

# Eindrapportage voorzitter Transitiecomité Binnenvaart

---

## Opdracht

De binnenvaartsector ondergaat sinds 2008 de gevolgen van de economische crisis. Deze crisis, versterkt door een grote overcapaciteit in laadvermogen, is een groot risico voor de continuïteit van de binnenvaartsector. In 2009 heeft de sector, ondersteund door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (destijds Verkeer en Waterstaat), daartoe het zgn. 'Crisisberaad' in het leven geroepen. De oplossingen die het Crisisberaad ontwikkelde konden echter niet rekenen op de goedkeuring van de toenmalige NMa.

In overleg met de in het Crisisberaad samenwerkende organisaties en de minister van Economische Zaken heeft de minister van Verkeer en Waterstaat voorjaar 2010 besloten tot de aanstelling van een Binnenvaartambassadeur, drs. A. Verberk. De heer Verberk kreeg de vraag mee om – in overleg met de sector, banken en overheid – te komen tot werkbare en effectieve crisisarrangementen. Tevens werd hem gevraagd om voor de langere termijn te adviseren over structuurversterkende maatregelen voor de binnenvaart zodat deze in de toekomst beter bestand zou zijn tegen marktverstoringen.

Op 29 september 2010 zag het advies van de Binnenvaartambassadeur het licht. Voor de korte termijn adviseerde de Binnenvaartambassadeur om geen crisisarrangementen in het leven te roepen ('Het mag niet, men wil het niet en het is niet nodig'). Wel had hij met de individuele banken afgesproken dat van klant tot klant zou worden bekeken hoe het leed kon worden verzacht, met als uitgangspunt de schippers door de crisis heen te laten komen.

Ten aanzien van de structuurversterking op de langere termijn bevatte het advies van de Binnenvaartambassadeur 10 actiepunten. De binnenvaartambassadeur concludeerde dat: "de vooruitzichten voor de binnenvaart voor de lange termijn zeer positief zijn en wel door de nog aanwezige capaciteit van de vaarwegen, de duurzaamheid van de binnenvaart en de groei in ladingstromen. De sector weet deze mogelijkheden echter slecht te benutten door een gebrek aan professionaliteit en onvoldoende samenwerking". De binnenvaartambassadeur heeft daarom deze tien actiepunten geformuleerd die moeten zorgen voor een versterking van de structuur van de binnenvaartsector en de sector daarmee minder gevoelig moeten maken voor de conjuncturele schommelingen.

Hierop heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de sector geconsulteerd over de aanbevelingen uit het rapport, waaronder de instelling van een transitiecomité.

Na deze consultatie werd in maart 2011 de heer A. Kraaijeveld door de minister benoemd tot voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart. Het comité kreeg de opdracht aan de slag te gaan met de aanbevelingen uit het advies van binnenvaartambassadeur. Het Transitiecomité ging eind maart 2011 van start. Het comité onder leiding van de heer Kraaijeveld bestond verder uit de vice-

voorzitter van de Koninklijke Schuttevaer, en de voorzitters van Kantoor Binnenvaart en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

## De 10 aanbevelingen van Binnenvaartambassadeur Verberk

Binnenvaartambassadeur Verberk concludeert in zijn rapport: *'De binnenvaartsector weet zijn potentieel (...) slecht te benutten door een gebrek aan professionaliteit en onvoldoende samenwerking zowel tussen schippers onderling als tussen de brancheorganisaties. Er is sprake van een grote versnippering in de branchevertegenwoordiging. De binnenvaart maakt haar positie in de logistieke keten niet afdoende waar. Individuele schippers weten zich niet te onderscheiden in de markt en bouwen onvoldoende een stabiele relatie met bevrachters of verladers op. Een structuurversterking van de binnenvaartsector is daarom essentieel en maakt de sector ook weerbaarder bij toekomstige crises.'*

Zijn advies omvat daarop tien actiepunten voor de structuurversterking die in samenhang moeten worden geïmplementeerd:

