrading op maat, bijvoorbeeld 500 of 1000 ton in plaats van 3000 ton.
De kleine scheepvaart kent een hoge omloopsnelheid en kan ook bij lage waterstanden worden ingezet. Ook voor specialisaties in de binnenvaartmarkt en het ontwikkelen van nieuwe markten zijn kleine schepen uitermate geschikt. Maar de kapitaalvernietiging van de bestaande waterinfrastructuur en de financiële gevolgen van eventuele bedrijfsverplaatsingen van klein naar groot vaarwater zijn op dit moment niet te overzien.

> *Jaarlijks vervoert de kleine (droge) binnenvaart*
> *60 miljoen ton goederen.*
> *Deze halen 2,4 miljoen vrachtwagens van de weg.*

Voor de toekomst van het kleine schip moet worden ingezet op een ***structuurverandering.***
Daartoe moeten goede voorwaarden worden geschapen, waardoor het voor particuliere ondernemers, binnenvaartrederijen, verladers en logistieke dienstverleners aantrekkelijk wordt om te investeren in de kleine vloot. Daar waar het kleine schip onevenredig wordt benadeeld zullen problemen moeten worden weggenomen, zoals fiscale nadelen, exploitatielasten en financieringsmogelijkheden.

> ***FlexFleet***
> *Een nieuwe pakkende naam en logo om de kleine binnenvaarvloot aan te duiden, die veel meer past in het internationale karakter en de flexibiliteit die deze vloot vertegenwoordigd.*

FlexFleet heeft traditioneel een sterk aandeel in het bulkvervoer van landbouwproducten, voedingsproducten, veevoeder, metalen, halffabricaten, ruwe mineralen, bouwmaterialen en meststoffen. Een gemoderniseerde kleine binnenvaartvloot heeft kansen in **nieuwe markten** zoals het vervoer van recycling- en afvalstoffen.

Vooral in de containersector liggen grote kansen. Met de komst van de 2e Maasvlakte zal ook het aantal zeeterminals toenemen. Een hoge doorloopsnelheid en een duidelijke punt-punt relatie is dan essentieel. Die kan met kleine schepen van 90 containers (TEU) goed worden bediend.
De kleine binnenvaart zou zich ook structureel moeten richten op palletvervoer, zoals de distributie van bouwmaterialen en stadsdistributie.

Binnen de categorie kleine schepen tekent zich een tendens van **differentiatie en specialisatie** af, waardoor de vraag naar schepen van 1000-1500 ton zal toenemen. Door diverse marktpartijen wordt bevestigd dat er momenteel een grote behoefte is aan Europaschepen in de klasse van 1000-1500 ton. Die vraag wordt ook versterkt door de opwaardering van een aantal waterwegen, waardoor in de nabije toekomst een groter deel van de Nederlandse vaarwegen kunnen worden bereikt met schepen uit het segment 1000-1500 ton. Ook zal de behoefte aan schepen groeien die een beperktere diepgang hebben, waarmee wordt geanticipeerd op structureel lagere waterstanden in de toekomst.

Innovatie in de binnenvaart wordt een belangrijk item, om o.a. brandstofzuinig- en milieuvriendelijk te varen en in te spelen op nieuwe markten.

Inzetten op schaalvergroting en specialisatie

- *Grote mogelijkheden nieuwbouw van 1500 ton/ 90 TEU schepen*
- *Kempenaars: nieuwe scheepsconcepten toevoegen aan de bestaande productlijn*
- *Spitsen: niche markt*

De **instandhouding** van bestaande schepen wordt ook beïnvloed door de technische regelgeving voor Europa. In de Centrale Commissie van voor de Rijnvaart (CCR) is vastgelegd dat binnenvaartschepen aan bepaalde technische eisen moeten voldoen. Voor bestaande schepen zijn de technische voorschriften van een overgangstermijn voorzien die op een bepaalde datum afloopt. De eerste wettelijke termijn is reeds vanaf 2010 ingegaan en loopt door voor de periodes 2015, 2020…. tot 2035 en 2041. De overgangsregeling heeft het gevaar in zich dat de kleine vloot vroegtijdig wordt gesaneerd, omdat in de praktijk bepaalde maatregelen moeilijk uitvoerbaar zijn of onevenredig hoge kosten met zich meebrengen. Hierdoor dreigt er een complete markt voor kleine schepen weg te vallen. Wel is er de mogelijkheid om een beroep de doen op de hardheidsclausule. Hiermee wordt bereikt dat een eventuele sanering wordt uitgesteld.
De binnenvaart brancheorganisaties geven aan dat naar verwachting de ondernemers met schepen kleiner dan 1000 ton, niet in staat zullen zijn de noodzakelijke investeringen in het kader van de technische overgangsbepalingen te financieren. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat de opbrengsten op deze schepen te klein zijn om grote investeringen te doen in het kader van de technische regelgeving. Afgezet tegen de gemiddelde hoge leeftijd van de schipper/eigenaar kan dit consequenties hebben voor het voortbestaan van de huidige vloot op middellange termijn.
Ondernemers daarentegen in de categorie 1000-1500 ton hebben een gunstiger marktpositie en de bedrijfseconomische mogelijkheden zijn groter. Zij moeten wel in staat worden geacht om te kunnen voldoen aan een deel van de technische overgangsbepalingen op lange termijn.

Knelpunten in de uitvoering van de overgangsbepalingen
De brancheorganisaties vinden dat een aantal voorschriften in de overgangsbepalingen moeilijk uitvoerbaar zijn, namelijk:

- *Nut en noodzaak zijn niet altijd duidelijk, met betrekking tot veiligheid en milieuopbrengst;*
- *De stapeling van voorschriften over de jaren heen leidt tot onevenredig grote investeringen;*
- *Toezicht en handhaving en interpretatie van de voorschriften zijn onduidelijk;*
- *Het doel en uitgangspunt van de technische overgangsbepalingen is niet altijd duidelijk.*

Er is een **nieuwe generatie ondernemers** nodig voor het kleine schip. De behoefte aan voldoende gekwalificeerd personeel in de binnenvaart is groot. Het is zaak de aantrekkingskracht voor het werken op een klein schip te vergroten, door een nieuwe instroom van ondernemers/schippers in de kleine binnenvaart te stimuleren. Om voor de zij-instromer zijn vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te verkrijgen, is een nieuwe opzet van het **praktijkexamen** noodzakelijk. Hierbij wordt de benodigde vaartijd voor schipper en matroos teruggebracht van 4 jaar naar 1 jaar.

Veranderend ondernemen
De ondernemersorganisatie zal op den duur veranderen omdat er innovatieve binnenvaartschepen en koppelverbanden zullen worden gebouwd die worden ingezet voor de dagvaart (trajectvaart), waarbij aan het eind van de dag de complete bemanning kan worden gewisseld. Omdat voor de bemanning geen aparte slaapvoorzieningen nodig is, is er een optimale benutting van de laadruimte.

Nieuwe financieringsconstructies doen hun intrede, om de ondernemer en de zij- instromer te ondersteunen bij de aanschaf van een (nieuw) schip.

Versoepeling van de bemanningsregelgeving draagt enigszins bij aan de vermindering van personeelskosten. Voor het kleine schip is de binnenvaartregeling op een aantal punten per 1 januari 2011 gewijzigd. Het is echter nodig om de **bemanningsregelgeving** te moderniseren waarmee geanticipeerd wordt op de toekomstige generatie nieuwe schepen en scheepsconcepten.

Er is behoefte aan een aangepaste **stimuleringsregeling** om de vernieuwing en innovatie van de kleine vloot een impuls te geven. In de eerste plaats zijn de bouwkosten en investeringen voor kleine schepen naar verhouding aanzienlijk duurder dan die van grote schepen, waardoor het kleine schip in de bestaande stimuleringsregelingen onevenredig wordt benadeeld. In de tweede plaats pakken bestaande regelingen voor kleine ondernemers ongunstig uit. Belangrijke regelingen voor het midden- en kleinbedrijf, zoals de VAMIL*1 en MIA*1 en EIA*1 hebben ten doel het stimuleren van technische voorzieningen en milieuvriendelijke investeringen mogelijk te maken.

*1 *Vervroegde Afschrijving Milieu Investering (VAMIL); Milieu Investering Aftrek (MIA); Energie Investering Aftrek (EIA).*

Deze regelingen zijn een extra fiscale aftrekpost. Het percentage inkomsten- of vennootschapsbelasting bepaalt de hoogte van het financiële voordeel dat de ondernemer uit deze regelingen geniet. Voor ondernemers met kleine schepen, die navenant een kleinere omzet genereren, is daarom weinig financieel voordeel te behalen. De condities voor een stimuleringsregeling, fiscale maatregelen, bedrijfsbeëindigingen en voor een waarborgfonds moeten worden verbeterd.

Indicatie kosten:

• *Oude Spits (350-450 ton)*	*€ 120.000**1*
• *Nieuwe Spits*	*€ 1.200.000*
• *2e hands Kempenaar (600-700 ton)*	*€ 80.000*
• *Nieuwe kempenaar*	*€ 1.600.000*
• *Europaschip (1200-1500 ton)*	*€ 2.500.000*
• *Groot schip (110 m, 3000 ton)*	*€ 3.500.000*

De containersector kan als voorbeeld worden gezien voor de verbetering van de logistieke efficiëntie in de droge binnenvaart. De verbetering van de **logistieke organisatie** van de droge binnenvaart is echter een verantwoordelijkheid van de markt, maar dit proces zal pas op gang komen zodra nieuwe initiatieven zich aftekenen. Tenslotte is een **imagocampagne** nodig om het varen op of met een klein schip te stimuleren, door het kleine schip te promoten als een interessante en kansrijke bedrijfstak.

**1 De marktwaarde van een oude spits is vanwege zijn specialistische karakter hoger dan die van een Kempenaar*

Conclusie en tactisch pakket van maatregelen

Voor het herstel en de groei van lading in de kleine binnenvaart is niet alleen de vraag en aanbod van belang. Ook het onderhoud, beheer van de havens en de situering van bedrijven op de juiste locatie is essentieel voor het stimuleren van vervoer over water.

Aanbeveling 1: Aandacht voor binnenhavens en havenvoorzieningen

1A. Behoud, beheer en onderhoud
Het integrale belang van professioneel havenbeheer en het integrale onderhoud van vaarwegen, waaronder laad- en losplaatsen en onderhoud van ligplaatsen, onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse Vereniging Binnenhavens en Bureau Voorlichting Binnenvaart en Centraal Overleg Vaarwegen (COV).

1B. Stimuleren multimodaal vervoer
Bedrijven op natte bedrijven terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water stimuleren dan wel faciliteren dat de waterinfrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.

Verantwoordelijk: gemeentelijke en provinciale overheden

Een positieve bevinding is dat er een licht herstel is waar te nemen van schepen in de categorie van 1000-1500 ton. Binnen de kleine vloot is er een proces van specialisatie en opschaling ingezet, waarbij de vraag naar schepen tussen de 1000 en 1500 ton toeneemt. Niet alleen uit interviews met marktpartijen komt deze behoefte naar voren. Ook uit de statistieken is af te leiden dat de categorie 1000-1500 ton schepen een gunstiger marktpositie en bedrijfseconomische potentie hebben.
De afname van deze schepen is in de afgelopen jaren enigszins gestabiliseerd. Ook wordt er een voorzichtig begin gemaakt met de bouw van nieuwe schepen. Naar verwachting zal vooral de vraag naar containerschepen toenemen in de klasse van 90 TEU (1500 ton), omdat deze schepen een hoge omloopsnelheid kunnen genereren tussen inland terminal en zeehaven.
Vermindering van personeelskosten en het stimuleren van een zij-instroom van een nieuwe generatie van ondernemers zijn een stimulans voor vernieuwingen.

Aanbeveling 2: Modernisering bemanningsregelgeving

2A. Onderzoek bemanningsregelgeving
Een onderzoek te starten om de bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen voor de toekomst, die inspeelt op nieuwe generaties schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.

2B. Versoepeling rusttijd eenmansvaart
Een onderzoek starten naar een versoepeling van een ononderbroken rusttijd van 8 uur in plaats van 12 uur.

2C. Wettelijk verankeren praktijkexamen
Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012.

Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanbeveling 3: Stimuleren van de zij-instromer

Oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingfonds.
Met als doel de uitvoering van de opleiding voor het examen te faciliteren, waaronder:

- *Financieel tegemoet te komen van de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, gedurende zijn opleiding;*
- *Certificering van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen;*
- *Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie.*

Verantwoordelijk: Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB)

De teruggang in de markt voor schepen kleiner dan 1000 ton is tot nog toe moeilijk te stoppen. Hieraan zijn een aantal factoren debet. De naar verhouding hoge leeftijd van schipper/eigenaar en het vooruitzicht dat voor de technische overgangsregeling onevenredig hoge investeringen zijn vereist, remmen nieuwe investeringen af. Ook is er vaak onvoldoende kapitaal opgebouwd door de relatief lage omzet op deze schepen.
Bij sommige oudere schippers bestaat dan ook de neiging om net zo lang door te varen totdat de wettelijke investeringskosten voor technische voorzieningen te hoog oplopen. De kans is groot dat het schip ter sloop wordt aangeboden en verloren gaat voor de markt.
Voor verder herstel en groei in de droge binnenvaart zullen nieuwe markten moeten worden aangeboord. Ook het stimuleren van technische vernieuwingen is één van de invalshoeken om meer lading via het water te genereren. Het is niet zo vanzelfsprekend dat de bedrijven de binnenvaart inzetten of als mogelijke optie overwegen. Ook in het netwerk van verladers zal verdergaand moeten worden geïnvesteerd om de binnenvaart op de agenda te krijgen.

Aanbeveling 4: Oprichting van een 'Innovatieplatform'

Het oprichten van een 'Platform van Innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen door:

- *Het bundelen en verbreden van kennis door het samenbrengen van lopende initiatieven zoals Maatwerk Voorlichting voor Verladers en Milieu Prestatie Contracten;*
- *Het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken;*
- *Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren.*

Verantwoordelijk: EICB

De hardheidsclausule voorziet erin dat voor situaties, waarin een technische maatregel niet haalbaar is of een onevenredig grote investering vergt, in individuele gevallen kan worden afgeweken van de wettelijke eisen. In het kader van de economische crisis is voor de gehele binnenvaart de

hardheidsclausule als tijdelijke maatregel gehanteerd. Deze maatregel loopt binnenkort af, maar de naweeën van de crisis duren nog een tijd voort (overcapaciteit ladingaanbod, lage tarieven e.d.).
Naar het zich laat aanzien, zal de markt tot 2015-2016 nog instabiel zijn. Het ligt daarom voor de hand de crisis-hardheidsclausule voor de (kleine) binnenvaart te verlengen totdat de economische balans in de markt is hersteld. Parallel hieraan dient een **zwartboek** te worden opgesteld dat aangeeft welke technische eisen qua investering en nut en noodzaak niet realistisch kunnen worden uitgevoerd*1. Vervolgens wordt dit zwartboek voorgelegd aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met het advies om niet haalbare voorzieningen terug te draaien.
Deze invalshoek speelt in op het behoud van kleine schepen, met name in de categorie van 350-1000 ton. Immers niemand is gebaat met een negatieve model-shift in de kleine binnenvaart.
Deze aanbeveling heeft ook betrekking op de gehele binnenvaart.

Aanbeveling 5: Aanpassingen van het pakket van wettelijke technische voorzieningen

5A. Crisis-hardheidsclausule verlengen tot 2015-2016.

5B. Zwartboek opstellen van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering en nut en noodzaak.

5C. Zwartboek voorleggen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ter besluitvorming over niet-realistische voorzieningen.

Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ook voor verladers is het belangrijk om de beschikking te hebben over verschillende modaliteiten. De vraag dient daarom te worden beantwoord waar het omslagpunt ligt tussen vraag en aanbod van kleine schepen. Inzicht is nodig in de ondergrens van het aantal kleine schepen, onderscheiden naar scheepsklassen, dat minimaal nodig is om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te kunnen voldoen. Door middel van monitoren kan een dreigend verlies aan schepen worden geregistreerd, waarbij de situatie in 2009 uitgangspunt is. Regie is nodig als niet aan deze uitgangspunten kunnen worden voldaan. Het oprichten van een Waarborgfonds (zie aanbeveling 8) speelt hierop in.

