

Vergaderjaar 2011–2012

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veiligheid van de binnenvaart (Binnenvaartwet)

Nr. 66

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2011

Tijdens het Algemeen Overleg van 19 januari 2011 (kamerstuk 30 523, nr. 49) is het rapport van de Binnenvaartambassadeur met uw Kamer besproken. Ik heb destijds aangegeven dat ik het belangrijk vind dat een Transitiecomité de binnenvaartorganisaties in de gelegenheid stelt maximaal verantwoordelijk te zijn voor de structuurversterking van de binnenvaart. Met deze brief geef ik invulling aan de toezegging om een half jaar na de start verslag te doen over de voortgang van het Transitiecomité.

Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging

Het Transitiecomité bestaat uit de voorzitters van de drie grote binnenvaartorganisaties: Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Kantoor Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer. Op advies van deze voorzitters heb ik de heer Arie Kraaijeveld aangezocht als onafhankelijk voorzitter van het comité. De werkzaamheden van het Transitiecomité zijn begin april 2011 van start gegaan.

In het eerste half jaar heeft het Transitiecomité zich vooral gericht op het komen tot een structureel betere samenwerking en de eerste stappen tot integratie in de binnenvaartsector. Het gebrek aan samenwerking was een centraal thema in het rapport van de Binnenvaartambassadeur. Een betere organisatie van de binnenvaartsector werd als essentiële voorwaarde gezien om het potentieel van de binnenvaart nu en in de toekomst beter te kunnen benutten. Dit belang wordt ook gedeeld door de drie binnenvaartorganisaties. Wat mij betreft is de totstandkoming van een sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging de lakmoesproef van het Transitiecomité. De partijen verenigd in het Transitiecomité zullen aan de sector en aan hun omgeving moeten laten zien dat het ze ernst is met de samenwerking.

Het Transitiecomité heeft zich ten doel gesteld om «eenheid in verscheidenheid» te creëren: samenwerken waar dit nodig is voor effectiever optreden, ruimte voor eigenheid waar dit gewenst wordt en het beter benutten van de potenties van de binnenvaart niet in de weg staat. In de toekomstige gezamenlijke belangenbehartiging van de binnenvaart is plaats voor onderwerpen van algemeen belang, waaronder technisch-nautische aspecten, maar ook CAO, onderwijs en innovatie. Ook zal er ruimte zijn voor de specifieke belangenbehartiging van de sectoren in de binnenvaart, zoals de containervaart en de tankvaart. Binnen de samenwerking blijven eigen karakter en identiteit van de deelnemende partijen herkenbaar voor de achterban. Er wordt door het Transitiecomité toegewerkt naar een gezamenlijke governance om invulling te geven aan de samenwerking. Het is de bedoeling om alle relevante aandachtsgebieden van de drie organisaties in domeinen te verdelen, en voor elk domein één verantwoordelijke aan te wijzen, die tevens namens alle deelnemende partijen naar buiten treedt.

Een eerste tastbaar resultaat is de omvorming van Kantoor Binnenvaart per 1 november 2011 van een stichting naar een federatieve vereniging. De bij Kantoor Binnenvaart aangesloten bonden hebben op 15 juli jl. een convenant ondertekend om te komen tot een intensievere samenwerking van alle belangenverenigingen met «varende leden». Daartoe zijn ook nog niet georganiseerde schippers uitgenodigd alsmede andere, niet bij Kantoor Binnenvaart aangesloten verenigingen, zoals de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) en de Vereniging van Europese Binnenvaart-ondernemers (VEB). Met de aansluiting van nog niet georganiseerde schippers zou de gewenste representativiteit in de sector toenemen.