1. Een overkoepeld actiepunt is dat de sector professioneler moet worden en daarmee ook minder opportunistisch, wat een cultuuromslag vergt;
2. Idealiter verenigen alle brancheverenigingen zich in één nieuwe, krachtige brancheorganisatie met veel leden; dit is nu niet realistisch en niet effectief. Als tussenstap wordt één uitvoeringsorganisatie opgericht waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren;
3. De markttransparantie wordt vergroot door de ontwikkeling van een prijsindex;
4. Er worden samenwerkingsverbanden opgezet met een werkbare governance, verladers worden overgehaald lange termijncontracten te sluiten en er worden "best practices" uitgewerkt (modelstatuten, economische modellen et cetera);
5. Er vinden een goede lobby en gerichte investeringen plaats om de duurzaamheid van de binnenvaart te promoten en te verzekeren;
6. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan het verbeteren van planningssystemen, waardoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geborgd;
7. Op onderwijs en scholing vindt een continue beleidsinzet plaats. Concrete knelpunten worden in samenwerking tussen partijen weggewerkt;
8. De binnenvaart vervult een actieve rol in het wegnemen van knelpunten in het containerachterlandvervoer. Er vindt vergaande coördinatie plaats tussen alle relevante partijen om het achterlandvervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen;
9. De focus bij het nader bekijken van de toekomst van het kleine schip moet liggen op de bedrijfsvoering van kleine schepen, waarbij centraal staat dat kleine schepen een renderende exploitatie moeten kunnen voeren;
10. Wijzigingsvoorstellen van regelgeving vanuit de CCR worden vergezeld van een duidelijke onderbouwing en impactanalyse.

## Proces Transitiecomité

### Start

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 werd ook gedeeld door de drie binnenvaartorganisaties. De analyse luidde dan ook dat het streven naar één organisatie een voorwaarde was om andere doelen zoals opgenomen in de 10 adviespunten van de Binnenvaartambassadeur überhaupt te kunnen realiseren.

Daarbij hoort ook het opruimen van obstakels uit het verleden. Eén van die obstakels betrof de aanwending van uitgekeerde overwinsten van verzekeringsgelden door Nationale Nederlanden. Over de benutting van deze gelden bestond groot verschil van mening tussen CBRB en Kantoor Binnenvaart, hetgeen de samenwerking blokkeerde. Het Transitiecomité startte onder een ongelukkig gesternte omdat het CBRB een rechtszaak had lopen tegen Kantoor Binnenvaart. Zo lag er beslag op de rekeningen van Kantoor Binnenvaart. Door het instellen van een werkgroep onder leiding van een erelid van het CBRB en voormalig lid van het CBOB, oud ondernemer de heer De Korte, is dit obstakel ter zijde geschoven. CBRB en Kantoor Binnenvaart hebben najaar 2011 afgesproken naar wegen te zoeken om de beschikbaar gekomen gelden in te zetten voor het gezamenlijke transitieproces.

Een eerste tastbaar resultaat op weg naar een brede branchevereniging was de omvorming van Kantoor Binnenvaart per 1 november 2011 van een stichting naar één vereniging. En daarin gingen op: de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB), de Rooms Katholieke Schippersbond (RKSB), de Onafhankelijke Nederlandse Schippersbond (ONS) en 300 individuele contractanten. Naar het oordeel van de schrijver dezes was dit een eerste belangrijke tussenstap naar een volledige integratie. De bij Kantoor Binnenvaart aangesloten bonden hebben 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 Binnenvaartondernemers (VEB). Er is met beide verenigingen gesproken maar de kleine vereniging ASV heeft besloten niet verder aan dit proces te moeten deelnemen. Met de aansluiting van nog niet georganiseerde schippers zou de gewenste representativiteit in de sector toenemen. Het convenant leidde tot de oprichting per 1 januari 2012 van de Binnenvaart Branche Unie (BBU).