Aanbeveling 6: Behoud van het marktaandeel

Onderzoek naar de ondergrens van het benodigd minimaal aantal kleine schepen om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. Periodiek monitoren als instrument voor het nemen van adequate maatregelen (zie aanbeveling 8: waarborgfonds).

Verantwoordelijk: brancheorganisaties

De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom coördineert van deur tot deur. Samenwerking en organisatorische schaalvergroting zijn echter primair een verantwoordelijkheid van de markt.
Het inzicht in de droge binnenvaartmarkt zou kunnen worden vergroot wanneer de transparantie wordt vergroot in de aard van de logistieke dienstverlening en de wijze waarop transacties tot stand komen. Voor nieuwe klanten en voor het aanboren van nieuwe markten kan dit van doorslaggevend belang zijn om te kiezen voor multimodaal vervoer. De branche wil zich inspannen voor een betere

*1 Het rapport van K+V organisatieadvies, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, inzake onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, bevestigt dit beeld.

samenwerking, door het organiseren van bijeenkomsten die ten doel hebben dat marktpartijen, zoals schippers en bevrachters, zich beter gaan onderscheiden in de markt, door zich te richten op de aspecten duurzaamheid en specialisatie.

Aanbeveling 7: Samenwerking in de keten

7A. Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken, te weten:

- *Inzicht in geografisch operatiegebied;*
- *Aard dienstverlening (door-to-door transport);*
- *Omvang vaargebied;*
- *Overslag- en opslagmogelijkheden;*
- *Organiseren van bijeenkomsten, gericht op duurzaamheid en specialisaties in de markt.*

7B. Gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden
De CBRB vervoersvoorwaarden vormen hiervoor een kader.

Verantwoordelijk: brancheorganisaties

Voor ondernemers met kleine schepen, die navenant een kleinere omzet genereren, is weinig financieel voordeel te behalen met de bestaande stimuleringsregelingen. Een rechtvaardiger verdeling van de huidige stimuleringregelingen en fiscale mogelijkheden is nodig om de 'kleine ondernemer' op een klein schip een impuls te geven voor vernieuwing en innovatie van zijn schip. Datzelfde geldt ook voor de nieuwbouw van kleine schepen die relatief duurder is dan de bouw van een groot schip. Een differentiatie van de huidige stimuleringsregelingen en fiscale regelingen zou de systematiek rechtvaardiger maken.
Een waarborgfonds is nodig met als doel bestaande schepen, die in een kwalitatief goede staat verkeren en onvervangbaar zijn door nieuwbouw, te kopen, op te leggen en de conserveren voor de toekomst. Vervolgens kunnen deze schepen, op het moment dat zich nieuwe ondernemers aandienen, weer in de markt worden gezet. Zie ook aanbeveling 6.

Aanbeveling 8: Verbetering stimulering- en fiscale regelingen

8A. Stimulering
De MIA en EIA als kader gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen voor een periode van 4 jaar, waarbij er een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.

8B. Willekeurige afschrijving
Willekeurige afschrijving structureel maken, zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.

8C. Fiscale regimes in zeevaart onderzoeken
Een onderzoek starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart.

8D. 'Jong en oudregeling'
Een stimulans voor de startende ondernemer waarbij de stakende ondernemer de mogelijkheid heeft mee te financieren in de nieuwe onderneming.

8E. Handleiding voor een businessplan
Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.

8F. Gestaffelde stakingsvrijstelling
De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen enigszins verbeteren met een progressiever systeem van stakingsaftrek, naar leeftijd of tonnage.

8G. Waarborgfonds
Een fonds oprichten voor het kopen, opleggen en conserveren van schepen, om op het moment dat zich nieuwe ondernemers aandienen, weer in de markt te zetten.

Verantwoordelijkheid 8A, B, en F: ministerie van IenM; ministerie van Financiën; ministerie van EL&I
Verantwoordelijkheid 8D en G: markt
Verantwoordelijkheid 8 C, E: brancheorganisaties

Herhaling van de promotie en communicatie boodschap is belangrijk om het kleine schip te promoten als een interessante en kansrijke bedrijfstak, waardoor meer mensen worden geïnteresseerd op of met een klein schip te gaan varen.

Aanbeveling 9: Versterking van het promotie en communicatienetwerk

9A. Continuering van de imagocampagne na 2011 en verbreding van de doelgroep

9B. Digitaal handboek breed promoten en koppelen aan websites van belanghebbenden. Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.

Verantwoordelijk: binnenvaart brancheorganisaties

Kosten
De kosten voor de uitvoering van het tactische maatregelenpakket, inclusief promotie, imago en onderwijs worden vooralsnog geraamd op € 500.000. De uitvoering zal over de periode 2012-2013 worden gespreid.

Opbouw rapport
Het hoofdrapport *Plan van aanpak Klein Schip* bestaat uit drie delen:
- ***Deel 1: Marktobservatie***, waarin de ontwikkelingen zijn gekwantificeerd;
- ***Deel 2: Projectenuitwerking***, waarbij er een samenhang is aangebracht in de projecten.
- ***Deel 3: Actieplan*****,** die aan de hand van de aanbevelingen de stand van zaken weergeeft van de planning en uitvoering van de projecten.

Deel 1: Marktobservatie

1. Huidige trend

Jaarlijks wordt in, van en door Nederland ruim 1 miljard ton goederen vervoerd*1. Het aandeel binnenvaart hierin bedraagt 235 miljoen ton. Kleine motorvrachtschepen nemen hiervan 25% voor hun rekening.

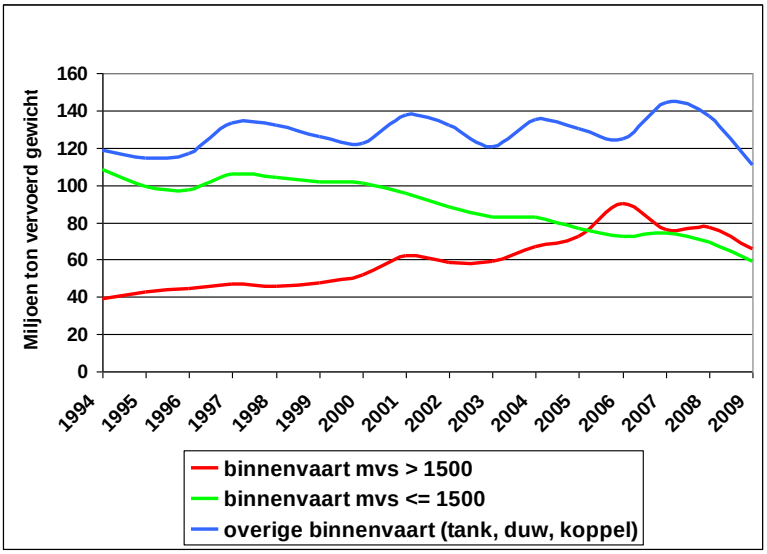
Figuur 1: Totaal vervoer Nederland 2009

Modaliteit	Aantal ton 2009 (in miljoen)
Wegvervoer	721
Spoorvervoer	34
Binnenvaart	235
Buisleiding	103
Totaal	1093

Bron: CBS publicatiebestanden, CBS Statline, Eurostat, bewerkingen NEA

Het kleine schip kampt met een concurrentie probleem. Vanaf 2000 is er een dalende trend ingezet als gevolg van de schaalvergroting in de binnenvaartmarkt. Het gemiddelde laadvermogen is daardoor meer dan verdubbeld, van 598 ton in 1975 naar 1236 ton in 2007. In figuur 2 is goed te zien dat de crisis die vanaf 2008 intrad in de gehele sector tot een daling van het ladingaanbod heeft geleid. Hoewel de economie zich in de 2e helft van 2010 heeft hersteld en het ladingaanbod weer op het oorspronkelijke niveau is, blijft het kleine schip een zorgenkind. Bezien over een langere periode lijkt de afname van het ladingpakket structurele vormen aan te nemen*2.

Figuur 2: Vervoerd gewicht in de binnenvaart in miljoenen tonnen



Bron: NEA

*1 *Zeevaart en luchtvaart niet meegerekend*

*2 *Kwantitatief onderzoek NEA*

De kleine binnenvaart heeft traditioneel een sterk aandeel in het bulkvervoer van landbouwproducten, voedingsproducten, veevoeder, metalen, halffabricaten ruwe mineralen, bouwmaterialen en meststoffen. Wordt verder ingezoomd op de deelmarkten dan geeft dit de volgende specialisaties:

Deelmarkten kleine binnenvaart in mln. ton per jaar

- *Bouwmaterialen, zand en grind* *37 mln. ton*
- *Voedingsproducten en Veevoer* *7,6 mln. ton*
- *Landbouwproducten* *5 mln.ton*

Deelmarkten met een substantieel volume

- *veevoeders* *6,2 mln.ton*
- *staal* *2,8 mln.ton*
- *kunstmest* *2,2 mln.ton*

Vernieuwing en innovatie lijken onvoldoende van de grond te komen en ook in de logistieke organisatie zit op dit moment weinig verbetering. De belangrijkste markt voor het kleine schip is het vervoer van zand en grind. Naar verwachting is hier niet veel groei meer in te verwachten.

Uit een prognose voor het jaar 2020*1 blijkt dat, uitgaande van de huidige omstandigheden, het ladingaanbod in de kleine binnenvaart sterk zal afnemen. Het aantal tonkilometers zal meer dan halveren. De prognose gaat uit van een scenario waarbij het schip zo kostenefficiënt mogelijk wordt ingezet, waardoor de minimale vraag (basisbehoefte) van kleine schepen in kaart wordt gebracht. De werkelijkheid is genuanceerder omdat een optimale kostenefficiëntie niet altijd haalbaar is.
De boodschap is echter duidelijk: de kleine binnenvaart zal haar concurrentiepositie moeten verbeteren, om de toekomst met perspectief tegemoet te kunnen zien.

Uitgangspunten prognose 2020
De prognose geeft de situatie weer bij ongewijzigde marktomstandigheden.
De uitgangspunten in de prognose zijn o.a.:

- *maximale schaalvergroting;*
- *huidige marktbehoefte;*
- *maximale kostenefficiëntie door de inzet van grote schepen;*
- *vaarrestricties.*

- *<u>Niet is meegenomen</u>*

- *retourlading;*
- *omvang goederenpakketten;*
- *optimale planning en logistieke afstemming;*
- *marktpotenties.*

Nederlandse vrachtauto's verliezen jaarlijks 69.000.000 uren als gevolg van congestie op de wegen. Een behoorlijke kostenpost. De truck heeft echter, als het gaat om praktische innovaties, een voorsprong op de kleine binnenvaart. Vrachtwagenmotoren worden sneller ververst en met de introductie van Lange Zware Voertuigen (LZV) krijgt de truck een concurrentie voordeel in het Nederlandse wegvervoer.

Naar citaat ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008); Supply Chain Summit van 2010

*1 *BIVAS, Scenario strong Europe*

Oorzaken weinig vernieuwing kleine vloot

- *Lange levensduur schepen en motoren;*
- *Sterke geldontwaarding van bestaande schepen;*
- *Relatief kleine omzet, waardoor weinig kapitaal-opbouw voor nieuwbouw en innovatie;*
- *Relatief hoge leeftijd schippers;*
- *Relatief hoge exploitatielasten;*
- *Fiscale voordelen zijn nihil;*
- *Innovatieve processen richten zich niet primair op de binnenvaart;*
- *Slecht imago bij studenten;*
- *Onvoldoende inspelen op nieuwe markten;*
- *Onvoldoende benutten van marktpotenties;*
- *Onvoldoende samenwerking: suboptimalisatie.*

2. Weinig vernieuwing

In de kleine (droge) binnenvaart is tot nu toe weinig sprake van vernieuwing. De kleine binnenvaartvloot, in de categorie kleiner dan 1500 ton, is sterk onderhevig aan veroudering. De oorzaken zijn divers. Binnenvaartschepen en binnenvaartmotoren hebben een lange levensduur.
De gemiddelde leeftijd van een klein schip is ongeveer 60 jaar en die van een binnenvaartmotor zo'n 30 jaar. Maar er zijn ook ondernemers die recentelijk een kapitaalinvestering hebben gedaan in hun schip. De stalen scheepsmantel mag dan wel oud zijn, maar dat geldt niet altijd voor de technische voorzieningen.

Niet alleen de schaalvergroting is hier debet aan. De omzet van kleine schepen is relatief klein en de winst navenant, waardoor er onvoldoende kapitaal wordt opgebouwd voor een investering in een nieuw (klein) schip.
Een aantal schippers heeft weinig hypothecaire aflossing meer op het schip en kunnen voor goedkope tarieven varen. Hun kapitaal opbouw is dan minimaal. Ook hebben veel schippers hun winst geïnvesteerd in de verbetering van het schip, dat als hun (toekomstige) pensioenkapitaal werd beschouwd. Over het algemeen kan worden gesteld dat op een klein schip een kleine omzet wordt gemaakt en de winst navenant is. Daartegenover staan hoge investeringskosten voor de aanschaf en vernieuwing van een schip. Een klein nieuw schip is naar verhouding duurder dan een groot binnenvaartschip omdat deze over hetzelfde equipement aan technische voorzieningen moet beschikken.

Indicatie kosten:

Oude Spits (350-450 ton)	*€ 120.000*[1]*
Nieuwe Spits	*€ 1.200.000*
2e hands Kempenaar (600-700 ton)	*€ 80.000*
Nieuwe kempenaar	*€ 1.600.000*
Europaschip (1200-1500 ton)	*€ 2.500.000*
Groot schip (110 m, 3000 ton)	*€ 3.500.000*

**1 De marktwaarde van een oude spits is vanwege zijn specialistische karakter hoger dan die van een Kempenaar*

Ook speelt de relatief hoge leeftijd van schippers op kleine schepen een rol. Het merendeel van de schippers op beunschepen (zand en grindschepen) is ouder dan 55 jaar. De gemiddelde leeftijd van Nederlandse werknemers is 40 jaar. Een schipper met zijn pensioen in zicht zal niet snel investeren in een nieuw schip dat ca. 20 maal zo duur is. Nieuwe markten worden momenteel nauwelijks aangeboord.

Door de fysieke veroudering dreigt de kleine binnenvaart zijn *'groen imago'* te verliezen. Deze voorsprong heeft de binnenvaart, ten opzichte van het wegvervoer, als het gaat om de uitstoot van CO_2 emissies, dat effecten heeft op het klimaat. Per ton/km is de binnenvaart de zuinigste modaliteit. Om daadwerkelijk inzicht te krijgen in de uitstoot zijn de brancheorganisaties een onderzoek gestart die de emissies meten aan de uitlaatpijp.
Voor andere schadelijke emissies, zoals NOx (stikstofoxyden) en PM_{10} (fijnstof), die een negatief effect hebben op de menselijke gezondheid, is de kleine binnenvaart inmiddels ingehaald door andere modaliteiten, zoals het wegvervoer. Dit kan op termijn de concurrentiepositie van de kleine binnenvaart negatief beïnvloeden omdat de klant (opdrachtgever, verlader, ontvanger) steeds meer eisen stelt aan duurzaam vervoer van hun producten. Duurzaam in die zin dat met name het belang wordt ingezien van zuinig en schoon brandstofgebruik.

Ook de personeelslasten drukt zwaar op de exploitatie van het kleine schip. Per 1 januari 2011 is de binnenvaartwet aangepast en zijn de bemanningsregels enigszins versoepeld. Wil echter de kleine binnenvaart afdoende inspelen op toekomstige generaties nieuwe schepen en scheepsconcepten (hechte samenstellen) dan zal de Bemanningsregeling vergaand moeten worden aangepast.