Het voorbije half jaar is door de leden van het Transitiecomité geïnvesteerd in het op gang brengen van een proces van naar elkaar toe groeien. Daarbij hoort ook het opruimen van obstakels uit het verleden. Eén van die obstakels betreft de aanwending van de verzekeringsgelden van Nationale Nederlanden. Over de benutting van deze gelden bestond groot verschil van mening tussen CBRB en Kantoor Binnenvaart, hetgeen de samenwerking dwarsboomde. Ik ben blij dat zeer recent de partijen het met elkaar eens zijn geworden en van de voorgenomen rechtszaak hebben afgezien. CBRB en Kantoor Binnenvaart hebben afgesproken naar wegen te zoeken om de beschikbaar gekomen gelden in te zetten voor het gezamenlijke transitieproces.

Alles overziend constateer ik dat er bemoedigende eerste stappen zijn gezet op weg naar een betere samenwerking in de binnenvaartsector. Ik reken erop dat de komende periode extra voortvarend voortgegaan wordt op de ingeslagen weg. Ik zal de voortgang nauwgezet blijven volgen, gezien het belang van een goed functionerende binnenvaart.

Overige aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur

Vanwege de focus op de onderlinge samenwerking heeft het Transitiecomité vooralsnog slechts beperkt aandacht kunnen besteden aan de overige aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur. Dit betekent overigens niet dat er niets is gebeurd. Voor een aantal inhoudelijke aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur zijn, met name door partijen buiten de binnenvaartsector (zoals het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Milieu) belangrijke stappen gezet. Ook met de banken is (via de Nederlandse Vereniging van Banken) gesproken over hun betrokkenheid bij het komen tot een structuurverbetering van de binnenvaart. De gezamenlijke banken hebben toegezegd kennis, kunde en ervaring beschikbaar te stellen om samen met het Transitiecomité concrete projecten voor de binnenvaartsector mogelijk te maken. Zo

wordt momenteel besproken op welke wijze de cursus «Er-Varen Ondernemers» vanuit banken kan worden versterkt.

Professionalisering en scholing

De Binnenvaartambassadeur gaf in zijn rapport aan dat bij veel schippers bedrijfseconomische en commerciële vaardigheden onvoldoende aanwezig zijn. Dit signaal is inmiddels omgezet in actie: enkele weken geleden is een pilot gestart met de tweedaagse cursus «Er-Varen Ondernemers» voor ervaren binnenvaartondernemers die zich verder willen professionaliseren als ondernemer.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid

Recent is opnieuw duidelijk geworden dat de binnenvaart haar voorsprong als schone modaliteit aan het verliezen is¹. Het in hoog tempo schoner worden van motoren in het wegtransport, in combinatie met de veel langere levensduur van binnenscheepsmotoren, zorgt ervoor dat het wegtransport zijn aanvankelijke achterstand heeft weggewerkt. Met betrekking tot energie-efficiency en CO₂-uitstoot blijft de binnenvaart, dankzij haar grote volumes, wel koploper. Ik ben van mening dat de binnenvaart het verloren terrein zal moeten terugwinnen, wil zij haar toekomstige rol als leidende modaliteit in het achterlandtransport van containers vanuit Rotterdam (45% modal split in 2035) waar kunnen maken. Mijn ministerie onderneemt hiertoe een aantal acties. De eerder aangekondigde milieuverbeterplannen hebben de vorm gekregen van een prijsvraag: «De Binnenvaart Maakt Schoon Schip». Er is een groot aantal reacties geweest. Aan de 16 beste inzendingen is een bedrag toegekend om de plannen verder uit te werken. Maximaal vijf van hen zullen op korte termijn opdracht krijgen om hun plan ook daadwerkelijk uit te voeren. In totaal is een bedrag van € 2,5 mln beschikbaar. Daarnaast heb ik samen met Duitsland het initiatief genomen om, in overleg met andere binnenvaartlanden en de Europese Commissie, met voorstellen te komen om bestaande binnenschepen versneld schoner te laten opereren. Verder is dit voorjaar de Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart gepubliceerd die ik eerder aankondigde. Later deze maand maak ik bekend welke partijen op een financiële bijdrage kunnen rekenen.