Daarnaast lanceerde de minister najaar 2011 met het losgooien van een sloopstros ‘the Blue Road’, het overkoepelend merk voor de Nederlandse binnenvaart. ‘The Blue Road’ geeft de sector één gezicht naar buiten. En werkt tevens intern aan het gevoel van eenheid in de sector. Het Transitiecomité heeft dit van harte ondersteund.

## Marktwerking en samenwerking

Het Transitiecomité heeft prof. dr. ir. Gert van Dijk van de universiteiten Nijenrode en Wageningen, opdracht gegeven onderzoek te doen naar de marktwerking en samenwerking in de binnenvaart. Op 15 december 2011 publiceerde Van Dijk zijn rapport. Hij concludeerde dat de marktwerking in de binnenvaart faalt. Aanbevelingen zijn meer horizontale en verticale samenwerking cq. integratie, het vergroten van de beschikbaarheid van informatie en een vervolgonderzoek naar marktwerking.

## Naar een brede branchevereniging

Parallel aan de visievorming in het Transitiecomité is door de varende leden van de transitiepartners Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart een werkgroep gestart. Deze werkgroep geeft in maart 2012 een advies aan het Transitiecomité over de organisatie van de grote, sector omvattende brancheorganisatie. Binnen het Transitiecomité is 2012 benut om op basis van dit advies nadere afspraken te maken over de inrichting van de nieuwe brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN).

Betrokken partijen hebben met elkaar de contouren bepaald van de nieuwe ketenbrede organisatie. Om ook daadwerkelijk tot zo'n nieuwe organisatie te komen moest uiteraard een groot aantal vraagstukken, van soms heel praktische aard, opgelost worden. Dit was met name geen eenvoudig proces, omdat de drie samenstellende organisaties op diverse punten wezenlijk anders in elkaar zaten. Zo is o.a. een financiële risicoanalyse uitgevoerd, is gewerkt aan nieuwe statuten, is gesproken over stemverhoudingen en contributieregelingen, en is een concept integratieovereenkomst opgesteld. De financiële risicoanalyse die in januari 2013 gereed kwam leverde geen belemmeringen op voor het samengaan van de drie verenigingen in de brede branchevereniging BLN.

Toch bleef definitieve besluitvorming nog uit. Tijdens de besprekingen in het Transitiecomité bleek echter dat de ledengroep Varende Ondernemers van het CBRB een grotere snelheid van integratie wensten dan de rest van het CBRB. Daarnaast stonden deze CBRB-leden achter de statutaire bepaling in de nieuwe vereniging waarin het democratische principe van één lid, één stem werd gehuldigd. Deze 2 redenen zijn aangegrepen door de Varende Ondernemers van het CBRB om de stap naar BLN alvast te maken.

Het resterende deel van het CBRB besloot toen uit het proces te stappen.

De Varende Ondernemers van het CBRB hebben daarop samen met de Binnenvaart Branche Unie en Koninklijke Schuttevaer snel stappen gezet om te komen tot de oprichting van BLN. De oprichting was op 5 september 2013 een feit. Het bestuur werd gevormd door leden van de drie oprichtende partijen. Onafhankelijk voorzitter van BLN werd oud burgemeester van Gorinchem de heer P. Jssels en mevrouw dr. H. Duursema werd benoemd als directeur.

Inmiddels is ook de Vereniging Europese Binnenvaartondernemers toegetreden tot BLN. BLN blijft streven naar verdere verbreding en zal de organisatie hier ook op inrichten.