Voor de scheepsindustrie is het binnenvaartschip vanuit economisch perspectief gezien geen interessante markt om ontwikkel- en onderzoekprogramma's op te stellen voor innovaties. De lange levensduur van het schip en motor zijn daar debet aan. Tal van vernieuwende en innovatieve ideeën zijn veelal geïnspireerd door initiatieven van buiten de binnenvaartsector. Het is zaak om deze kennis te bundelen en te koppelen aan (praktische) onderzoekprogramma's en financiële- en fiscale regelingen. Dit werkt echter niet in het voordeel van de kleine binnenvaart, omdat veel subsidieregelingen fiscale regelingen zijn, zoals Milieu Investering Aftrek (MIA) en de Energie Investering Aftrek (EIA). Het financiële nut voor kleine schepen is daardoor nihil.

De logistieke organisatie in de droge binnenvaart telt veel partijen. Er is sprake van suboptimalisatie waardoor er onvoldoende samenwerking is binnen de keten.
Tenslotte heeft het varen op een klein schip bij veel studenten en aankomende ondernemers geen goed imago. Het varen op een groot binnenvaartschip is populair, ondanks het feit dat men op een klein schip zich sneller als zelfstandig ondernemer kan ontplooien. Voor het varende personeel zijn de taken aan boord van een klein schip veelzijdiger, dan bijvoorbeeld op een groot Rijnschip.

Bij ongewijzigde omstandigheden stevent het kleine schip af op een doemscenario. Hierbij moet men zich wel realiseren dat dit een economisch scenario is, met ongewijzigde marktomstandigheden (zie hoofdstuk 1). Veel ondernemers/schippers op kleine schepen worden misschien niet rijk van hun beroep, maar kunnen wel een redelijke boterham verdienen en hebben een gevarieerd bestaan. De menselijke maat, de afwisselende werkomstandigheden en de relatie met de omgeving en natuur maken dit tot een fascinerend en aantrekkelijk beroep.

Scenario: continuering huidige situatie

- *Ladingverlies;*
- *Verslechtering concurrentiepositie t.o.v. de vrachtauto;*
- *Slechte benutting waterinfrastructuur.*

Schipper Hans stopt met zijn Dortmunder

Hans moet het schip inleveren bij de bank. Deze beslissing viel, omdat de het schip te weinig opvaart om de kosten te kunnen dekken. Hans heeft het geaccepteerd. Bang dat hij straks aan de wal niet in zijn onderhoud zal kunnen voorzien is hij niet.

Hans is in 2007 met dit schip begonnen en kreeg haar bij de bank gefinancierd, maar dat was vóór de crisis. Dan begin je met schuld en is het moeilijker om het vol te houden dan iemand die minder schuld heeft. Het brengt nu gewoon te weinig op. Personeel is, gezien de huidige inkomsten, te duur en ik heb best veel pech gehad. Er is met dit schip wel geld te verdienen, maar momenteel is het heel erg moeilijk.'

Hans is er niet rouwig meer om. Hij vindt de veranderde mentaliteit in de moderne binnenvaart een groter probleem, dan zijn economische situatie. 'Het grootste probleem dat ik met de binnenvaart heb is het gejaag'. Tegenwoordig heeft niemand meer ergens tijd voor en velen weten niet eens meer wat afstoppen betekent. Daarnaast zijn de overgebleven ligplaatsen meestal niet aangepast aan de tijd. Als er twee 135-meters op liggen is het vol. Dat er ligplaatsen verdwijnen maakt het voor schepen die niet continu varen moeilijk om ergens rustig te liggen. Ik heb geaccepteerd dat de binnenvaart is veranderd, maar eigenlijk vind ik het erger dan dat ik moet afhuizen.'

De toekomst ziet er voor de schepen in zijn tonnenmaat waarschijnlijk niet zo goed uit, verwacht Hans. Want veel oudere ondernemers gaan stoppen en opvolging is er nauwelijks. 'Er is het probleem van de vergrijzing en jongeren kiezen er niet voor. De jeugd heeft doorgaans liever een groter schip. Daarbij is het moeilijk om aan de toekomstige eisen te voldoen. Dit probleem speelt in heel de kleinere binnenvaart. Ze zeggen wel dat ze de kleinere schepen willen behouden, maar door de eisen worden we uitgemoord.'

Hij ziet een parallel met de enkelwandige tankvaart. 'Ook in die markt zie je dat de schepen geen geld kunnen loskrijgen om klasse te maken en dan houdt het op.'

Hans heeft er geen zicht op of hij de enige in zijn tonnenmaat is met financiële problemen. Inzicht in cijfers van collega's heeft hij niet. Maar dat zou ook geen verschil hebben gemaakt. 'Ik denk niet dat het wat had uitgemaakt als ik had geweten wat anderen opvaren.'

Om de markt gezonder te maken ziet hij als enige oplossing een wet die grotere schepen verbiedt met kleinere partijen te varen. 'Nu zie je grote schepen met 600 ton varen. Dat zouden ze moeten verbieden. Daarnaast ben ik voorstander van een beurs.'

……

Hans verwacht in loondienst te gaan varen, want de vraag naar personeel voor de varende functies is groot. ……..

Geciteerd uit Schuttevaer, d.d. 31 augustus 2011, interview door Henriette Driesen-Joanknecht

3. Structuurversterking kleine binnenvaart

Volgens veel ondernemers is in de basis de kleine binnenvaart een betrouwbare modaliteit, die duurzaam (brandstofzuinig) en tegen concurrerende tarieven kan vervoeren. Maar dan moeten wel de vele potenties worden benut om zich tot een sterke modaliteit te kunnen ontwikkelen.
Kleine schepen hebben in het bereik een grote flexibiliteit, omdat in het netwerk zowel de hoofdvaarwegen en de kleine vaarwegen kunnen worden bediend. De klant heeft behoefte aan bevoorrading op maat, bijvoorbeeld 500 of 1000 ton in plaats van 3000 ton.

*Voor de toekomst van het kleine schip moet worden ingezet op een **structuurverandering**.*

Dit betekent dat goede voorwaarden moeten worden gecreëerd voor de verbetering van de vraag en aanbod van lading, waardoor het voor particuliere ondernemers, verladers, binnenvaartrederijen en logistieke dienstverleners aantrekkelijk wordt om te investeren in de kleine vloot. Daar waar het kleine schip onevenredig wordt benadeeld zullen problemen moeten worden weggenomen, zoals fiscale nadelen, hoge exploitatielasten en ongunstige financieringsmogelijkheden. Door specialisatie en samenwerking kunnen nieuwe markten worden aangeboord.

Kansen in de kleine binnenvaart

Strategische invalshoeken *(deel 1: hoofdstuk 3.1)*

- *Specialisatie en differentiatie*
- *Nieuwe markten aanboren*

Projectmatige invalshoeken *(uitwerking in deel 2)*

- *Verbetering van de exploitatie*
  - *versoepeling bemanningsregelgeving*
  - *inzetten op instroom van nieuwe generatie ondernemers*
- *Verbeterd bouwen*
  - *vernieuwing en innovatie*
- *Verbetering van logistieke organisatie*
- *Stimuleren van de financieringsmogelijkheden*
  - *wegnemen ongelijkheden in subsidieregelingen*
  - *verbetering fiscale regelingen*
  - *alternatieve fiscale regelingen*
  - *verbetering stakingsvrijstelling*
- *Verbetering van het imago*
  - *promotie*
  - *voorlichting*

3.1. Strategische invalshoeken

Differentiatie en specialisatie

Het aantal schepen kleiner dan 400 ton is de laatste 10 jaar drastisch verminderd. De afname in het segment 1000-1500 ton schepen is daarentegen de afgelopen jaren redelijk stabiel gebleven. Vanaf 2000 zijn in deze categorie nog de meeste nieuwe schepen gebouwd, namelijk 24.

Figuur 3: Ontwikkeling kleine vloot 2003 - 2009

Jaar	Scheepscategorie	motorvrachtschepen	
	in tonnen	aantal	tonnage
2003	< 400	452	125.772
	400-1000	1.333	936.926
	1000-1500	732	885.172
2008	< 400	323	86.453
	400-1000	1.101	778.326
	1000-1500	628	760.482
2009	< 400	272	79.426
	400-1000	1.089	768.170
	1000-1500	653	788.083

Bron: CCR/NEA

Schaalvergroting gaat gepaard met een proces van differentiatie en specialisatie. Ook binnen de categorie kleine schepen is dit proces zichtbaar omdat de vraag naar schepen van 1000-1500 ton zal toenemen. Dit wordt ook nog versterkt door de opwaardering van waterwegen, waardoor in de nabije toekomst meer Nederlandse vaarwegen kunnen worden bereikt door schepen uit het segment 1000-1500 ton. Momenteel is er volgens marktpartijen al een tekort van Europaschepen (1000-1500 ton). Ook zal de behoefte aan schepen groeien die een beperktere diepgang hebben, waarmee wordt geanticipeerd op structureel lagere waterstanden in de toekomst. De bestaande vloot van kleine schepen voldoet hieraan en heeft in dit opzicht een pluspunt.

Voor het type Kempenaars en Neo-Kemp (400-700 ton) die het Nederlandse vaarwegennet gebruiken ziet de binnenvaarttoekomst er minder rooskleurig uit. Door de opwaardering van de vaarwegen worden kleine schepen in deze categorie minder interessant, omdat de concurrentie met 1500 ton schepen groter wordt. Het varen in koppelverbanden en het ontwikkelen van nieuwe scheepsconcepten (samengestelde eenheden) moet in dit geval uitkomst bieden.
De Spitsen (250-400 ton) zijn een gespecialiseerde markt voor de internationale vaart naar o.a. Noord Frankrijk. Zolang deze kleine categorie vaarwegen (vaarklasse II) niet worden opgewaardeerd, blijft de inzet van spitsen aantrekkelijk.

Inzetten op schaalvergroting en specialisatie

- *Grote mogelijkheden nieuwbouw van 1500 ton/ 90 TEU schepen*
- *Kempenaars: nieuwe scheepsconcepten toevoegen aan bestaande productlijn*
- *Spitsen: niche markt*

<u>Nieuwe markten</u>
De containermarkt is een groeimarkt. Met de komst van de 2e Maasvlakte zal ook het aantal zeeterminals toenemen. Een hoge doorloopsnelheid en een duidelijke punt-punt relatie is dan essentieel. Die kan met schepen van 90 containers (TEU) goed worden bediend. Door de marktpartijen wordt dit beeld bevestigd. In deze categorie ligt in toenemende mate de vraag en behoefte naar dit type schepen. Op dit moment is er een aantal schepen van 1500 ton (90 TEU) in bestelling.

Een andere kansrijke markt is het vervoer van recycling- en afvalstoffen. Voor bijvoorbeeld het vervoer van huishoudelijk afval is een hoge doorloopsnelheid wenselijk, in verband met de beperkte tijd voor opbulking van het afval. Kleine schepen zijn daarvoor bij uitstek geschikt.

De kleine binnenvaart zou zich ook structureel moeten richten op palletvervoer, zoals de distributie van bouwmaterialen en stadsdistributie. Voor het organiseren ervan is een pragmatische insteek gewenst. Bouwlogistiek gaat uit van de aanvoer van bouwmaterialen via een natte overslaglocatie om vandaar uit per truck verschillende bouwlocaties in de regio te bevoorraden. Een directe bevoorrading van een bouwplaats aan een natte kavel is ook een mogelijkheid.

Kansrijke nieuwe markten

- *containers ++*
- *recycling- en afvalstoffen ++*

Potenties

- *palletvervoer*
- *stadsdistributie*
- *bouwlogistiek*

3.2. Projectmatige invalshoeken

Er is een nieuwe generatie ondernemers nodig. De behoefte aan voldoende gekwalificeerd personeel in de binnenvaart is groot. Het is zaak de aantrekkingskracht voor het werken op een klein schip te vergroten, door een nieuwe instroom van ondernemers/schippers in de kleine binnenvaart te stimuleren. Om voor de zij-instromer zijn vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te verkrijgen, is een nieuwe opzet van het praktijkexamen noodzakelijk. Hierbij wordt de benodigde vaartijd voor schipper en matroos teruggebracht van 4 jaar naar 1 jaar, onder de conditie dat de vakbekwaamheid van de examinant gelijkwaardig is aan het oorspronkelijke niveau.

Verbetering en nieuwbouw leiden o.a. tot een betere benutting van de ladingruimte en een verbeterd technisch equipement.

Nieuwe financieringsconstructies doen hun intrede, om de ondernemer en de zij-instromer te ondersteunen bij de aanschaf van een nieuw schip. Ook is voor de ondernemer zaak om goede businessplannen op te zetten om de financiering, voor bijvoorbeeld de aanschaf van een kwalitatief goed 2^{e} handsschip, beter te motiveren.

Versoepeling van de bemanningsregelgeving dragen enigszins bij aan de vermindering van personeelskosten.

De containersector kan als voorbeeld worden gezien voor de verbetering van de logistieke efficiëntie in de droge binnenvaart.

Een voorzetting van de imagocampagne is nodig om het varen op of met een klein schip blijvend te stimuleren, door het kleine schip te promoten als een professionele, innovatieve en kansrijke bedrijfstak. Ook de overheid heeft een verantwoording voor een goed en gedifferentieerd vaarwegennet dat alle bestemmingen kan bedienen. Het geïnvesteerde kapitaal voor de aanleg en het onderhoud van de kleine vaarwegen moet zo optimaal mogelijk worden benut, waardoor bedrijfsverplaatsingen naar groot vaarwater wordt voorkomen hetgeen tot kapitaalvernietiging zou leiden.

De projectmatige invalshoeken worden in deel 2 *'Projectuitwerking'* uitgewerkt tot concrete aanbevelingen.

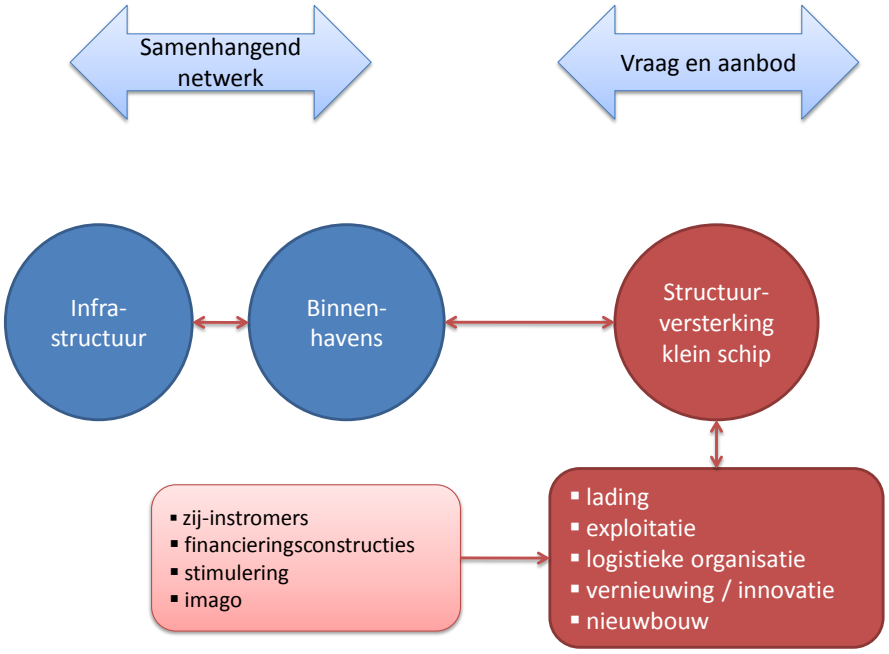
Scenario: benutten van kansen

- *Vergroting ladingpotenties*
- *Verbetering concurrentiepositie*
- *Nieuwe markten aanboren*

4. Samenhangend netwerk voor de kleine binnenvaart

De kleine binnenvaart heeft potentie en op de korte afstanden en in nieuwe markten is nog veel te winnen. Maar het toekomstperspectief van de binnenvaart hangt van meer factoren af dan alleen van de versterking van de vraag en aanbod van lading. Ook de kwaliteit van het netwerk van waterwegen, bepaalt in hoge mate de vraag en aanbod van goederen. Het onderhoud van kleine vaarwegen en het beheer van binnenhavens moet afdoende zijn geregeld.

