

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

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

en

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

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

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

Overwegende dat:

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

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

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

Komen het volgende overeen:

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 Doel

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

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

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

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

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

Artikel 2 Definities

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

CCR: Centrale Commissie voor de Rijnvaart

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2 Duurzaamheid

Artikel 3

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

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

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

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

Hoofdstuk 3 Innovatie

Artikel 4

1. De partijen brengen een vierjarig innovatieprogramma tot ontwikkeling en voeren dit uit. Het programma heeft als hoofddoel via maatregelen zoals de ontwikkeling en verspreiding van (nieuwe) kennis en technologie, het gebruik van de binnenvaart alsmede de ontwikkeling naar schoner, zuiniger en veiliger vervoer over water te stimuleren.

2. Speerpunten van het innovatieprogramma zijn:

- a. stimuleren dat concrete innovatieprojecten tot ontwikkeling en uitvoering komen
- b. kennis van bestaande innovaties te verspreiden ten behoeve van de toepassing ervan
- c. het kennisniveau binnen de sector met name op economisch, logistiek en sociaal terrein verhogen en binnenvaartkennis binnen het hoger onderwijs integreren
- d. synergie bereiken met bestaande Europese researchprogramma's

3. Prioriteiten daarbij zijn:

- a. logistiek en nieuwe markten, waaronder het vergemakkelijken en goedkoper maken van overslag
- b. het verder verminderen van luchtmissies en brandstofgebruik
- c. scheepstechniek, Casco, aandrijving/voortstuwing en systemen
- d. ICT en informatiestromen
- e. onderwijs en bedrijfsvoering
- f. security.

4. Het innovatieprogramma wordt in twee fasen uitgevoerd.

a. Fase 1: Tijdens deze fase, die zal aanvangen januari 2007, zal het accent liggen op het tot ontwikkeling brengen van een programmabureau, communiceren met relevante partijen over de impuls, op vraagarticulatie en op de ontwikkeling van educatieprojecten. Deze fase zal eind 2007 moeten leiden tot een aantal concreet uit te voeren projecten in fase 2. De Staat zal op basis van een evaluatie van de kwaliteit van deze projecten besluiten tot het starten van fase 2 en het continueren van het programmabureau. Het Bureau Innovatie Binnenvaart (BIB) stelt in opdracht van V&W in het najaar van 2006 een plan van aanpak voor fase 1 op.

De Staat komt in overleg met de branchepartijen in de loop van 2007 tot een organisatiestructuur waarbinnen de bovengenoemde evaluatie zal plaatsvinden.

b. Fase 2: Uitvoering concrete projecten innovatieprogramma. De Staat maakt een juridisch kader op grond waarvan financiële stimuleringsinstrumenten ten behoeve van innovatieve projecten van fase 2 ingezet kunnen worden. Dit juridisch kader dient gebaseerd te zijn op een door de Europese Commissie goedgekeurde regeling en dient aan te sluiten bij de behoeften van de potentiële begunstigden. SenterNovem zal worden aangewezen als de instantie die de regeling zal gaan uitvoeren.

5. De Staat zal in nauw overleg met het Bureau Innovatie Binnenvaart zo spoedig mogelijk aan SenterNovem opdracht geven een pilot-SBIR procedure te organiseren.
6. De branchepartijen roepen een Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) in het leven. Dit centrum zal tot taak hebben expertise op het terrein van binnenvaart op te bouwen en toegankelijk te maken. Daarnaast zal het centrum een makel-schakelfunctie en een organiserende en faciliterende functie in het kader van innovatiestimulering voor de gehele sector hebben.
7. De Staat wijst op basis van een goedgekeurd Plan van Aanpak het EICB i.o. aan als het programmabureau dat het Plan van Aanpak fase 1 zal uitvoeren.

Artikel 5

1. De Staat zal tot en met 2010 voor de uitvoering van het innovatieprogramma € 10 miljoen beschikbaar stellen. Het grootste deel van dit geld zal beschikbaar worden gesteld ten behoeve van concrete innovatieprojecten, waaronder begrepen projecten die in het kader van SBIR worden ontwikkeld.
2. Een beperkt deel van het budget genoemd in het eerste lid zal bestemd worden voor activiteiten die het programmabureau zal ontwikkelen op het terrein van voorlichting/communicatie, educatie en vraagarticulatie. Een ander, beperkt deel van het budget is bestemd voor uitvoeringskosten die SenterNovem maakt ten behoeve van het toepassen van financiële instrumenten voor het ondersteunen van concrete projecten en voor opdrachten.
3. De branchepartijen zijn het er over eens de prijscompensatiegelden van het Nederlandse deel van het Europese Fonds voor de Binnenvaart die thans door de Staat beheerd worden, aan te wenden voor het Expertise en Innovatiecentrum. De Staat gaat onder de voorwaarde van een gedegen business-plan accoord met het ter beschikking stellen van deze compensatiegelden ten behoeve van de financiering van het Expertise- en Innovatiecentrum. Daarnaast zal de Staat onderzoeken of het mogelijk is de middelen in te zetten in de vorm van co-financiering van projecten die vanuit de Innovatie impuls worden gesubsidieerd. Hierdoor zal het Europese Fonds voor de Binnenvaart zelf niet worden aangesproken.
4. Gezien de samenhang tussen de activiteiten in het kader van het innovatieprogramma en de activiteiten die ten behoeve van het EICB worden uitgevoerd, worden het plan van aanpak voor de eerste fase en het business-plan voor het EICB gelijktijdig opgeleverd en gelijktijdig door de Staat in overleg met de branchepartijen beoordeeld.
5. De prijscompensatiegelden zullen in gelijke delen worden uitgekeerd aan het EICB voor de periode 2007 t/m 2010 door middel van een nieuwe tijdelijke subsidieregeling. Indien er gedurende deze periode voor het Europese fonds voor de Binnenvaart een concrete bestemming voordoet, vindt er geen verdere opbouw van prijscompensatiegelden meer plaats.
6. De stand van de opgebouwde compensatiegelden bedraagt per 1-10-2006 €1.980.221 op basis van de daadwerkelijke door het Ministerie van Financiën toegepaste prijscompensatie. De Staat zal vanaf 1 juli 2007 jaarlijks een overzicht verstrekken van de toegepaste inflatiecorrectie en het totaal opgebouwde bedrag.

Hoofdstuk 4 Marktpotenties

Artikel 6

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

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

formuleren en is in 2007 afgerond.

Hoofdstuk 5 Vereenvoudiging regelgeving en administratieve procedures

Artikel 7

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

Hoofdstuk 6 River Information Services (RIS)

Artikel 8

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

Hoofdstuk 7 Slotbepalingen

Artikel 9 Nakomen van afspraken en evaluatie

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

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

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

Artikel 10 Communicatie

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

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

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

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

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

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

Artikel 12 Geschillenregeling

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

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

Artikel 13 Looptijd van het convenant

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

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

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

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

Artikel 14

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

dd. 14 november 2006

de minister van Verkeer en Waterstaat,

Karla Peijs

Namens Koninklijke Schuttevaer

S. Veninga

Namens Kantoor Binnenvaart

dr. J.T. van den Berg

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

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

Jhr. H.J.M. van der Wyck,

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

J. A. Groenewold