De Green Award voor de binnenvaart is een initiatief van de sector zelf. Met inmiddels 55 uitgegeven certificaten ligt dit keurmerk op koers om op termijn een belangrijk instrument te worden voor verladers die een keuze voor duurzame binnenvaart willen maken. Ook de actie «Maatwerkvoorzichting Verladers» begint haar eerste successen op te leveren. Met een door mijn ministerie toegekend budget van € 750 000,- laat de sector, onder de vlag van haar nieuwe logo «The Blue Road», verladers de mogelijkheden zien om meer van binnenvaart gebruik te maken. Een eerste groepje verladers heeft zich hiertoe tijdens mijn werkbezoek aan de binnenvaart op 11 augustus jl. al bereid verklaard. Ik heb de sector toestemming gegeven om de oorspronkelijk tot eind 2011 bedoelde actie tot in 2012 te verlengen. Tevens zullen de sector en mijn eigen programma «Beter Benutten» de krachten bundelen om op congestiegevoelige trajecten meer bedrijven te interesseren om op de binnenvaart over te stappen.

Innovatieve logistieke concepten en impuls voor de containerbinnenvaart

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft begin dit jaar het project Ketenoptimalisatie Containerbinnenvaart opgezet. Hierin werken het Havenbedrijf, de containeroperators in de binnenvaart, de grote zeeterminals en mijn ministerie samen. Doel is de efficiency van de logistieke keten te

¹ STREAM International Freight 2011: Comparison of various transport modes on an EU scale with the STREAM database (CE Delft, 2011).

verbeteren, zodat de binnenvaart de grote transportopgave kan vervullen die op termijn in het verschiet ligt. In het project zal via concrete pilots gewerkt worden aan het verbeteren van de uitwisseling van informatie tussen ketenpartners, en aan verregaande onderlinge samenwerking, zoals het bundelen van transport. Het RWS-programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen, dat o.a. ook kijkt naar het verbeteren van de informatievoorziening, is hiermee nauw verbonden. Beide trajecten leveren belangrijke bouwstenen aan het Masterplan Achterlandlogistiek, dat wordt ontwikkeld in reactie op de motie Slob¹. Een consultatie onder marktpartijen door het Expertise- en Innovatie-Centrum Binnenvaart (EICB) heeft uitgewezen dat een Masterplan Achterlandlogistiek voor de binnenvaart het meest succesvol is wanneer de hele keten aan bod komt. Ik hecht er sterk aan dat het Masterplan concrete meerwaarde heeft voor de marktpartijen in de keten, en zal hen daarom nauw bij de totstandkoming ervan blijven betrekken. Bij de ontwikkeling van het Masterplan zal tevens worden aangesloten bij de relevante actiepunten uit de agenda van het Topteam Logistiek.

Diversiteit van de vloot

Onder verantwoordelijkheid van het EICB, en met financiële steun van mijn ministerie, wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan het Actieplan Klein Schip. Het actieplan heeft tot doel de toekomstbestendigheid en concurrentiepositie van binnenvaartondernemingen met schepen tot 86 meter en tot 1 500 ton laadvermogen te versterken. Conform mijn toezegging van 19 januari jl. zal ik uw Kamer voor het eind van dit jaar het actieplan toezenden, vergezeld van mijn eigen visie. Ook het in opdracht van mijn ministerie uitgevoerde onderzoek naar eventuele problemen met de in 2003 in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vastgestelde overgangsbepalingen voor technische voorschriften zal ik daarbij betrekken.

Onderbouwing en impactanalyse regelgeving

Het afgelopen jaar heeft de Nederlandse delegatie in de CCR zich sterk gemaakt voor een betere kwaliteit en onderbouwing van regelgeving. Nederland heeft onder meer gepleit voor deugdelijke probleemanalyses bij de totstandkoming van het nieuwe CCR-werkprogramma 2012–2013. Over dit werkprogramma zal begin december in de CCR worden besloten. Conform toezegging zal ik uw Kamer tijdig, dat wil zeggen vóór de vaststelling van het nieuwe werkprogramma in de CCR, nader informeren over de op tafel liggende voorstellen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Kamerstuk 32 500 XII, nr. 43.