Figuur 4: Logistieke potenties voor vervoer over water



<u>Waterinfrastructuur</u>

Nederland telt totaal 5.000 km vaarwegen waarvan ruim 3.250 km (65%) kleine vaarwegen in de vaarklasse 1-IV, het domein van het kleine schip in de categorie van 250-1.500 ton. Kleine vaarwegen maken ook een essentieel onderdeel uit van het internationale vaarwegennet. Vooral Frankrijk kent een groot vaarwegennet dat kleiner is dan klasse III, namelijk 6.570 km (75%). Spitsen (350-400 ton) worden ingezet op deze (inter)nationale vaarwegen.

<u>Binnenhavens en ligplaatsen</u>

Binnenhavens vertegenwoordigen een groot economisch belang. Het aantal industriehavens in Nederland bedraagt ongeveer 370, waarvan zo'n 150 tot de grotere havens behoren. Al deze binnenhavens vertegenwoordigen een overslag van ca. 380 miljoen ton per jaar. De (in)directe werkgelegenheid bedraagt 70.000 werkende personen. Bij indirecte werkgelegenheid moet worden

gedacht aan kenniscentra, opleidingsinstituten, scheepswerven, bedrijven die van binnenvaart afhankelijk zijn voor vervoer e.d.

Ondanks het feit dat bij veel binnenhavens sprake is van een goed beheer, zijn er helaas tal van voorbeelden bekend waar de overheid onvoldoende beleidsaandacht en affiniteit heeft voor het beheer en ontwikkeling van de industrie- of overslaghavens. De samenhang van het netwerk van waterwegen en havens (overslaglocaties) dreigt daardoor uiteen te vallen.
Een deel van de overslaglocaties aan het water staan onder druk door ambities van gemeenten die vaak meer oog hebben voor de ontwikkeling van woningen, kantoren of lichte industrie, in plaats van het ontwikkelen van de binnenhaven voor de op- en overslag van goederen. De strenge milieuwetgeving maken nieuwe bedrijfseconomische investeringen in de haven in sommige gevallen er niet makkelijker op. Bij veel kleine gemeenten ontbreekt het aan expertise van natte overslaglocaties, mede als gevolg van beperkte financiële middelen voor onderhoud en beheer.

Een zelfde verschijnsel doet zich voor bij ligplaatsen voor schepen. Vanuit de markt worden diverse signalen opgevangen, waaruit blijkt dat er een aantal ligplaatsen wordt verwijderd en/of door slecht onderhoud niet goed meer is te gebruiken. Vooral voor de dagvaart vormt dit een probleem, waarmee met name het kleine schip wordt geconfronteerd.

Tenslotte komt het veelvuldig voor dat bedrijven gesitueerd op natte bedrijven terreinen geen gebruik maken van het water als transportmiddel. Dit kan te maken hebben met de onbekendheid van vervoer over water, maar in sommige gevallen ligt het bedrijf niet op de juiste plaats, omdat multimodaal vervoer niet in het logistieke profiel past.

Het Centraal Overleg Vaarwegen (Koninklijke Schuttevaer, verladersorganisatie EVO en Vereniging van Waterbouwers) pleiten ervoor het onderhoud van de waterinfrastructuur te ontzien in geval van bezuinigingen van o.a. overslaglocaties, openbare laad- en losplaatsen, kunstwerken, onderhoud van vaarwegen (diepgang, oevers e.d.).

Aanbeveling 1: Aandacht voor binnenhavens en havenvoorzieningen

1A. Behoud, beheer en onderhoud
Het integrale belang van professioneel havenbeheer en het integrale onderhoud van vaarwegen, waaronder laad -en losplaatsen en onderhoud van ligplaatsen, onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse vereniging Binnenhavens en Bureau Voorlichting Binnenvaart en Centraal Overleg Vaarwegen (COV).

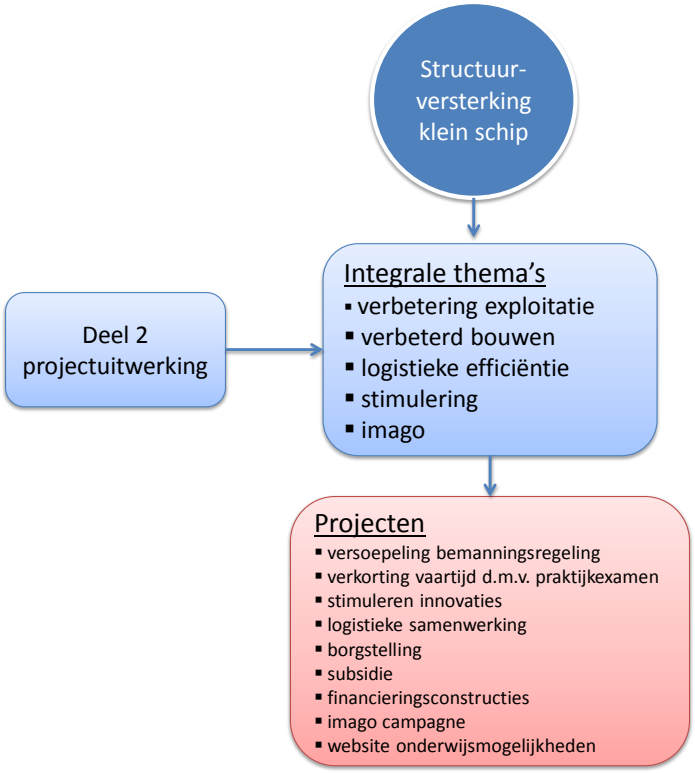
1B. Stimuleren multimodaal vervoer
Bedrijven op natte bedrijven terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water, stimuleren dan wel faciliteren dat de waterinfrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.

Verantwoordelijk: gemeentelijke en provinciale overheden

Deel 2: Projectuitwerking

5. Verbetering exploitatie

In dit deel worden de verschillende invalshoeken die van belang zijn om de structuur van de kleine vloot te versterken uitgewerkt in concrete projecten en aanbevelingen. Deze hebben een sterk integraal karakter. Het is daarom niet mogelijk om kritische succesfactoren te prioriteren. Immers zonder nieuwe deelmarkten is er geen toename van het ladingvolume en is nieuwbouw geen optie. Ook de verbetering van de exploitatie heeft een directe relatie met een efficiënte logistieke afhandeling. Hetzelfde geldt als er geen nieuw personeel zou instromen omdat het ondernemersvak een slecht imago heeft of dat de financiering te onaantrekkelijk is om het vak van schipper uit te oefenen.



5.1. Versoepeling bemanningsregelgeving

Personeelskosten maken een substantieel onderdeel uit van de totale exploitatiekosten van een klein schip. Door het versoepelen van de bemanningsvoorschriften kunnen de lasten enigszins worden verlaagd en het schip efficiënter worden ingezet. Dit draagt er aan bij om kleine schepen te behouden, te innoveren en nieuw te bouwen.

Bemanningssterkte

Voor het kleine schip is de *binnenvaartregeling* op een aantal punten per 1 januari 2011 gewijzigd. Hierover is overeenstemming bereikt tussen het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, het Kantoor Binnenvaart, de vereniging van Waterbouwers, de vakbonden Nautilus International en het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV Vakmensen) en de Minister van Infrastructuur en Milieu.
Deze versoepeling is alleen geldig binnen Nederland en is op de Rijn, de Waal en de Lek slechts van toepassing voor het zogenaamde Rijnkruisende scheepvaartverkeer. Dit is het scheepvaartverkeer beneden het Spijksche Veer (km 857,40), dat de grens tussen Nederland en Duitsland, in de ene of de andere richting, niet overschrijdt.

Ondanks de versoepeling van de bemanningsterkte voor schepen kleiner dan 86 m blijven de exploitatielasten van een klein schip hoog, omdat:

- De bemanningskosten per ton scheepsgrootte van een klein schip aanzienlijk hoger is in vergelijking met een groot schip. Voornamelijk is dit het geval bij het in loondienst hebben van personeel;
- Het technische equipement aan boord van kleine schepen heeft dezelfde aanschafprijs als die van grote schepen.

Versoepeling van de bemanningssterkte voor schepen en hechte samenstellen met een lengte van 86 meter of minder

Type schip	*Exploitatie*	*Huidige regeling*	*Wijziging per 1 januari 2011*
< 70 meter	*A1*	*schipper + matroos*	*1 schipper + 1 matroos*
< 70 meter	*A2*	*2 schippers*	*1 schipper + stuurman*
70-86 meter	*A1*	*1 schipper + volmatroos*	*1 schipper + 1 matroos*
70-86 meter	*A2*	*2 schippers + lichtmatroos*	*1 schipper + 1 stuurman+lichtmatroos*

A1= 14 uur; A2= 18 uur; B= continue vaart (24 uur)

Voor de gehele wijziging van de Binnenvaartregeling: zie de publicatie in de Staatscourant van 31 december 2010: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-20385.html

Modernisering Binnenvaartregeling

Met deze wijziging wordt aan de verbetering van exploitatie enigszins tegemoet gekomen. Binnenvaartondernemers vinden de aanpassing van de Binnenvaartregeling een stap in de goede richting, maar vinden wel dat de context van de huidige Bemanningsvoorschriften is verouderd. Zo heeft bijvoorbeeld de bepaling 'versoepeling van de rusttijd' geen betrekking op de schipper maar op het schip. Op termijn is een herziening van de Bemanningsregeling nodig, om in te kunnen spelen op logistieke- en technologische ontwikkelingen in de kleine binnenvaart, zoals nieuwe scheepsconcepten en andere ondernemingsvormen (trajectvaart). Daarnaast biedt een aanpassing de mogelijkheid om regels voor ondernemers te verminderen en te vereenvoudigen, uitgaande dat het aspect veiligheid niet wordt aangetast.

Trajectvaart

Er zijn binnenvaartschepen die worden gebouwd voor de dagvaart (trajectvaart), waarbij aan het eind van de dag de complete bemanning kan worden gewisseld. Omdat voor de bemanning geen aparte slaapvoorzieningen nodig is, is er een optimale benutting van de laadruimte.

Eenmansvaart

De vrijstellingsregeling voor eenmansvaart heeft momenteel betrekking op schepen tot 55 meter. Vastgesteld is dat er onvoldoende draagvlak is om de lengtegrens voor eenmansvaart op te rekken. Het aspect veiligheid speelt hierin een doorslaggevende rol.

In de huidige binnenvaartregeling (Artikel 5.15) is voor de eenmansvaart een ononderbroken rust van 12 uur voorgeschreven. De huidige rusttijd kent nu een vaste periode van 8 uur die vaststaat tussen 22.00 en 6.00 uur. In combinatie met de maximale vaartijd van 12 uur per dag, betekent dit dat de alleen varende schipper geen mogelijkheid heeft om bijvoorbeeld oponthoud, wachttijd bij

kunstwerken, of calamiteiten als rusttijd te schrijven. De schipper kan die rusttijd wel nemen, maar in zijn exploitatie niet benutten.

Deze rustperiode zou geflexibiliseerd moeten worden, waarbij rekening wordt gehouden met wachttijden bij kunstwerken en tijdens en het laden en lossen.
Door een ononderbroken rusttijd van 8 uur voor te schrijven, in plaats van 12 uur, zou hieraan tegemoet kunnen worden gekomen. Aan de minimale rusttijd in een periode van 24 uur wordt niet getornd, dat blijft 12 uur. Dit maakt de exploitatie enigszins flexibeler zonder dat dit de veiligheid en de dagelijkse rusttijd aantast.

Aanbeveling 2: Modernisering bemanningsregelgeving

2A. Onderzoek bemanningsregelgeving
Een onderzoek starten om de bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen voor de toekomst, die inspeelt op nieuwe generaties schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.

2B. Versoepeling rusttijd eenmansvaart
Een onderzoek starten naar een versoepeling van een ononderbroken rusttijd van 8 uur in plaats van 12 uur.

2C. Wettelijk verankeren praktijkexamen
Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012.

Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

5.2. Praktijkexamen schipper en matroos

De behoefte aan voldoende gekwalificeerd personeel in de binnenvaart is groot. In de komende jaren is er dan ook een groeiende behoefte aan nieuwe instroom van personeel. Het is zaak de aantrekkingkracht voor het werken op een klein schip te vergroten door een nieuwe instroom van ondernemers/schippers in de (kleine) binnenvaart te stimuleren. Op dit moment is het voor een zij-instromer niet gemakkelijk om een vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te verkrijgen. De grootste drempel is de benodigde vaartijd van vier jaar, om in aanmerking te kunnen komen voor een vaarbevoegdheid.

In juli 2009 is de (nieuwe) Binnenvaartwet van kracht geworden waarin de mogelijkheid is opgenomen om door het afleggen van een praktijkexamen een ontheffing te krijgen van drie jaar vaartijd. Dat maakt het voor zij-instromers mogelijk om sneller de benodigde vaartijd te verkrijgen door middel van een jaar vaartijd gekoppeld aan een praktijkexamen. De koppeling van vaartijd en praktijkexamen, aangevuld met een CCV examen of een regulier diploma, maakt het mogelijk in een tijdsbestek van een jaar te meten of kandidaten voldoen aan de eisen, zoals die zijn gesteld voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheid schipper (het groot vaarbewijs).

Naast het '*praktijkexamen schipper*' dat gericht is op verkorting van de vaartijd zal er een '*praktijkexamen matroos*' worden ontwikkeld. Dit examen zal een praktijk- en theoriegedeelte bevatten en worden ontwikkeld overeenkomstig de nu geldende examenvormen voor competentiegericht onderwijs. Het praktijkexamen is al in voorbereiding.

Aandachtspunten zijn:

- Borging van de kwaliteit van het praktijkexamen d.m.v. certificering praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester). De rol van praktijkopleider vervult de schipper, die de student c.q. stagiaire in de praktijk aan boord van het schip begeleid. De didactische kwaliteiten van een leermeester aan boord van een schip zou kunnen verbeteren, door de opleiding tot leermeester verplicht te maken;
- Het aantrekken van een coach die tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij o.a. het opzetten van zijn onderneming;
- Loonsuppletie maatregelen om de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding. Hiervoor zou een Opleiding en Ontwikkelingsfonds moeten worden opgericht.

Nederland volgt hiermee de mogelijkheden van de Europese regelgeving.

Aanbeveling 3: Stimuleren van de zij-instromer

Oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingfonds met als doel de opleiding van het onderwijs en examen te faciliteren, waaronder:

- *Financieel tegemoet te komen van de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, gedurende zijn opleiding;*
- *Certificering van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen;*
- *Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie.*

Verantwoordelijk: OnderwijsCentrum Binnenvaart (OCB)

6. Verbeterd bouwen

Innovaties

Er is een groot aantal initiatieven voor het kleine schip geïnventariseerd die tot doel hebben de exploitatie en de duurzaamheid van het kleine schip te verbeteren. Deze vernieuwingen en innovaties zijn veelal een combinatie van concepten en technische vernieuwingen. Zo zal een nieuw (logistiek) concept voor een motorvrachtschip, vrijwel altijd worden gecombineerd met technologische vernieuwingen, zoals duurzame en zuiniger motoren.

Innovatieve initiatieven*[1]

- *scheepsconcepten voor motorvrachtschepen en duweenheden voor huidige en nieuwe markten;*
- *vergroting van het laadvermogen;*
- *vermindering van het eigen gewicht;*
- *verkleining van de overslagkosten;*
- *nieuwe overslagtechnieken die inspelen op nieuwe markten;*
- *brandstofbesparing en reductie van emissies door:*
    - *gewichtsbesparing;*
    - *reductie van de weerstand van de scheepsromp;*
    - *alternatieve voortstuwing en aandrijving;*
    - *alternatieve brandstoffen;*
    - *benutting, gebruik en gedrag.*

Uitgangspunt is om 50 nieuwe kleine schepen in de vaart te brengen voor 2015*[2]. De realiteit gebiedt, dat mede door de kredietcrisis, de realisatie van dit uitgangspunt wat verder in de tijdshorizon is komen te liggen. Toch is er op dit moment behoefte aan nieuwe schepen in de categorie 1000-1500 ton. Medio 2011 zet een Nederlandse rederij een aantal nieuwe schepen van 1500 ton (90 TEU) in de markt.