## Structuurversterking

In 2013 heeft de voorzitter van het Transitiecomité tevens het Droge Lading Comité (DLC) geleid. Dit comité heeft alle bij de droge ladingvaart betrokken partijen (schippers, bevrachters, banken,

overheid, accountants, makelaars) verenigd in een poging tot een breed gedragen oplossing te komen. In opdracht van het DLC heeft dr. E. van Hassel van de Universiteit Antwerpen onderzoek gedaan naar de positie van de droge ladingvloot. De bevindingen van dit onderzoek zijn op 14 september 2013 gepresenteerd en besproken tijdens een bijeenkomst met zo'n driehonderd betrokkenen. De analyse is dat er in de droge ladingsector een structurele overcapaciteit is die zonder onorthodoxe maatregelen niet van de markt verdwijnt. De oplossing is meervoudig en bestaat uit een pakket van maatregelen op het gebied van het slopen van schepen, het niet afbouwen van de voorraad aanwezige casco's, het aanpassen van de criteria voor de staatsgarantie en het samenwerken in pools door schippers en bevrachters. Najaar 2013 is regelmatig overleg gevoerd met de gesprekspartners en begin 2014 zal mogelijk een eerste pool worden opgericht.

## Resultaat

Onderstaand wordt per adviespunt van de Binnenvaartambassadeur de stand van zaken per 1 januari 2014 aangegeven..

### Resultaat op adviespunten Binnenvaartambassadeur

#### **1. Een overkoepeld actiepunt is dat de sector professioneler moet worden en daarmee ook minder opportunistisch, wat een cultuuromslag vergt;**

Om deze cultuuromslag te bewerkstelligen is het noodzakelijk eerst een aantal van de volgende adviespunten te realiseren zoals de krachtige brancheorganisatie en de continue beleidsinzet op onderwijs en scholing. Ook het versterken van de horizontale en verticale integratie zal bijdragen aan een professionelere en minder opportunistische sector.

#### **2. Idealiter verenigen alle brancheverenigingen zich in één nieuwe, krachtige brancheorganisatie met veel leden; dit is nu niet realistisch en niet effectief. Als tussenstap wordt één uitvoeringsorganisatie opgericht waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren;**

Zoals in de vorige paragrafen van deze eindrapportage is opgetekend is de nieuwe brede brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland inmiddels een feit. De uitvoeringsorganisatie staat en onder één vlag. Helaas maakt het CBRB er op dit moment nog geen onderdeel van uit. BLN blijft echter openstaan voor toetreding van het CBRB, als ook voor andere georganiseerde en niet-georganiseerde brancheleden.

Door de totstandkoming van BLN heeft de branche in ieder geval aan slagkracht gewonnen. Hierdoor komt realisatie van de andere adviespunten van de Binnenvaartambassadeur binnen bereik.

#### **3. De markttransparantie wordt vergroot door de ontwikkeling van een prijsindex;**

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is gestart met een pilot Prijsindex Binnenvaart. Deze pilot is ontwikkeld in samenwerking met BBU en CBRB en biedt voor verschillende deelmarkten, vaargebieden en goederensoorten inzicht in de volatiliteit van de prijs. Een dergelijke prijsindex dient bij te dragen aan een grotere markttransparantie voor binnenvaartondernemers. De pilot van het CBS heeft gelopen tot eind 2013 en wordt begin 2014 geëvalueerd.

#### **4. Er worden samenwerkingsverbanden opgezet met een werkbare governance, verladers worden overgehaald lange termijncontracten te sluiten en er worden "best practices" uitgewerkt (modelstatuten, economische modellen et cetera);**

Vanaf begin 2013 heeft de voorzitter van het Transitiecomité in overleg met het ministerie ook het voorzitterschap van het Droge Lading Comité op zich genomen. Binnen dit DLC wordt zoals reeds eerder gememoreerd gewerkt aan het oprichten van pools door binnenvaartondernemers, alsmede aan flankerende maatregelen om de capaciteit naar behoefte te kunnen inzetten.

## **5. Er vinden een goede lobby en gerichte investeringen plaats om de duurzaamheid van de binnenvaart te promoten en te verzekeren;**

Deze lobby en investeringen worden zo goed als mogelijk geborgd door de activiteiten van respectievelijk Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) en het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB). Door oprichten BLN zullen de activiteiten van BVB en EICB naar verwachting in de komende tijd geïntegreerd worden.