Nieuwe generatie ladingdragers, zoals duweenheden zijn ontworpen om zo kosteneffectief en milieuvriendelijk mogelijk te varen. De duweenheden zijn in staat om zelfstandige kleine vaarafstanden te overbruggen. In deze concepten kunnen verschillende kleine schepen worden gecombineerd tot grotere eenheden, een zogenaamd meervoudig koppelverband, dat ook kan worden ingezet op grotere vaarwegen. Na afkoppeling kunnen de kleinere schepen, die afzonderlijk een eigen aandrijving hebben, zelfstandig de kleine vaarwegen bedienen.

Emissienormen motoren

Vanaf 2016 wordt de CCR-4 norm voor schepen van kracht, die de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren moeten terugdringen. Een belangrijke stap op weg naar het duurzaam maken van de binnenvaart. Deze regeling gaat echter alleen op wanneer de scheepsmotor daadwerkelijk moet worden vervangen. Een oude motor die nog functioneert, mag blijven draaien.

Uitstoot van motoren

De binnenvaart en de vrachtauto kennen verschillende juridische normen voor de uitstoot van emissies. Binnenvaartmotoren gaan uit van de CCR-norm en de vrachtauto's van de Euronorm.

Vanaf 2016 geldt voor de binnenvaart de CCR-4 norm bij vervanging van motoren. De vrachtwagen zal uitgaan van de Euro-VI norm hanteren. Verwacht wordt dat CCR-4 norm en Euro-VI norm gelijkwaardig aan elkaar zullen zijn.

* 1 zie deelnota Verbeterd Bouwen: Innovatieve initiatieven voor het 'Kleine Schip', EICB

*2 zie visiedocument 'Een goede toekomst voor het kleine schip', 2008

Hoe de CCR-4 regeling er uit gaat zien, is nog niet bekend.
In de nieuwbouw van kleine schepen of nieuwe scheepsconcepten is het toepassen van vrachtwagenmotoren een aantrekkelijke optie om de kosten van nieuwbouw en vernieuwing te drukken.

Vrachtwagenmotoren in binnenvaartschepen: een goede optie
Een alternatief om de kosten te drukken en de uitstoot van schadelijke emissies te beperken, is het toepassen van de nieuwste vrachtwagenmotoren in binnenvaartschepen. Dit zijn motoren met een vermogen van 650/750 PK. Dit kunnen één of twee motoren zijn, afhankelijk van het vermogen en acceleratie die men wil bereiken. Bij de installatie van twee motoren, kan afhankelijk van de vaaromstandigheden, één van de motoren in- of uitgeschakeld worden.
Als het vaargebied van het kleine schip grotendeels betrekking heeft op kleine vaarwegen en kanalen kan vaak worden volstaan met de toepassing van één vrachtwagenmotor.
Een vrachtwagenmotor kan echter niet zonder meer als motor voor een schip worden gebruikt, maar zal moeten worden omgebouwd (gemariniseerd). Vervolgens zal typegoedkeuring volgens de 97/68/EG moeten worden opgevraagd.

Mariniseren
Bij een gemariniseerde motor is het koelsysteem ingrijpend gewijzigd. Vanwege het ontbreken van zijwind is een radiator nutteloos en wordt de olie niet meer gekoeld door de wind langs het carter, waardoor (meestal) ook een aparte oliekoeler noodzakelijk is. Verder wordt een schip in tegenstelling tot een auto niet in beweging gezet door een koppeling(pedaal). De kracht van de stationair lopende motor wordt door het inschakelmechanisme in één klap via de keerkoppeling overgebracht op de schroef. Om te voorkomen dat de motor door deze plotselinge weerstand af zou slaan, wordt gebruik gemaakt van een verzwaard vliegwiel met daaraan een demperplaat. Ook het uitlaatsysteem wordt ook aangepast.

Brandstof LNG
Vloeibaar aardgas (LNG) wordt gezien als de brandstof van de nabije toekomst. De wereldvoorraden van aardgas zijn aanzienlijk groter dan de voorraden olie. LNG wordt hiermee dan ook gezien als een uitstekende transitiebrandstof naar de energiedragers van de toekomst, zoals waterstof en uit biomassa geproduceerde LNG (Bio-LNG). Een ander voordeel van deze brandstof is dat bij de verbranding hiervan nagenoeg geen schadelijke emissies vrij komen, zoals NOx en PM (roet) deeltjes en is de CO_2 uitstoot per energie-inhoud lager ten opzichte van bijvoorbeeld gasolie.

Overige initiatieven
Voor verder herstel en groei in de droge binnenvaart zullen nieuwe markten moeten worden aangeboord. Het is niet zo vanzelfsprekend dat de bedrijven de binnenvaart inzetten of als mogelijke optie overwegen. Een nieuw project 'Maatwerk Voorlichting voor Verladers' van het Bureau

Voorlichting Binnenvaart (BVB) moet hier verandering in brengen. Verladers worden benaderd om de voordelen en mogelijkheden van de binnenvaart onder de aandacht te brengen, door middel van een concreet logistiek advies op maat. Parallel hieraan loopt op dit moment ook een initiatief 'Milieu Prestatie Contracten' (MPC-subsidie), die zich richten op het een zuiniger brandstofgebruik van het binnenvaartschip.
Daarnaast wordt in het kader van het project 'Klein Schip' aanbevolen om praktische innovaties in de binnenvaart te stimuleren, zoals het toepassen van voor- en naschakeltechnieken (o.a. katalysatoren en roetfilters). In het laatste geval worden de bestaande motoren voorzien van katalysatoren en roetfilters. De levensduur van de binnenvaartmotor wordt op die manier optimaal benut. Ook het ontwikkelen van nieuwe overslagtechnieken is relevant, waardoor voor de binnenvaart nieuwe marktperspectieven ontstaan.

Het is zaak de verschillende lopende en nieuwe initiatieven te bundelen tot één ***Innovatieplatform***, waarbij de samenwerking en kennis tussen overheid, brancheorganisaties, marktpartijen (ondernemers, verladers, logistieke dienstverleners en binnenvaartrederijen) en kennisinstituten centraal staan en er synergie ontstaat in de samenwerking, zoals:

- het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken, zoals overslagtechnieken;
- Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren, namelijk:
    - Promoten van (geschakelde) vrachtwagenmotoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur.
    - Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen.
    - Het stimuleren van voor- en naschakeltechnieken
    - Het in beeld brengen van potentiële binnenvaartondernemers.

<u>Technische regelgeving</u>
De instandhouding van bestaande schepen wordt ook beïnvloed door de technische regelgeving voor Europa. In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is vastgelegd dat binnenvaartschepen aan bepaalde technische eisen moeten voldoen. Voor bestaande schepen zijn de technische voorschriften van een overgangstermijn voorzien die op een bepaalde datum afloopt. De eerste wettelijke termijn is reeds vanaf 2010 ingegaan en loopt door voor de periodes 2015, 2020…. tot 2035 en 2041. De overgangsregeling heeft het gevaar in zich dat de kleine vloot vroegtijdig wordt gesaneerd, omdat in de praktijk bepaalde maatregelen moeilijk uitvoerbaar zijn of onevenredig hoge kosten met zich meebrengen. Hierdoor dreigt er een complete markt voor kleine schepen weg te vallen. Wel is er de mogelijkheid om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Hiermee wordt bereikt dat een eventuele sanering gefaseerd wordt uitgesteld.
De binnenvaart brancheorganisaties geven aan dat naar verwachting met name de ondernemers met schepen kleiner dan 1000 ton, niet in staat zijn de noodzakelijke investeringen in het kader van de technische overgangsbepalingen te financieren. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat de opbrengsten van deze schepen te klein zijn om grote investeringen te doen in het kader van de technische regelgeving. Dit afgezet tegen de gemiddelde hoge leeftijd van de schipper/eigenaar kan dit consequenties hebben voor het voortbestaan van de huidige vloot op middellange termijn.
Ondernemers daarentegen in de categorie 1000-1500 ton hebben een gunstiger marktpositie en de bedrijfseconomische mogelijkheden zijn groter. Zij moeten wel in staat worden geacht om te kunnen voldoen aan een deel van de technische overgangsbepalingen op lange termijn.

Knelpunten in de uitvoering van de overgangsbepalingen
De brancheorganisaties vinden dat een aantal voorschriften in de overgangsbepalingen moeilijk uitvoerbaar zijn, namelijk:

- *Nut en noodzaak is niet altijd duidelijk, met betrekking tot veiligheid en milieuopbrengst;*
- *De stapeling van voorschriften over de jaren heen leidt tot onevenredig grote investeringen;*
- *Toezicht en handhaving en interpretatie van de voorschriften zijn onduidelijk;*
- *Het doel en uitgangspunt van de technische overgangsbepalingen is niet altijd duidelijk.*

De hardheidsclausule voorziet erin dat voor situaties, waarin een technische maatregel niet haalbaar is of een onevenredig grote investering vergt, voor individuele gevallen kan worden afgeweken van de wettelijke eisen. In het kader van de economische crisis is voor de gehele binnenvaart de crisis-hardheidsclausule als tijdelijk maatregel gehanteerd. Deze maatregel loopt binnenkort af, maar de naweeën van de crisis duren nog een tijd voort (overcapaciteit ladingaanbod, lage tarieven e.d.).
Naar het zich laat aanzien zal de markt tot 2015-2016 nog instabiel zijn. Het ligt daarom voor de hand de crisis-hardheidsclausule voor de (kleine) binnenvaart te verlengen totdat de economische balans in de markt is hersteld. Parallel hieraan dient een **zwartboek** te worden opgesteld dat aangeeft welke technische eisen qua investering en nut en noodzaak niet realistisch kunnen worden uitgevoerd. Vervolgens wordt dit zwartboek voorgelegd aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met het advies om niet haalbare voorzieningen terug te draaien.

Behoud van het marktaandeel
Niemand is gebaat bij een negatieve model-shift voor de kleine binnenvaart. Ook voor verladers is het belangrijk om de beschikking te hebben over verschillende modaliteiten. De vraag dient daarom te worden beantwoord waar het omslagpunt ligt tussen vraag en aanbod van kleine schepen. Inzicht is daarom nodig in de ondergrens van het aantal kleine schepen, onderscheiden naar scheepsklassen, dat minimaal nodig is om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te kunnen voldoen.
Door middel van monitoren kan worden gesignaleerd welke maatregelen moeten worden ingezet bij een dreigend verlies aan schepen, waarbij de situatie in 2009 uitgangspunt is. Regie is nodig als niet aan deze uitgangspunten kan worden voldaan. Het oprichten van een Waarborgfonds (zie aanbeveling 8) speelt hierop in.

Figuur 5: Uitgangspunten voor monitoren is de situatie in 2009

Jaar	Scheepscategorie	Motorvrachtschepen	
	Tonnen	Aantal	Tonnage
2009	< 400	272	79.426
	400-1000	1.089	768.170
	1000-1500	653	788.083

Aanbeveling 4: Oprichting van een 'Innovatieplatform'

Het oprichten van een 'Platform van Innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen door:

- *Het bundelen en verbreden van kennis door het samenbrengen van lopende initiatieven zoals 'Maatwerk Voorlichting voor Verladers' en 'Milieu Prestatie Contracten';*
- *Het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken;*
- *Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren*

Verantwoordelijk: EICB

Aanbeveling 5: Aanpassingen van het pakket van wettelijke technische voorzieningen

5A. Crisis-hardheidsclausule verlengen tot 2015-2016.

5B. Zwartboek opstellen van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering, nut en noodzaak.

5C. Zwartboek voorleggen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ter besluitvorming over niet-realistische voorzieningen.

Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanbeveling 6: Behoud van het marktaandeel

Onderzoek naar de ondergrens van het benodigd minimaal aantal kleine schepen om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. Periodiek monitoren als instrument voor het nemen van adequate maatregelen (zie aanbeveling 8: waarborgfonds).

Verantwoordelijk: brancheorganisaties

7. Logistieke efficiëntie

Het *'Advies van de binnenvaart ambassadeur'* d.d. 29 september 2010 die, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ondermeer gekeken heeft naar de mogelijkheden van structuurversterking in de binnenvaart, karakteriseert de binnenvaart als onprofessioneel.
Een goede concurrentiepositie van kleine schepen wordt nog steeds nadelig beïnvloed door de organisatorische versnippering in de huidige binnenvaartmarkt. Zo'n 87 % van de schippers zijn eenmansbedrijven en slechts een klein deel is aangesloten bij samenwerkingsverbanden, zoals coöperaties.
De containerbinnenvaart wordt daarentegen als een voorbeeld van professionaliteit genoemd.

Dit is een goede aanleiding om de organisatie van de containerbinnenvaart en die van de droge binnenvaart tegen het licht te houden. De bevindingen in dit thema zijn deels opgetekend uit een aantal gespreken met bevrachters, schipperscoöperaties en containeroperators.

7.1. De organisatie van de containerbinnenvaart

De containerbinnenvaart kent slechts punt- tot puntrelaties (trajectvaart) en heeft zich sterk geprofessionaliseerd. De intermodale terminaloperators zijn in feite logistieke dienstverleners die de transportstroom coördineren tussen klant en zeeterminal v.v.

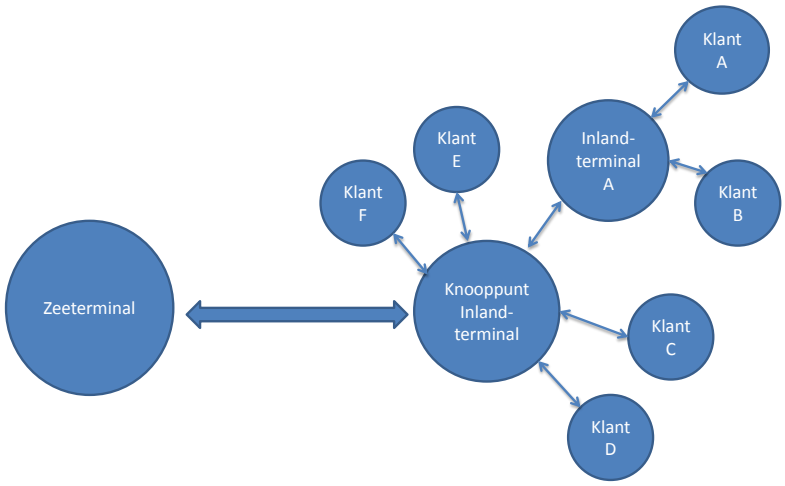
Inland terminals zijn logistieke operators en verzorgen:

- *op- en overslag,*
- *voor- en natransport,*
- *voorraadbeheer,*
- *beschikken over douanefaciliteiten,*
- *empty depot,*
- *douane faciliteiten.*

zie: www.Vito-Nederland.nl

Problemen doen zich echter voor bij de afhandeling op de zeeterminals. Hier kunnen de wachttijden behoorlijk oplopen, omdat er sprake is van suboptimalisatie in de keten. Momenteel wordt in deze sector sterk ingezet op de verbetering van de afhandelingscondities in de zeehavens.

Figuur 6: Organisatorisch netwerk inlandterminals

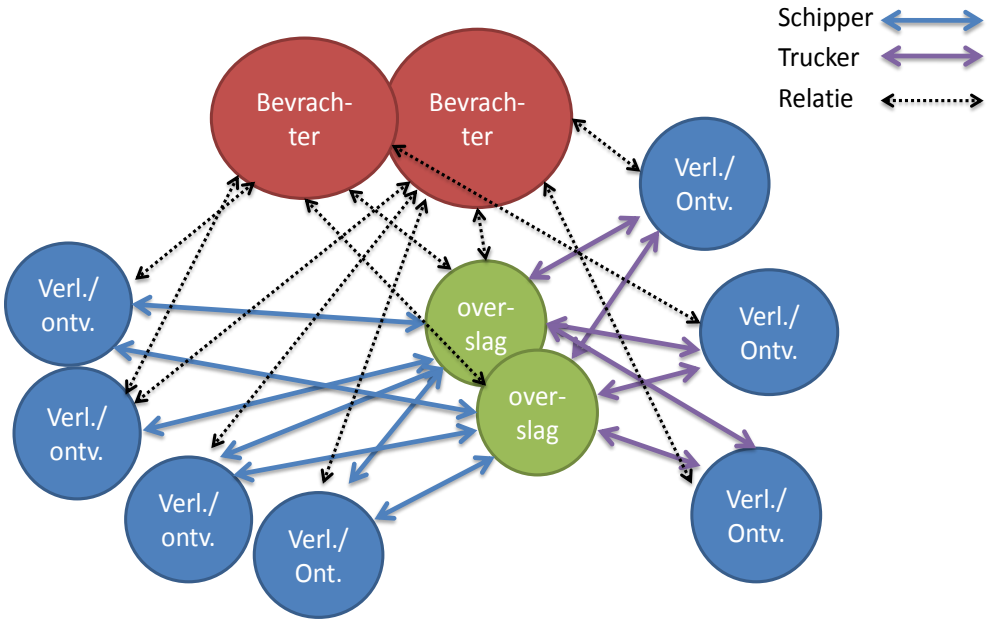


7.2. De organisatie van de droge binnenvaart

De droge binnenvaart heeft een ingewikkelder organisatiestructuur dan de containerbinnenvaart.
Er is sprake van veel kriskras relaties, die zowel maritiem als continentaal gericht kunnen zijn. De droge binnenvaart kent ook meer marktpartijen, de verlader/ontvanger, de bevrachter, het overslagbedrijf en de schipper. Soms is een goederenstroom dedicated gericht: direct van verlader naar klant.
In de meeste gevallen vormt het overslagbedrijf de tussenschakel in de keten. Bevrachters maken vaak gebruik van verschillende overslagbedrijven. Ook maken zij veelal gebruik van een vaste groep schippers, maar er wordt over het algemeen niet onder contract gevaren. Schippers regelen vaak hun eigen retourvracht.

In de droge ladingvaart wordt onderscheid gemaakt in de dagvaart, de semi-continuvaart en de continuvaart, waarbij respectievelijk 14, 18 of 24 uur mag worden gevaren, afhankelijk van de exploitatiewijze en bemanningssamenstelling. In deze markt is er meestal sprake van een vaste relatie met de klant of opdrachtgever.
Daarnaast is er ook nog de 'vrije markt' te onderscheiden, de zgn. spotmarkt. De spotmarkt kent geen vaste relatie met de klant of opdrachtgever. Van langdurige contracten is geen sprake hetgeen deze groep kwetsbaar maakt in periodes van laagconjectuur.

Figuur 7: Huidig organisatorisch netwerk droge ladingvaart

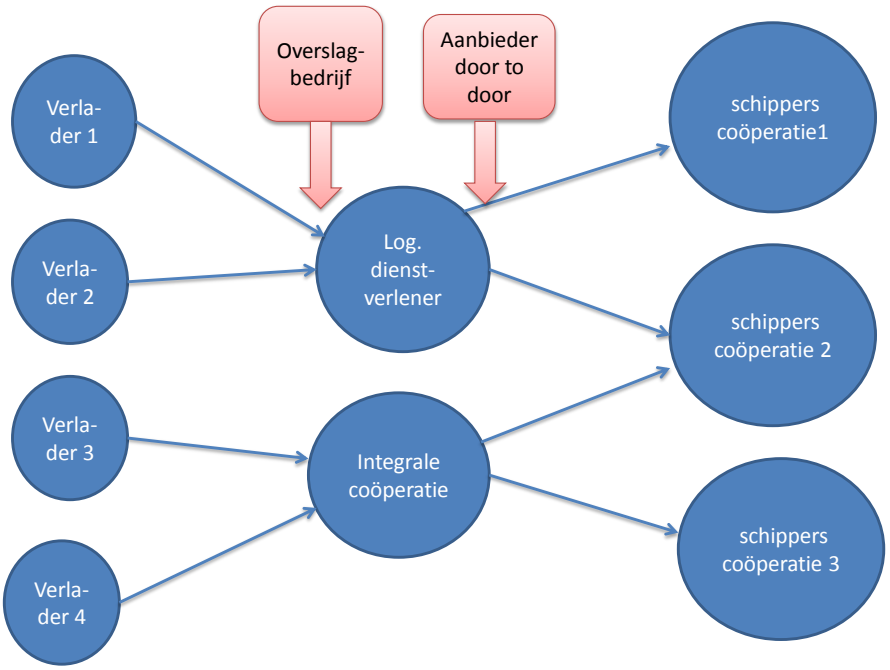


Droge binnenvaart: ingewikkeld en niet transparant
De organisatie in de droge binnenvaart is ingewikkeld, maar ook niet transparant. De verlader/klant kan een opdracht wegzetten bij een bevrachter, al of niet met inschakeling van een overslagbedrijf, maar kan ook rechtstreeks de schipper/eigenaar hiervoor benaderen.

Suboptimalisatie in de keten
Individuele schippers weten zich vaak onvoldoende te onderscheiden in de markt en bouwen niet altijd een stabiele relatie op met bevrachters of verladers. Op dit moment heeft ca 87% van de schipper/eigenaren slechts één schip in exploitatie.
Veel schippers onderhouden een vaste relatie met de bevrachters/ opdrachtgevers. Die relatie is echter in veel gevallen niet contractueel vastgelegd.
In elke schakel van de logistieke keten is er sprake van suboptimalisatie. Dit is niet alleen een specifiek probleem in de droge binnenvaart, maar komt voor in vrijwel alle logistieke ketens waar sprake is van veel individuele partijen. Onvoldoende afstemming en samenwerking gaat ten koste van de efficiëntie in elke logistieke keten.

Professionele organisatievormen
De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur. De klantgerichtheid, de logistieke dienstverlening, service en betrouwbaarheid, is dan het beste gewaarborgd.
De bevrachter of het overslagbedrijf kan hierin de spil zijn. Maar ook een schipperscoöperatie of verlader (in geval van dedicated vervoer) kan zich profileren als een logistieke dienstverlener.

Figuur 8: Gewenste logistieke organisatie droge ladingvaart



De markt zal voor een verbetering van de logistieke organisatie zelf het initiatief moeten nemen.
Voor de hand liggende ontwikkelingen zijn:

- *opschaling en specialisatie van bevrachters tot logistieke dienstverleners*
  Bevrachters hebben zich over het algemeen goed in de keten geïntegreerd, wat een efficiënte logistieke afhandeling ten goede komt. Het is wenselijk dat het aantal bevrachters de samenwerking met overslagbedrijven en dienstverleners uit het wegvervoer zoekt.

Hierdoor kan een logistiek 'deur tot deur' concept worden aangeboden. Ook binnenvaartrederijen kunnen de functie van logistieke dienstverlener in het binnenvaartvervoer op zich nemen, evenals enkele grote verladers in geval van dedicated vervoer.

> ***De functie van een overslagbedrijf***
> *Overslagbedrijven zijn historisch gezien ontstaan uit handelsbedrijven. Op een overslagbedrijf (Regionaal Overslag Centrum) vindt o.a. de overslag, opslag, veredeling van goederen plaats en soms ook de behandeling van containers. Enkele overslagbedrijven nemen ook de functie van bevrachter op zich.*
> Zie www.rocnl.com

- *Opschaling en specialisatie schippers*

Fysieke- en organisatorische schaalvergroting gaan gepaard met veranderingen in de logistieke keten. Een gebruikelijke reactie hierop is het inzetten van een proces van differentiatie en specialisatie. Ook de invloed van partijen binnen de keten verandert hierdoor. Een gezonde balans in de keten is van positieve invloed op de tarievenstructuur voor alle partijen. De binnenvaart is er niet gebaat bij een organisatiestructuur zoals in geval van de foodsector, waarbij de invloed binnen de keten nadrukkelijk in handen is van de retailer.
Om tot een stabiele markt te komen is het van belang dat de schippers zich als collectieve ondernemers manifesteren, door een duurzame relatie te ontwikkelen met bevrachters (logistieke dienstverleners) en opdrachtgevers. Het onderhouden van een goede klantrelatie is essentieel voor de samenwerking.

Mogelijkheden zijn:

- *Samenwerking in coöperaties*
  Organisatorische opschaling kan worden bereikt door de samenwerking in een coöperatie. Men heeft dan de mogelijkheid om op te schalen naar:
  - een integrale coöperatie, die ook de bevrachting op zich neemt (logistieke dienstverlener);
  - een schipperscoöperatie die (langdurige) contracten afsluit met klanten en logistieke dienstverleners.

- *Klantgerichtheid individuele ondernemers*
  Individuele schippers die zich niet aan een coöperatie willen binden dienen zich te profileren als dienstverlener voor het vervoer van en naar de klant. Het is van belang dat schippers vaste contracten afsluiten met logistieke dienstverleners.

- *Loondienst*
  Het komt ook voor, zij het in mindere mate, dat schippers in loondienst werken. Dit komt vaker voor in de containersector.

> ***Coöperaties***
> *Een coöperatie heeft als uitgangspunt het doel van de leden (schippers) te behartigen. Men kan daarbij samenwerken met een commerciële bevrachter (schippers coöperatie) of een eigen bevrachter in loondienst aanstellen (integrale coöperatie).*
> *In Nederland opereren naar schatting 5 coöperaties, waarvan NPRC de grootste is. Hierin zijn naar schatting op dit moment slechts 150 tot 200 schippers aangesloten.*

De watervrees voor een coöperatie
In tijden van hoogconjunctuur is de coöperatie voor schippers vaak onaantrekkelijk. Zij denken op dat moment aan hun individuele belangen (winstoptimalisatie) en stappen uit de coöperatie. Daarentegen is in een periode van recessie de vraag om bij een coöperatie te worden toegelaten groot. Schippers die zich realiseren dat een lidmaatschap van een coöperatie, zowel in goede als slechte economische tijden, het voordeel heeft dat men werkt in één bedrijfscultuur met langdurige contracten, geven blijk van een coöperatief ondernemerschap.

Verbetering transparantie

Het inzicht in de droge binnenvaartmarkt zou kunnen worden vergroot wanneer overzichtelijk wordt aangegeven welke bevrachter/logistieke dienstverlener welke diensten aanbiedt en in welk geografisch gebied hij opereert. Het inzichtelijk maken van de aan te bieden diensten en de wijze waarop de transacties tot stand komen, zoals servicegerichtheid, vaargebied, overslag- en opslagmogelijkheden, voor- en natransport, verbetert de transparantie. Voor nieuwe klanten en voor het aanboren van nieuwe markten kan dit van doorslaggevend belang zijn om te kiezen voor multimodaal vervoer.
Om de nodige duidelijkheid in de markt te creëren, zijn gezamenlijke bevrachtingvoorwaarden een belangrijk instrument. Dit kan in samenwerking met de EVO (Eigen Verladers Organisatie) worden opgepakt. De CBRB vervoersvoorwaarden kunnen hiervoor een kader vormen.
De branche wil zich inspannen voor een betere samenwerking, door het organiseren van bijeenkomsten die ten doel hebben dat marktpartijen (o.a. schippers en bevrachters) zich beter gaan onderscheiden in de markt, door zich te richten op de aspecten duurzaamheid en specialisatie.

Aanbeveling 7: Samenwerking in de keten

7A. Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken, te weten:

- *Inzicht in geografisch operatiegebied;*
- *Aard dienstverlening (door to door transport);*
- *Omvang vaargebied;*
- *Overslag- en opslagmogelijkheden;*
- *Organiseren van bijeenkomsten, gericht op duurzaamheid en specialisaties in de markt.*

7B. Gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden
De CBRB vervoersvoorwaarden vormen hiervoor een kader.

Verantwoordelijk: brancheorganisaties

8. Stimulering

8.1. Subsidieregelingen

Een belangrijke invalshoek voor modernisering van de bestaande vloot zijn de subsidieregelingen:

- Vervroegde Afschrijving Milieu Investering (VAMIL);
- Milieu Investering Aftrek (MIA);
- Energie Investering Aftrek (EIA).

Deze VAMIL en MIA regelingen vallen onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de EIA valt onder die van het ministerie van Economie Zaken, Landbouw en Innovatie. Deze regelingen hebben ten doel het stimuleren van milieuvriendelijke investeringen mogelijk te maken en zijn bedoeld voor het gehele midden en klein bedrijf. Jaarlijks geven deze ministeries een milieulijst uit van bedrijfsmiddelen die in aanmerking komen en stellen het beschikbare budget vast. Voor 2011 is voor deze regelingen ca. 140 miljoen beschikbaar gesteld.

Overzicht subsidieregelingen
Bij het EICB is een overzicht beschikbaar van de verschillende subsidieregelingen. Ook de belangrijkste regelingen in Duitsland, Frankrijk en België zijn daarin opgenomen.

<u>Geen profijt voor de kleine vloot</u>

Helaas pakken deze regelingen voor kleine ondernemers niet gunstig uit. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, ontvangt de schipper geen uitkering uit de MIA of EIA. Deze regelingen zijn niets anders dan een extra fiscale aftrekpost. Het percentage inkomsten- of vennootschapsbelasting bepaalt de hoogte van het financiële voordeel dat de ondernemer uit de MIA en EIA geniet.
Voor ondernemers met kleine schepen, die navenant een kleinere omzet genereren, is er weinig financieel voordeel te behalen. Er zijn zelfs scenario's denkbaar waarbij het voordeel nagenoeg nihil is. In de praktijk blijkt dat het voor de te betalen belasting geen verschil maakt of er MIA geclaimd wordt of niet. Het levert voor de ondernemers van kleine schepen (FlexFleet) geen voordeel op en milieuvriendelijke investeringen blijven daardoor uit.
Omdat de bouwkosten en investeringen voor kleine schepen aanzienlijk duurder zijn dan die voor grote schepen wordt het kleine schip onevenredig benadeeld (zie deel 1, hoofdstuk 2). Ondanks de versoepeling van de bemanningsterkte voor schepen kleiner dan 86 m, blijven de exploitatielasten van een klein schip hoog (zie hoofdstuk 5).

Subsidie- en fiscale regelingen schieten te kort
Een adequate subsidieregeling gericht op de vernieuwing en nieuwbouw van kleine schepen ontbreekt op dit moment.

<u>Aanpassing van de bestaande regelingen</u>

Een specifieke regeling om de kleine vloot te moderniseren is noodzakelijk. De uitgangspunten van de MIA en EIA bieden goede aanknopingspunten voor het stimuleren van vernieuwingen. Hieronder vallen een groot aantal bedrijfsmiddelen voor bestaande en nieuwe schepen. Met een dergelijke (aangepaste) subsidieregeling kan ook in voorzieningen worden geïnvesteerd die in het kader van de overgangsregeling noodzakelijk zijn. Het eerstvolgende tijdpad in de overgangsregeling is 2016.

Een nieuwe subsidieregeling moet worden opgesteld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande regelingen VAMIL, MIA en EIA als financieel kader. In feite gaat het om een differentiatie

van deze regelingen, waarbij het grootste deel van de financiën als fiscale aftrekpost blijft bestaan, en een kleiner deel als forfaitair deel wordt aangewend voor de kleine binnenvaart.
De voorgestelde regeling gaat er vanuit om vanaf 2012 gedurende 4 jaar 40 miljoen uit de MIA en EIA vrij te maken om het kleine schip te ondersteunen op het gebied van duurzaamheid. De eventuele overheadkosten voor het beoordelen van subsidieaanvragen dienen ook uit dit bedrag te worden bekostigd. Een conceptregeling is door het EICB opgesteld.

8.2. Financiering

Borgstelling
In het afgelopen decennium is weinig geïnvesteerd in nieuwe schepen. Om de markt voor kleine schepen niet verloren te laten gaan is het belangrijk om bestaande schepen, die in een kwalitatief goede staat verkeren, te behouden voor de markt. Achterliggende gedachte is om voor een nieuwe generatie schippers, de zogenaamde zij-instromers, de aantrekkingskracht voor het schippersberoep te vergroten. Met de aanschaf van een relatief goedkoop klein schip kan dan de komende jaren kapitaal worden opgebouwd, waarmee in een nieuw schip kan worden geïnvesteerd.
Daarnaast is belangrijk dat alternatieve financieringsmogelijkheden worden geïntroduceerd om de financiering van een nieuw schip mogelijk te maken.

Het lijkt in de praktijk niet makkelijk om een bestaand schip te financieren. Voor de financiering van een bestaande Kempenaar in goede staat van pakweg € 100.000 zal de ondernemer, ondanks staatssteun, eigen geld moeten inbrengen.