## **6. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan het verbeteren van planningssystemen, waardoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geborgd;**

Het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) helpt om op de vaarweg het onderste uit de kan te halen. In dit project werken overheid, bedrijfsleven, kennisinstututen en marktpartijen samen aan het beter benutten van de vaarwegen in Nederland. Binnen IDVV worden 12 maatregelen onderscheiden waaraan overheid en markt gezamenlijk werken. Van betere informatievoorziening voor schippers tot diepgaand onderzoek naar nieuwe innovaties

## **7. Op onderwijs en scholing vindt een continue beleidsinzet plaats. Concrete knelpunten worden in samenwerking tussen partijen weggewerkt;**

Het Onderwijs Centrum Binnenvaart zet professioneel in op onderwijs en scholing en de afstemming tussen de betrokken partijen. Knelpunt is op dit moment echter de financiering van dit centrum. Door het ontbreken van een cao is deze financiering niet gewaarborgd.

## **8. De binnenvaart vervult een actieve rol in het wegnemen van knelpunten in het containerachterlandvervoer. Er vindt vergaande coördinatie plaats tussen alle relevante partijen om het achterlandvervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen;**

Het project NextLogic (voorheen: Ketenoptimalisatie Containerbinnenvaart) richt zich op de reductie van de huidige inefficiënties in de logistieke keten van de containerbinnenvaart. In dit project werken alle relevante ketenpartijen in de containerbinnenvaart samen, waaronder het Havenbedrijf, de grote zeeterminals, de containeroperators in de binnenvaart, de inland terminals en het ministerie. Om een betrouwbaar en concurrerend containerbinnenvaartproduct te realiseren, wordt gewerkt aan concrete pilots om lading te bundelen, met als doel om de keten (waaronder de haven van Rotterdam) efficiënter te maken. Verbetering van informatie-uitwisseling wordt bereikt door het verbinden van systemen aan een open informatieplatform. Daarmee heeft Nextlogic een directe link met de initiatieven vanuit de Topsector Logistiek. Partijen zullen in 2014 gaan schaduwdraaien met het systeem.

## **9. De focus bij het nader bekijken van de toekomst van het kleine schip moet liggen op de bedrijfsvoering van kleine schepen, waarbij centraal staat dat kleine schepen een renderende exploitatie moeten kunnen voeren;**

Op 21 oktober 2011 werd het rapport 'Plan Van Aanpak Klein Schip' aan de minister aangeboden. In dit plan worden tal van aanbevelingen gedaan die bij kunnen dragen aan een renderende exploitatie van kleine binnenvaartschepen. De minister heeft aangegeven de fiscale aanbevelingen om meerdere redenen niet te kunnen ondersteunen. Wel heeft de minister toegezegd zich hard te maken voor een meer gerichte toepassing van de technische regelgeving op kleine schepen (zie ook adviespunt 10). Tenslotte herkende de minister in een aantal aanbevelingen de rol die de branche zelf, daarin tijdelijk ondersteund door het Transitiecomité, kan spelen.

## **10. Wijzigingsvoorstellen van regelgeving vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden vergezeld van een duidelijke onderbouwing en impactanalyse.**

De afgelopen jaren 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 nieuwe CCR-werkprogramma's. In december 2013 heeft de CCR aangekondigd, met het oog op de aanhoudende crisis, te werken aan verlenging van de overgangstermijnen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). De CCR is voornemens in haar plenaire voorjaarsvergadering van 2014 een besluit te nemen. De beslissing wordt nu reeds voorbereid. Hoeveel extra tijd schippers krijgen is nog niet bekend. De Nederlandse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart deed reeds onderzoek naar de mogelijkheden voor bestaande schepen om aan de bepalingen te voldoen, maar is ook op zoek naar alternatieven. Daar is nu meer tijd voor, wat de kans op een bevredigende oplossing vergroot. Nederland zal zich blijven inzetten om passende oplossingen te vinden voor de overgangsbepalingen die door de binnenvaartsector als het meest knellend worden ervaren.

Haarlem, 13 januari 2014

drs A. Kraaijeveld