Banken stellen zich momenteel voorzichtig op in het financieren van kleine schepen. Eén van de redenen hiervoor is de onzekere waardeontwikkeling van oude schepen. In goede tijden financieren de banken 80% van het investeringsbedrag. In minder goede tijden financieren zij maximaal 50-60% van de realistische waarde van nieuwbouw schepen. In minder goede economische tijden zijn waardeschommelingen in de financiering van ca. 25 à 30% geen uitzondering.

Ondernemingen in het midden- en kleinbedrijf die bij een bank krediet willen vragen voor de aankoop, renovatie of nieuwbouw van een schip kunnen een beroep doen op het Besluit Borgstelling MKB-Kredieten.

Borgstelling MKB-Kredieten
De overheid stelt zich garant voor maximaal 50 % van het bedrag dat door de bank als krediet wordt verstrekt.

Hiermee lijkt het alsof de banken in de financiering van een schip weinig risico lopen, omdat zij een hypotheek verstrekken die is gebaseerd op de executiewaarde. De extra financiering, die daar boven op komt, wordt afgedekt door het Borgstellingskrediet (staatsgarantie).
De banken*1 geven echter te kennen, dat zij een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben.
Voor de dekkingsgraad van de financiering is het type schip bepalend. Hoe kleiner en ouder het schip, hoe lager de dekkingsgraad wordt. De ondernemer zal daarom altijd eigen vermogen moeten inbrengen. Verstrekking van een te hoge hypotheek brengt, gelet op de hogere rente- en afschrijvingsvoet, ook een hoger bedrijfsrisico met zich mee. Hierdoor is de kans groot dat de ondernemer nooit van de financiering af komt. En met een faillissement van een schipper zijn ook de banken niet gebaat.

*1 *Met de ABN-AMRO, ING, Deutsche Bank en Rabobank is overleg gevoerd om inzicht te krijgen in de wijze waarop de financiering voor een kwalitatief goed 2e handsschip wordt afgewogen.*

De looptijd van leningen voor nieuwe schepen is uitgerekt naar 20 jaar.
Voor bestaande schepen dienen de leningen over het algemeen binnen een periode van 10 jaar te worden terugbetaald. Afhankelijk van de economische situatie, bezien de banken of de looptijd naar 15 jaar kan worden opgerekt. Bij de beoordeling op kredietwaardigheid vormen de sociaal-maatschappelijke achtergronden van een ondernemer een belangrijke invalshoek. Een ambitieuze ondernemer, met een duidelijk visie op ondernemen, is mede bepalend in de overweging tot financiering. Het wordt als positief ervaren als een schipper lid is of lid wil worden van een coöperatie, maar dit wordt niet als criteria gehanteerd.

Criteria voor de financiering van een oud schip

- *Sociaal-maatschappelijke achtergronden;*
- *Visie en motief op ondernemerschap;*
- *Goede financiële voorbereiding (eigen vermogen ondernemer);*
- *Businessplannen (terugverdientijd, contracten);*
- *Nieuw Certificaat van Onderzoek (CvO);*
- *Inzicht in de eventuele kosten bij herkeuring;*
- *Betrouwbare hoofdmotor en keuringsrapport;*
- *Executiewaarde.*

In de praktijk blijkt dat de kwaliteit van businessplannen te wensen overlaat. Een handleiding is gewenst om meer uniformiteit in businessplannen te krijgen.

Ratiofinanciering

Om de overfinanciering in de binnenvaart in grote lijnen inzichtelijk te maken, gebruiken banken het 'ezelsbruggetje' van ratiofinanciering:
De binnenvaartbranche genereert ca. 2 miljard omzet per jaar. De operationele kosten (excl. rente en afschrijving) bedragen grofweg circa 1 miljard, waardoor het operationele resultaat zo'n 1 miljard bedraagt.
Een gebruikelijk ratio is 3,5. De maximale financiering voor de binnenvaart is dan 3,5 x 1 miljard is 3,5 miljard. Het totaal van de financieringen in de binnenvaart bedraagt op dit moment ca. 5 miljard. De overfinanciering in de branche komt hiermee duidelijk naar voren.

Nieuwe financieringsconstructies

Nieuwbouw van kleine schepen is vaak ook niet aan de orde vanwege de lange terugverdientijd. De prijs voor een nieuw schip van 1000-1500 ton ligt tussen de 2-2,5 miljoen. Voor een ondernemer vergt het het nodige bedrijfsinzicht en durf om te investeren en exploiteren. Alternatieve financieringsconstructies moeten dan uitkomst bieden.

Nieuwe financieringsconstructies doen intrede in de binnenvaart

- *Franchising;*
- *Leasing;*
- *Nieuw voor oud.*

Een ***franchisingconstructie*** is een reeds lang bestaande financieringsconstructie, maar is voor de kleine scheepvaart een betrekkelijk nieuw fenomeen. Indien een startende of gevestigde ondernemer (schipper) een nieuw schip wil exploiteren, zoekt hij daarvoor een opdrachtgever,

bijvoorbeeld een rederij, een logistiek dienstverlener of een verlader. In eerste instantie huurt en exploiteert de schipper het schip. Hij heeft daarbij recht om het schip te kopen. De koopsom wordt vooraf vastgelegd in de huurovereenkomst. Op het moment dat de schipper besluit om het schip te kopen zal hij het geld moeten lenen. Hij heeft daarbij de keuze om dit geld bij de bank te lenen of bij de betrokken ondernemer: de eigenaar die het schip in de vaart heeft gezet.
De voordelen van deze constructie is dat er een duurzame samenwerking kan ontstaan tussen de logistieke dienstverlener en de 'dienstverlenende' schipper. De nieuwe ondernemer moet wel goed doordrongen zijn van de risico's van de onderneming.
Banken zien geen rol voor zichzelf weggelegd in franchiseconstructies. Dit wordt overgelaten aan de schippers in samenwerking met rederijen en/of bevrachters.

Franchising
De Neo-Kemp was één van de eerste type schepen met een franchisingconstructie. Dit is een aantrekkelijke constructie om de commerciële samenwerking tussen de verschillende keten partijen te bevorderen. Voor de schipper biedt dit de mogelijkheid om een nieuw schip te exploiteren, die uiteindelijk ook zijn bezit kan worden.

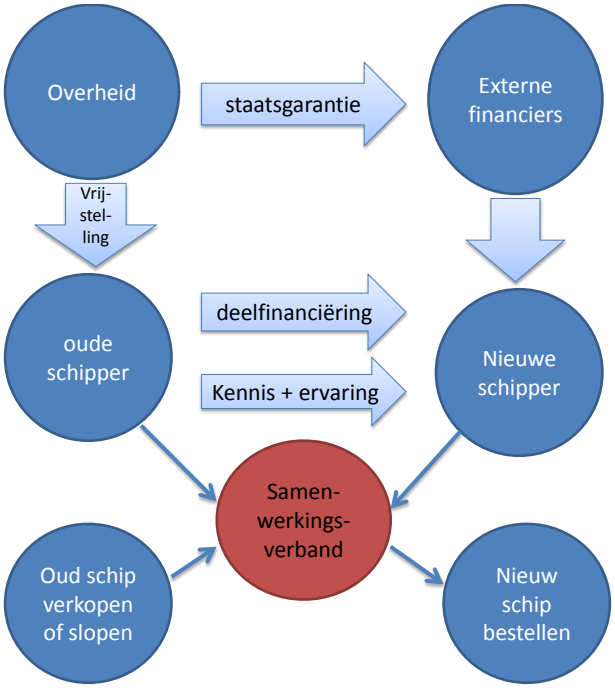
Ook een ***leaseconstructie*** is mogelijk, zoals veelvuldig in de autobranche wordt toegepast.

Samenwerking tussen ***'jong en oud'*** is een alternatieve regeling die uitgaat van een extra vermogenslening voor nieuwe schippers/eigenaars.
Dit principe gaat er vanuit dat de starter (zij-instromer), bij het aangaan van een financiering voor een schip, financieel wordt ondersteund met een aanvullende lening van een derde persoon.
Die derde persoon is in dit geval een oudere schipper die zijn pensioenleeftijd nadert en zijn schip wil verkopen. Het zijn dat zijn schip niet meer de moeite waard is, om in het kader van de overgangsregeling te worden gemoderniseerd, en zijn schip daarom ter sloop aanbiedt.
Het verkregen geld uit de verkoop of sloop van zijn schip, investeert de oudere schipper vervolgens in de onderneming van de startende ondernemer. Daarnaast draagt de oudere schipper ook de nodige kennis bij in het schippersvak.

In dit geval is er sprake van een formele samenwerking tussen de startende ondernemer en oudere ondernemer. De oudere ondernemer krijgt de winst uit de nieuwe onderneming naar rato van zijn investering terug. De opzet van de regeling dient nader te worden onderzocht, ook met betrekking tot fiscale ondersteuning.

'Jong en oudregeling'
De oudere schipper heeft een keuze om zijn opbrengst van zijn verkochte schip in een lijfrente te storten voor een aanvullend pensioen, of in de binnenvaart actief blijven. In dat geval kan hij mogelijk zijn pensioen verbeteren uit de opbrengsten van de nieuwe onderneming die hij aangaat met een startende ondernemer.
Dit is een interessante optie voor de nabije toekomst bij een renderende binnenvaart en met fiscale hulp.

Figuur 9: Principe van 'jong en oudregeling'



Alternatieven fiscale regelingen

Zeeschepen kunnen onder voorwaarden voor een regeling van willekeurige (veelal versnelde) afschrijving opteren. De willekeurige afschrijving houdt in dat jaarlijks tot 20% van de af te schrijven aanschaffingskosten of voortbrengingskosten van een zeeschip kan worden afgeschreven in plaats van circa 5%. Zo kan onder de meest gunstige omstandigheden een schip in vijf jaar lineair worden afgeschreven. Deze fiscale faciliteit is in principe gunstig voor het rendabel uitoefenen van de exploitatie van zeeschepen. De regeling is gericht op internationaal vervoer, waarbij tenminste 50% van deze activiteiten in internationale wateren moet plaatsvinden.

Als crisismaatregel zijn in 2010 nog verdergaande faciliteiten vastgesteld en door de Europese Commissie goedgekeurd *(Tijdelijke Willekeurige Afschrijving en Scheepvaartmaatschappijen)*.

Om de investeringsbereidheid in de kleine binnenvaart te vergroten is het essentieel om de winstgevendheid van de daarin opererende ondernemer te vergroten en de aantrekkelijkheid van een investering in een klein schip te vergroten. Het toepassen van het fiscale regime van de zeevaart kan ook gunstige perspectieven bieden voor de (kleine)binnenvaart. Een analyse is nodig naar de realiseerbaarheid op lange termijn, waarin aspecten zoals staatssteun en vergelijkbare regelingen worden onderzocht.

Willekeurige afschrijving

Startende ondernemers hebben de fiscale mogelijkheid om de eerste drie jaren hun investeringen willekeurig af te schrijven en zo financiële ruimte te creëren. Willekeurige afschrijving zou structureel moeten worden gemaakt zolang het schip nog hypothecair belast is. Dit heeft als voordeel dat een ondernemer die een jaar met bovenmatige winst afsluit, de mogelijkheid heeft om zijn vaste hypotheekkosten te verlagen.

8.3. Bedrijfsbeëindiging

In geval van pensioen of de aanschaf van een ander schip is het voor de ondernemer aantrekkelijker om de bedrijfsvoering van een klein schip te beëindigen, wanneer de bedrijfsbeëindiging gunstige voorwaarden stelt. In feite maakt de waarde van het schip onderdeel uit van het pensioenkapitaal van de ondernemer. De schipper heeft veelal zijn kapitaal gestoken in de verbouw en verbetering van het eigen schip met het idee dat hij daarmee zijn oudedagsvoorziening in stand hield. In de praktijk

blijkt echter dat de waardevastheid van het kleine schip niet erg groot is. Dit veroorzaakt behoorlijke sociale problemen met name onder de oudere schippers. Ook is dit niet stimulerend om de mogelijke instroom van een nieuwe generatie ondernemers te bevorderen.
In het verleden is de stakingsvrijstelling al verminderd, waardoor de huidige fiscale mogelijkheden beperkt zijn.
De huidige stakingsaftrek is in principe bedoeld om de extra kosten van de overgang van schip naar de wal te bekostigen. Hoewel het om kleine bedragen gaat zou een progressiever systeem van stakingsaftrek naar leeftijd of tonnageklasse de situatie enigszins kunnen verbeteren. Dit is mogelijk door de fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen uit te breiden, zodat de doorstroom van nieuwe ondernemers en zij-instromers wordt gestimuleerd, namelijk:

- verkorting van de termijn van 36 maanden bij de optie voor geruisloze overgang;
- verhoging van de stakingsfaciliteiten binnen het thans beschikbare fiscale budget, gestaffeld naar leeftijd van de ondernemer en/of scheepsgrootte.

Huidig fiscaal regime
In het huidige fiscale regime is een aantal faciliteiten voor de stakende (stoppende) ondernemer beschikbaar:

1. Opteren voor geruisloze overgang;
2. De stakingsaftrek (voorheen stakingsvrijstelling);
3. De stamrechtvrijstelling.

Ad1. Geruisloze en ruisende overgang
Als een ondernemer een opvolger heeft die zijn bedrijf wil voortzetten, kunnen koper en verkoper de belastingdienst verzoeken om de onderneming 'geruisloos' door te mogen schuiven, mits de koper de fiscale claim op de onderneming overneemt van de verkoper en daardoor een lagere prijs betaalt voor de onderneming oftewel het schip. Voorwaarde hierbij is wel dat koper minimaal 3 jaar heeft gewerkt in de onderneming van de verkoper.
In de praktijk wordt deze mogelijkheid geregeld gebruikt bij de overgang van een schip binnen het familie bedrijf: de overdracht van vader op zoon.
Indien bij de overdracht van het schip niet aan deze voorwaarden kan worden voldaan, dan spreekt men van een 'ruisende overgang'.

Ad2. Stakingsaftrek (voorheen stakingsvrijstelling)
Indien de ondernemer zijn bedrijf beëindigt/staakt (verkoopt met een ruisende overgang) moet hij belasting betalen over de stakingswinst. De stakingswinst is het verschil tussen de verkoopprijs en de waarde van de onderneming volgens de boekhouding, de zogenaamde boekwaarde. De boekwaarde bestaat uit de historische aanschafprijs minus de jaarlijkse afschrijvingen. Inflatiecorrecties mogen hierin niet verwerkt worden. De stakingsaftrek is een klein, gemaximeerd deel van deze winst dat buiten de belastingheffing mag blijven. De resterende winst wordt belast volgens het schijventarief van box 1 en kan dus oplopen tot 52%.

Ad 3. Stamrechtvrijstelling
Dit houdt in dat een stakende ondernemer onder voorwaarden in het jaar van staking meer pensioenpremie mag storten. Hiermee kan de ondernemer belastingheffing uitstellen en/of over meerdere jaren spreiden. Dit geeft tariefvoordeel voor de inkomstenbelasting door de progressieve tarieven. De extra premiestorting mag ten hoogste het bedrag van de stakingswinst zijn, maar nooit meer dan het in de wet bepaalde maximum. Dit maximum groeit met de leeftijd van de ondernemer.

8.4. Waarborgfonds

Kleine schepen, in de categorie kleiner dan 800 ton, waarvoor niet snel een nieuwe Nederlandse eigenaar kan worden gevonden, worden verkocht aan het buitenland of worden in sommige gevallen

gesloopt. In beide gevallen wordt het schip onttrokken aan de toch al krappe vloot kleine binnenvaartschepen. Eigenlijk zou er een soort “vangnet” moeten komen om schepen die technisch en economisch nog een aantal jaren mee kunnen, voor de kleine binnenvaart te behouden.
In de periode 2007-2010 zijn er slechts 11 faillissementen geconstateerd. Of dit heeft geleid tot sloop is niet bekend. Wel is er een groot aantal kleine schepen uit de vaart genomen en/of doorverkocht aan het buitenland. Vanaf begin 2011 wordt geconstateerd dat het aantal kleine schepen, dat ter sloop is aangeboden, toeneemt.
Een vangnetconstructie is nodig om kwalitatief goede oude schepen voor de markt te behouden.
Voorgesteld wordt om een Waarborgfonds op te richten, waaraan een (renteloze) lening wordt toegekend van 1 á 3 miljoen euro. Het Waarborgfonds heeft ten doel bestaande schepen die in een kwalitatief goede staat verkeren en onvervangbaar zijn door nieuwbouw, te kopen, op te leggen en de conserveren voor de toekomst. Deze schepen kunnen wanneer zich nieuwe ondernemers aandienen weer in de markt worden gezet, eventueel met enige winst of met toepassing van een inflatiecorrectie. Op deze wijze kan de renteloze lening na bijvoorbeeld 10 jaar weer worden terugbetaald. Een commissie dient te worden aangesteld voor de bewaking van het financiële beheer, de procedures en het proces. En lobby bij de banken dient te worden gestart voor de oprichting van een Waarborgfonds.

Aanbeveling 8: Verbetering stimulering- en fiscale regelingen

8A. Stimulering
De MIA en EIA als kader gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen voor een periode van 4 jaar, waarbij er een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.

8B. Willekeurige afschrijving
Willekeurige afschrijving structureel maken, zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.

8C. Fiscale regimes in zeevaart onderzoeken
Een onderzoek starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart.

8D. ‘Jong en oudregeling
Een stimulans voor de startende ondernemer waarbij de stakende ondernemer de mogelijkheid heeft mee te financieren in de nieuwe onderneming.

8E. Handleiding voor een businessplan
Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.

8F. Gestaffelde stakingsvrijstelling
De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen enigszins verbeteren met een progressiever systeem van stakingsaftrek, naar leeftijd of tonnage.

8G. Waarborgfonds
Een fonds oprichten voor het kopen, opleggen en conserveren van schepen, om op het moment dat zich nieuwe ondernemers aandienen, weer in de markt te zetten.

Verantwoordelijkheid 8A, B, en F: ministerie van IenM; ministerie van Financiën; ministerie van EL&I
Verantwoordelijkheid 8D en G: markt
Verantwoordelijkheid 8 C, E: brancheorganisaties

9. Promotie en educatie

9.1. Imagocampagne

Doelgroepen
Het doel van de imagocampagne is het varen op of met een klein schip te verbeteren door het kleine schip te promoten als een interessante en kansrijke bedrijfstak, waardoor meer mensen worden geïnteresseerd op of met een klein schip te gaan varen. De doelgroep waarop de campagne zich richt zijn verladers, studenten van binnenvaartopleidingen, zij-instromers en overheden.
Via een marktonderzoek onder deze doelgroepen, is meer inzicht gekregen in het beeld wat de kleine binnenvaart uitstraalt. Dit vormt de input voor een strategisch communicatieplan.

Resultaten marktonderzoek
Door **verladers** wordt de binnenvaart gezien als een goedkope en min of meer milieuvriendelijke modaliteit. Door bestaande binnenvaartgebruikers wordt erkend dat er in hoogconjunctuur een schaarste was aan passende (kleine) schepen. Voor niet gebruikers is binnenvaart een gesloten, hoogdrempelige en ingewikkelde sector.

Gemeenten zijn zich nauwelijks bewust van de mogelijkheden van het kleine schip. Het imago van de binnenvaart is positief bij deze doelgroep. De binnenvaart wordt veel meer gezien als een (welkome) faciliteit, niet als doel op zich om het vervoer via water te stimuleren.

Varen en ondernemen is voor de meeste **starters** belangrijker dan de grootte van het schip: *'Liever eigen baas op een klein schip, dan knecht op een grote'*. Een deel lijkt daar op termijn tevreden mee, maar een deel ziet het als een opstap naar een groter schip, dat meer inkomsten, comfort en moderne techniek biedt.

Mediastrategie en campagne-opzet *1
Onderdeel van de marktstrategie is een herkenbare naam en beeld van de kleine binnenvaart.
Een nieuwe naam is vastgesteld: *FlexFleet.*
De naam heeft de Unique Selling Point van de kleinere binnenvaart in zich: de flexibiliteit om diep in het haarvatenstelsel van vaarwegen te kunnen doordringen. Het zet de kleinere binnenvaart als groep neer en creëert verbondenheid onder schippers. Het is een stoere naam en is internationaal ook bruikbaar.

> ***FlexFleet***
> *De bijpassende slogan is: 'Bereik meer met de kleinere binnenvaart'.*
> *Deze slogan is bruikbaar voor de verschillende doelgroepen.*

De campagne moet ook in staat zijn om de interesse van verladers te wekken die van mening zijn dat de binnenvaart niet in hun transportvisie past. Deze doelgroep moet daarom zo veel mogelijk persoonlijk worden benaderd.

De mediamix zal bestaan uit:
- Interactieve media, direct marketing (naar verladers en studenten);
- Guerrilla acties (met beperkte middelen groot resultaat behalen);
- Banners;
- Magazine;

*1 *De campagne is al gestart en loopt binnen het huidige project Klein Schip door tot eind 2011*

- PR;
- Freecards;
- Advertenties (mede om websitebezoek te stimuleren).

Er wordt samenwerking gezocht met het project 'Maatwerkadvies verladers', zodat de projecten elkaar kunnen versterken. Er komt een website voor *FlexFleet*, waarop informatie voor de verschillende doelgroepen wordt verstrekt.

> ***Promotie film:***
> *'Drijvende kracht; kleine binnenvaart, grote klasse'*
>
> *Deze film is in 2010 uitgekomen en is gepubliceerd op www.youtube.nl.*
> *De film is op youtube 2.100 keer bekeken en er zijn vele positieve reacties op de film ontvangen.*

9.2. Digitaal handboek

Een digitaal handboek is opgesteld waarin alle noodzakelijke informatie is te vinden voor mensen die in de binnenvaartsector aan de slag willen, zoals binnenvaartondernemers en overige werknemers in de binnenvaartsector. Het handboek heeft een bredere scoop dan alleen het kleine schip.

Het is zaak om het communicatienetwerk te versterken, waarbij de belanghebbende instanties de website in hun netwerk opnemen, door een link te leggen naar de website van het handboek.

Het handboek is ingevuld in de vorm van een website:
http://www.vaarbewijzer.nl/modx/index.php?id=5

Een doorontwikkeling van dit project is wenselijk, door verbreding van de doelgroep in de binnenvaart, namelijk:

- het starten van een eigen onderneming
- het zoeken van geschikte businesspartners
- het werken in de binnenvaart

> ***Aanbeveling 9:Versterking van het promotie en communicatienetwerk***
>
> *9A. Continuering van de imagocampagne na 2011 en verbreding van de doelgroep.*
>
> *9B. Digitaal handboek breed promoten en koppelen aan websites van belanghebbenden. Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.*
>
> *Verantwoordelijk: binnenvaart brancheorganisaties*

Deel 3: Actieplan

De aanbevelingen uit Deel 2 'Projectuitwerking' zijn in acties uitgewerkt. Sommige acties zijn gereed of nog in uitvoering. Een groot aantal acties kent een langere voorbereidingstijd in uitvoering en is mede afhankelijk van het tijdstip waarop de formele besluitvorming over het plan van aanpak zal plaatsvinden. De uitvoeringskosten, zijn globaal gespreid over de periode 2012-2013 en worden vooralsnog geraamd op € 500.000.

Aanbeveling 1: Aandacht voor binnenhavens en havenvoorzieningen

1A. Behoud, beheer en onderhoud

Het integrale belang van professioneel havenbeheer en het integrale onderhoud van vaarwegen, waaronder laad- en losplaatsen en onderhoud van ligplaatsen, onder de aandacht brengen van de betrokken overheden via de Nederlandse Vereniging Binnenhavens, Bureau Voorlichting Binnenvaart en Centraal Overleg Vaarwegen (COV).

1B. Stimuleren multimodaal vervoer

Bedrijven op natte-bedrijven-terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water, stimuleren dan wel faciliteren dat de waterinfrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.

- *Verantwoordelijk: gemeentelijke en provinciale overheden*
- *Betrokkenheid: EICB, binnenvaart brancheorganisaties, EVO, NVB*
- *Stand van zaken: continue aandacht voor problematiek door betrokkenen*

Aanbeveling 2: Modernisering bemanningsregelgeving

2A. Onderzoek bemanningsregelgeving

Een onderzoek starten om de bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen voor de toekomst, die inspeelt op nieuwe generaties schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.

2B. Versoepeling rusttijd eenmansvaart

Een onderzoek starten naar een versoepeling van een ononderbroken rusttijd van 8 uur in plaats van 12 uur.

2.C Wettelijk verankeren praktijkexamen

Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012.

- *Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu*
- *Betrokkenheid: EICB, binnenvaart brancheorganisaties, marktpartijen*
- *Stand van zaken:*
    - *2A: de binnenvaartregeling is op een aantal punten per 1 januari gewijzigd*
    - *2B: onderzoek is gestart*
    - *2C: in uitvoering*

Aanbeveling 3: Stimuleren van de zij-instromer

Oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingfonds
Met als doel de uitvoering van de opleiding en het examen te faciliteren, waaronder:

- Financieel tegemoet komen van de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, gedurende zijn opleiding;
- Certificering van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen;
- Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie.

- *Verantwoordelijk: Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB), Stichting CAO*
- *Betrokkenheid: EICB, binnenvaart brancheorganisaties, ministerie van IenM, onderwijsorganisaties*
- *Stand van zaken: fondsen werven*

Aanbeveling 4: Oprichting van een 'Innovatieplatform'

Het oprichten van een 'Platform van Innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen
Uitgaande van:

- Het bundelen en verbreden van kennis door het samenbrengen van lopende de initiatieven zoals 'Maatwerk Voorlichting voor Verladers' en 'Milieu Prestatie Contracten';
- Het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken;
- Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren.

- *Verantwoordelijk: EICB*
- *Betrokkenheid: BVB, brancheorganisaties, ministerie van IenM, marktpartijen*
- *Stand van zaken: initiatieffase*

Aanbeveling 5: Aanpassingen van het pakket van wettelijke technische voorzieningen

5A. Crisis-hardheidsclausule verlengen tot 2015-2016

5B. Zwartboek opstellen van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering en nut en noodzaak

5C. Zwartboek voorleggen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ter besluitvorming over niet-realistische voorzieningen

- *Verantwoordelijk: ministerie van Infrastructuur en Milieu*
- *Betrokkenheid: EICB, binnenvaart brancheorganisaties*
- *Stand van zaken: initiatieffase*

Aanbeveling 6: Behoud van het marktaandeel
Onderzoek naar de ondergrens van het benodigd minimaal aantal kleine schepen om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. Periodiek monitoren als instrument voor het nemen van adequate maatregelen (zie aanbeveling 8: waarborgfonds).

- *Verantwoordelijk: brancheorganisaties*
- *Betrokkenheid: EICB, binnenvaart brancheorganisaties*
- *Stand van zaken: initiatieffase*

Aanbeveling 7: Samenwerking in de keten

7A. Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken
Inzicht vergroten in:
- geografisch operatiegebied;
- dienstverlening (door-to-door transport);
- vaargebied;
- overslag- en opslagmogelijkheden;
- organiseren van bijeenkomsten, gericht op duurzaamheid en specialisaties in de markt.

7B. Gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden
De CBRB vervoersvoorwaarden vormen hiervoor een kader.
- *Verantwoordelijk: binnenvaart brancheorganisaties*
- *Betrokkenheid: EICB, brancheorganisaties*
- *Stand van zaken: initiatieffase*

Aanbeveling 8: Verbetering stimulering- en fiscale regelingen

8A. Stimulering
De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen voor een periode van 4 jaar, waarbij er een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.

8B. Willekeurige afschrijving
Willekeurige afschrijving structureel maken, zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.

8C. Fiscale regimes in zeevaart onderzoeken
Een onderzoek starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart.

8D. 'Jong en oudregeling'
Een stimulans voor de startende ondernemer waarbij de stakende ondernemer de mogelijkheid heeft mee te financieren in de nieuwe onderneming.

8E. Handleiding voor een businessplan
Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.

8F. Gestaffelde stakingsvrijstelling
De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen enigszins verbeteren met een progressiever systeem van stakingsaftrek, naar leeftijd of tonnage.

8G. Waarborgfonds
Een fonds oprichten voor het kopen, opleggen en conserveren van schepen, om op het moment dat zich nieuwe ondernemers aandienen, weer in de markt te zetten.

- *Verantwoordelijkheid 8A, B, en F: ministerie van IenM; ministerie van Financiën; ministerie van EL&I*
- *Verantwoordelijkheid 8D, en G: markt*
- *Verantwoordelijkheid 8C, E: brancheorganisaties*
- *Betrokkenheid: EICB, brancheorganisaties, banken*
- *Stand van zaken: initiatieffase*

Aanbeveling 9: Versterking van het promotie- en communicatienetwerk

9A. Continuering van de imagocampagne na 2011 en verbreding van de doelgroep

9B. Digitaal handboek breed promoten en koppelen aan websites van belanghebbenden
Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.

- *Verantwoordelijkheid: binnenvaart brancheorganisaties*
- *Betrokkenheid: EICB, ministerie van IenM*
- *Stand van zaken: realisatie tot eind 2011, voorbereiding voor na 2011 nog niet gestart*

Bijlage: Participanten en toelichting verwijzingen

Stuurgroep
A. Orgelist, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (voorzitter)
C.J. de Vries, Koninklijke Schuttevaer
L. Pater-de Groot, Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart
E. van Toor, Kantoor Binnenvaart

Projectmanagement EICB
A. Orgelist, projectmanager Klein Schip (O&A Advies)
A. de Vries, senior adviseur

Projectgroep
A. Orgelist, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (voorzitter)
C.J. de Vries, Koninklijke Schuttevaer
E. van Toor, Kantoor Binnenvaart
L. Pater-de Groot, Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart
M. de Hooge, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
K. Tachi, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
A.N. Roos, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
H. van Roozendaal, OnderwijsCentrum Binnenvaart
L. de Boer, Stichting ABRI
W. Onderdelinden, Stichting ABRI
M. van Dijk, Aquatiel Consulting & Services
F. van Dongen, Vereniging van Waterbouwers
W. Volker, Bureau Voorlichting Binnenvaart
M. Rook, Bureau Voorlichting Binnenvaart

Werkgroepen
G. Kester, Kantoor Binnenvaart
M. Koning, Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart

Klankbordgroep
J.L.M. van Dijk, Inland Terminal Veghel
A. van Megen, Anton van Megen B.V.
R.F. Zimmerman, Mercurius Scheepvaart B.V.
R. Slotema, EVO
K. de Gier, ministerie van Infrastructuur & Milieu (toehoorder)

Banken
T. de Jong, ABN Amro
J. Feenstra, ING
K. de Blaeij, Rabobank
E. Winter, Deutsche Bank

Coöperaties, bevrachters
S. Meeusen, Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC)
M. Seine, Particuliere Transport Coöperatie (PTC)
J. den Breejen, Den Breejen Bevrachtingen
W. Vredenburg, Gebr. De Korte
H. Schipper, Europese Logistieke Vervoerders (ELV)

Containeroperators
D. Otter, Combi Terminal Twente (CTT)
H. Berben, HTS Gorinchem

Schippers
B. Verkade, zelfstandig schipper
H. Heuvelman, HTS Gorinchem

Ministeries, overheden
K. de Gier, ministerie van Infrastructuur & Milieu
T. Janssen, ministerie van Infrastructuur & Milieu
P.H.C.M. van Gurp, ministerie van Infrastructuur & Milieu
H. Alkema, Agentschap NL

Overige betrokkenen
NEA, kwantitatief onderzoek
Congressen Klein schip in mei (C&SI beurs) en oktober 2011 (Dordrecht)

Toelichting verwijzingen:
Binnenvaart brancheorganisaties:

- *Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB),*
- *Kantoor Binnenvaart,*
- *Koninklijke Schuttevaer.*

Overige brancheorganisaties:

- VITO = Vereniging Inland Terminal Operators,
- TLN = Transport Logistiek Nederland,
- EVO.

EICB	*= Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart*
ministerie van IenM	*= ministerie van Infrastructuur en Milieu*
ministerie van EL&I	*= ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie*