

Plan van aanpak Klein Schip

Hoofdrapport



Concept juli 2011

Plan van aanpak Klein Schip

Hoofdrapport

Opdrachtgevers:

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
- Kantoor Binnenvaart,
- Koninklijke Schuttevaer, vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel

Uitvoering:

- Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB)

Financiële ondersteuning:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ondersteuning (zie bijlage)

- Klankbordgroep
- Participatie diverse actoren

Inhoudopgave

- *Verantwoording*
- *Definitie klein schip*
- *Samenvatting*

Deel 1: Marktobservatie

1. Huidige trend
2. Weinig vernieuwing
3. Structuurversterking kleine binnenvaart
 - 3.1. Strategische invalshoeken
 - 3.2. Projectmatige invalshoeken
4. Het perspectief voor een duurzaam transportsysteem

Deel 2: Projectuitwerking

5. Verbetering exploitatie
 - 5.1. *Versoepeling bemanningsregelgeving*
 - 5.2. *Praktijkexamen schipper en matroos*
6. Verbeterd bouwen
7. Logistieke efficiëntie
 - 7.1. De organisatie van de container binnenvaart
 - 7.2. De organisatie van de droge binnenvaart
8. Stimulering
 - 8.1. Subsidie
 - 8.2. Financiering
 - 8.3. Bedrijfsbeëindiging en opvolging
 - 8.4. Waarborgfonds
9. Promotie en educatie
 - 9.1. *Imagocampagne*
 - 9.2. *Digitaal handboek*

Deel 3: Concrete acties

Plan van aanpak Klein Schip

Verantwoording

Begin 2009 is het EICB in opdracht van de branche-organisaties en met ondersteuning van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, gestart met de uitvoering van het project Klein Schip. Kader hiervoor vormt het visiedocument *'een goede toekomst voor het kleine schip'* dat in opdracht van de branche-organisaties is opgesteld door Buck Consultants (november 2008). Het daarin opgenomen actieplan vormt een kader voor de uitwerking van een 21 tal projecten, met als doel om de concurrentie positie van de kleine binnenvaartvloot ten opzichte van het wegvervoer te behouden en ten minste het aantal schepen op peil te houden.

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. Wel kan in het algemeen worden gesteld dat het ladingaanbod zich heeft hersteld, maar dat de tarieven nog achterblijven.

De economische omstandigheden waren echter aanleiding de doelstelling van het project Klein Schip opnieuw tegen het licht te houden en met name de verschillende veronderstellingen, zoals de marktontwikkelingen, logistieke organisatie en exploitatie te kwantificeren.

In het *plan van aanpak Klein Schip* is de structuurversterking van de kleine vloot op middel- en lange termijn meer centraal komen te staan met als uitgangspunt:

Wat is nodig om de concurrentiepositie van het kleine schip structureel te verbeteren, gezien vanuit verschillende invalshoeken van de markt.

Ook de overheid heeft belang bij een goede bereikbaarheid van economische centra door een optimale benutting van alle modaliteiten. De modaliteit water heeft nog veel capaciteit en het is zaak om die goed te benutten, als alternatief voor de congestieproblemen in het wegverkeer. Onvoldoende benutting van kleine vaarwegen zal kapitaalvernietiging van de infrastructuur tot gevolg hebben.

Dit plan van aanpak zal worden aangeboden aan de minister van infrastructuur en Milieu, met als advies de relevante aanbevelingen als onderdeel van haar binnenvaartbeleid op te nemen en als input voor het Transitie Comité.

Definitie Klein Schip

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 specifieke problematiek. De tankvaart en duwvaart blijft in de aanbevelingen buiten beschouwing. Indien relevant wordt de containervaart genoemd.

Wat is een klein motorvrachtschip?

max. 86 m lang

max. 1500 ton

max. 90 containers (TEU) *₁

	 14 x
Spits Lengte 38,5 meter - breedte 5,05 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	
	 22 x
Kempenaar Lengte 55 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,59 meter - laadvermogen 655 ton	
	 40 x
Dortmund-Eemskanaalschip (Dortmunder) Lengte 67 meter - breedte 8,20 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.000 ton	
	 54 x
Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip) Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	

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

Samenvatting

Het kleine schip in de droge ladingvaart, in de categorie 350-1500 ton, maakt een moeilijke periode door. Als gevolg van schaalvergroting is de kleine binnenvaart structureel minder gaan vervoeren. Ook van vernieuwing en innovatie is in deze deelsector nog nauwelijks sprake.

Naast schaalfactoren zijn er tal van oorzaken debet aan het feit dat de kleine vloot sterk 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 goedkope tarieven varen. Het kapitaal dat is opgebouwd is vaak door de schipper/eigenaar in de verbetering van het schip geïnvesteerd, dat als (toekomstig) pensioen 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 hoger dan voor een groot binnenvaart schip, omdat deze over hetzelfde equipment aan technische voorzieningen moet beschikken.

Ook de personeelslasten drukken zwaar op de exploitatie van het kleine schip. Per januari 2011 is 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.

Nieuwe markten worden er op dit moment nauwelijks aangeboord. Door de veroudering van de oude vloot dreigt de kleine binnenvaart zijn 'groene imago' te verliezen, als het gaat om de uitstoot van CO₂ emissies. Indien de huidige omstandigheden blijven voortduren stevent de kleine binnenvaart af op een doemscenario, met als gevolg: meer dan een halvering van het lading pakket binnen 10 jaar, verslechtering van de concurrentiepositie en een slechte benutting van de waterinfrastructuur.

Tenslotte functioneert de logistieke organisatie van de droge binnenvaart niet efficiënt, er zijn veel partijen die in de logistieke keten hun eigen suboptimalisatie nastreven.

Toch is volgens veel ondernemers de kleine binnenvaart in de basis een betrouwbare modaliteit, die duurzaam (brandstofzuinig) en tegen concurrerende tarieven kan vervoeren. 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 1000 ton in plaats van 3000 ton.

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

*Jaarlijks vervoerd de kleine binnenvaart
60 miljoen ton goederen.
Deze halen 2,4 miljoen vrachtwagens
van de weg.*

Er moeten goede voorwaarden worden geschapen, waardoor het voor 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.

De kleine binnenvaart heeft traditioneel een sterk aandeel in het bulkvervoer van landbouwproducten, voedingsproducten, veevoeder, metalen, halffabrikaten, ruwe mineralen, bouwmaterialen en meststoffen.

Een gemoderniseerde kleine binnenvaartvloot heeft kansen in **nieuwe markten** zoals het vervoer van recycling- en afvalstoffen.

Vooraf in de containersector liggen grote kansen. Met de komst van de 2^e Maasvlakte zal het aantal zeeterminals sterk 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 waterwegen, waardoor in de nabije toekomst het merendeel van de Nederlandse vaarwegen kunnen worden bereikt met schepen uit het segment 1000-1500 ton. Ook zal de behoefte aan **innovatieve schepen** groeien die een beperktere diepgang hebben, waarmee wordt geanticipeerd op structureel lagere waterstanden in de toekomst.

Inzetten op schaalvergroting en specialisatie

- *Grote mogelijkheden nieuwbouw van 1500 ton/ 90 TEU schepen*
- *Kempenaars: nieuwe scheepsconcepten noodzakelijk*
- *Spitsen: geen vernieuwing = niche markt*

Daarnaast is er 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.

Veranderend ondernemen

De ondernemersorganisatie zal 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.

Het is noodzakelijk om de **bemanningsregelgeving** structureel aan te passen waarmee geanticipeerd wordt op de toekomstige generatie nieuwe schepen en scheepsconcepten. Versoepeling van de bemanningsregelgeving dragen enigszins bij aan de vermindering van personeelskosten.

Er is behoefte aan een aangepaste **stimuleringsregeling** om de vernieuwing en innovatie van de kleine vloot een impuls te geven. De bouwkosten en investeringen voor kleine schepen zijn naar verhouding aanzienlijk duurder dan die van grote schepen, waardoor het kleine schip in de bestaande stimuleringsregelingen onevenredig wordt benadeeld.

Indicatie kosten:

- | | |
|--|-------------|
| • 2 ^e 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 **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, innovatieve en kansrijke bedrijfstak.

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.

Aan het eind van elk hoofdstuk zijn **aanbevelingen** geformuleerd

- **Deel 3: Actieplan**, die aan de hand van de aanbevelingen de stand van zaken weergeeft van de planning en uitvoering van de projecten.

Voor een direct inzicht in de status van de projecten wordt aanbevolen om na de samenvatting deel 3 door te nemen.

Deel 1: Marktobservatie

1. Huidige trend

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

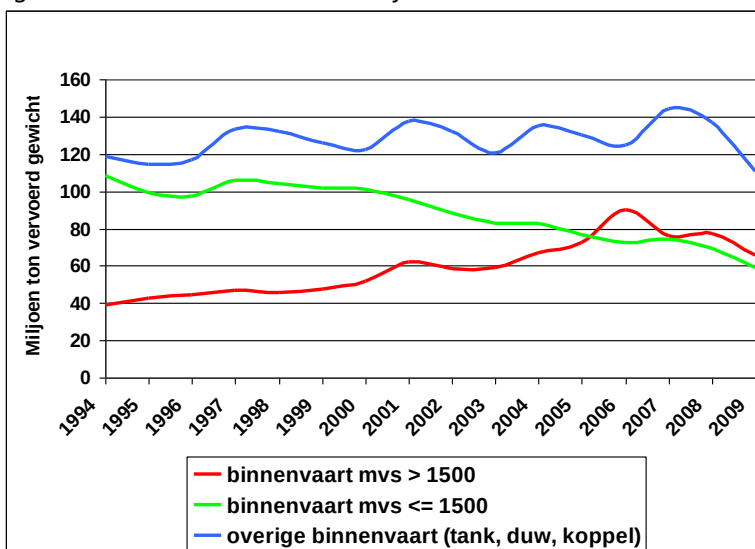
Figuur 1: Totaal vervoer Nederland 2009

Modaliteit	Aantal ton 2009 (in miljoen)
Wegvervoer	721
Spoorvervoer	34
Binnenvaart	235
Buisleiding	103
Totaal	993

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 2^e helft van 2010 heeft hersteld en het ladingaanbod weer op het oorspronkelijke niveau is, blijft het kleine schip een zorgenkind.

Figuur 2: vervoerd gewicht in de binnenvaart in miljoenen tonnen



Bron : 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:

*₁ zeevaart en luchtvaart niet meegerekend

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

- veevoerders 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 concurrentie positie moeten verbeteren, om de toekomst met perspectief tegemoet te kunnen zien.

Kostenefficiëntie factoren worden beïnvloed door:

- Capaciteitsrestricties van vaarwegen
- opslag bij havens
- beschikbaarheid van schepen
- wachttijden bij sluizen en bruggen

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 verversed en met de introductie van Lange Zware Voertuigen (LZV) krijgt de truck een concurrentie voordeel in het Nederlandse wegvervoer.

*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 (personeelslasten)*
- *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 binnenvaartmotor bedraagt zo'n 30 jaar en het feit dat de gemiddelde leeftijd van een klein schip ouder is dan 60 jaar zegt genoeg. Het laatste kleine schip dat nieuw werd gebouwd dateert uit 2005.

Figuur 3: Bouwjaar motorvrachtschepen en motoren voor droge ladingvaart

Laadvermogen	Bouwjaar schepen			Bouwjaar motor		
klasse	Minimum	Maximum	Gemiddeld	Minimum	Maximum	Gemiddeld
<250	1892	1986	1927	1941	1996	1969
250-400	1888	2009	1943	1926	2000	1973
400-650	1897	2009	1948	1938	2010	1977
650-1000	1891	2007	1957	1907	2009	1979
1000-1500	1899	2009	1960	1948	2009	1980
>1500	1901	2011	1989	1940	2011	1995

Bron: IVR 2011

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) pensioen kapitaal 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 equipment aan technische voorzieningen moet beschikken.

Indicatie kosten:

- | | |
|--|-------------|
| • 2 ^e 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 |

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 als 55 jaar. De gemiddelde leeftijd 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 CO₂ emissies. Per ton/km is de binnenvaart de minst vervuilende modaliteit.

Voor andere schadelijke emissies, zoals NO_x (stikstofoxiden) en PM₁₀ (fijnstof) is de kleine binnenvaart inmiddels ingehaald door andere modaliteiten, zoals het wegvervoer.

Dit kan op termijn de concurrentie positie 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 drukken 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 verdergaand 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 initiatieven zijn veelal geïnspireerd door initiatieven van buiten de binnenvaartsector. Hoewel het zaak is om deze kennis te bundelen en te koppelen aan (praktische) onderzoekprogramma's en financiële- en fiscale regelingen, werkt dit laatste niet in het voordeel van de kleine binnenvaart. Immers veel subsidieregelingen zijn fiscale regelingen zoals Milieu Investerings Aftrek (MIA) en de Energie Investerings 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. Ook voor het varende personeel zijn de taken aan boord van een klein schip minder gespecialiseerd, dan b.v. op een grote Rijnaak.

Bij ongewijzigde omstandigheden stevent de kleine binnenvaart af op een doemscenario.

Scenario: continuering huidige situatie

- *Ladingverlies*
- *Verslechtering concurrentie positie t.o.v. de truck*
- *Slechte benutting waterinfrastructuur*

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 1000 ton in plaats van 3000 ton.

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

Goede voorwaarden moeten worden gecreëerd, waardoor het voor 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, exploitatielasten en slechte financieringsmogelijkheden.

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 4: 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 NEA

Schaalvergroting gaat gepaard met differentiatie en specialisatie. Binnen de categorie kleine schepen zal de vraag naar schepen van 1000-1500 ton toenemen. Dit wordt ook nog versterkt door de opwaardering van waterwegen, waardoor in de nabije toekomst het merendeel van de 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 innovatieve schepen groeien die een beperktere diepgang hebben, waarmee wordt geanticipeerd op structureel lagere waterstanden in de toekomst.

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 noodzakelijk*
- *Spitsen: geen vernieuwing = niche markt*

Nieuwe markten

De containermarkt is een groeimarkt. Met de komst van de 2^e maasvlakte zal het aantal zeeterminals sterk 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 sterk de vraag en behoefte naar dit type schepen. Op dit moment zijn 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. 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.

Verbetering en nieuwbouw leidt o.a. tot een betere benutting van de ladingruimte en een verbeterd technisch equipment.

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 imagocampagne is nodig om het varen op of met een klein schip te stimuleren, door het kleine schip te promoten als een professionele, innovatieve en kansrijke bedrijfstak.

Deze invalshoeken worden in deel 2 'Projectuitwerking' uitgewerkt tot concrete aanbevelingen.

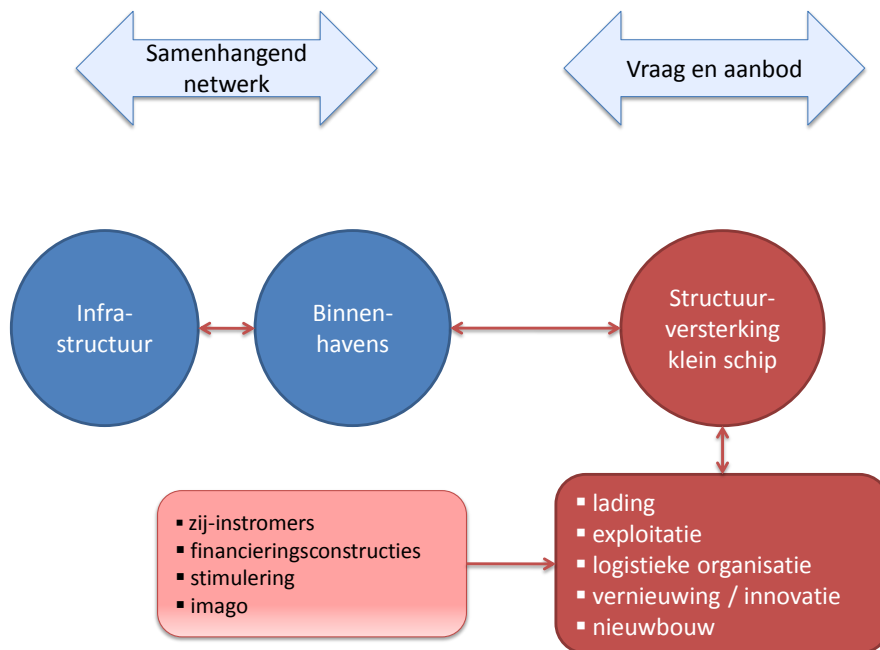
Scenario: benutten van kansen

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

4. Samenhangend netwerk voor de kleine binnenvaart

De kleine binnenvaart heeft een enorme potentie en zeker 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 structuurversterking van de kleine vloot. Ook de kwaliteit van het netwerk van waterwegen, bepaald in hoge mate de vraag en aanbod van goederen. Het onderhoud van kleine vaarwegen en het beheer van binnenhavens moet afdoende zijn geregeld.

Figuur 5: logistieke potenties voor vervoer over water



Waterinfrastructuur

Nederland telt totaal 5.000 km vaarwegen waarvan ruim 3.250 km (65%) kleine vaarwegen in de vaarklasse 1-IV, het domein voor 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 V, namelijk 6.570 km (75%). Spitsen (350-400 ton) worden ingezet op deze (inter)nationale vaarwegen.

Door de opwaardering van een aantal kleine vaarwegen zullen deze in de nabije toekomst in zo'n 90% van de gevallen bevaarbaar zijn voor schepen van 1000-1500 ton.

Binnenhavens en ligplaatsen

Binnenhavens vertegenwoordigen een groot economisch belang. Het aantal industriehavens in Nederland bedraagt ongeveer 370 en 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 uitstekend 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 aan het water, 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 gemeente 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 worden verwijderd en/of door slecht onderhoud niet goed meer zijn te gebruiken. Vooral voor de dagvaart vormt dit een probleem.

Tenslotte komt het veelvuldig voor dat bedrijven op natte bedrijven terreinen geen gebruik maken van het water als transportmiddel. In dergelijke gevallen dient door de overheid multimodaal vervoer te worden gestimuleerd of bedrijfsverplaatsing te worden overwogen.

Aanbeveling 1: Behoud, beheer en onderhoud havens en ligplaatsen

Het integrale belang van professioneel havenbeheer en onderhoud van ligplaatsen onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse vereniging Binnenhavens en Bureau Voorlichting Binnenvaart.

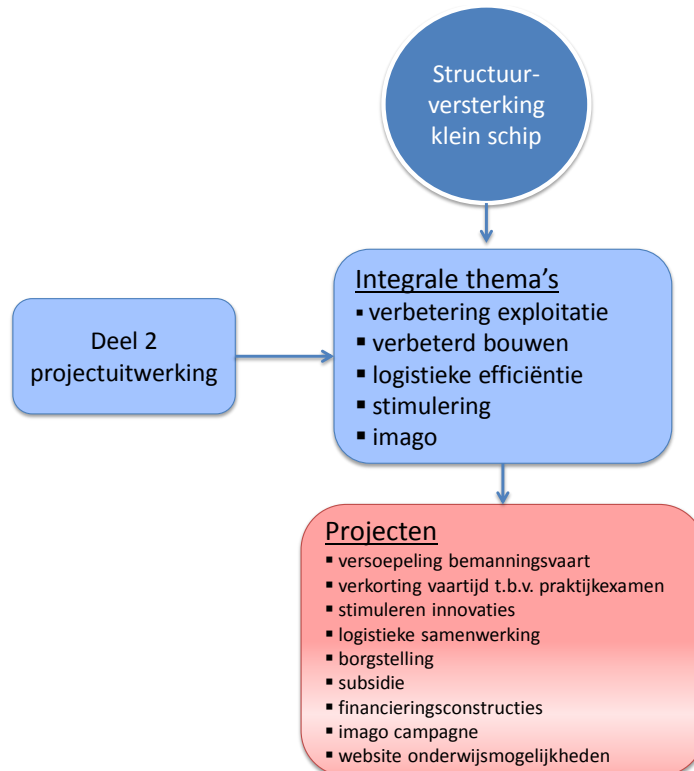
Aanbeveling 2: Stimuleren multimodaal vervoer

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

Deel 2: Projectuitwerking

5. Verbetering exploitatie

In deel II 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 van logistieke efficiëntie. Datzelfde geldt als er geen nieuw personeel instroomt 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 kan men enerzijds enigszins de lasten verlagen en anderzijds het schip efficiënter inzetten. 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 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 equipment 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>

Structurele aanpassing 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 grondige herziening van de Binnenvaartwet noodzakelijk, om in te kunnen spelen de logistieke- en technologische ontwikkelingen in de kleine binnenvaart, zoals nieuwe scheepsconcepten en andere ondernemingsvormen. Daarnaast biedt een aanpassing de mogelijkheid om regels voor ondernemers te verminderen en te vereenvoudigen, uitgaande dat het aspect veiligheid niet wordt aangetast.

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 staat nu vast tussen 22.00 en 6.00 uur.

In combinatie met de maximale vaartijd van 12 uur per dag, betekent dit dat de alleenvarende 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 tijdens het laden en lossen.

Door een ononderbroken rusttijd van 8 uur voor te schrijven 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 3: structurele aanpassing bemanningsregelgeving

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

Aanbeveling 4: versoepeling rusttijd eenmansvaart

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

Status: in voorbereiding

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 aantrekkingskracht 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.
- Het aantrekken van een coach die o.a. 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 is daarmee trendsetter met de praktijkexamens en maakt als eerste gebruik van Europese regelgeving die dit mogelijk maakt.

Aanbeveling 5: wettelijk verankeren praktijkexamen

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

Status: in voorbereiding

Aanbeveling 6: oprichting van een Opleiding en Ontwikkelfonds

Het oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingsfonds met als doel de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding.

Aanbeveling 7: vergroting didactische kwaliteiten praktijkbegeleider

De didactische kwaliteiten van een leermeester aan boord van een schip moeten worden verbeterd, door de opleiding tot leermeester verplicht te maken.

Certificering is nodig van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen.

Aanbeveling 8: het aantrekken van een coach

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. De benodigde financiële middelen voor een coach kunnen worden afgedekt uit een Opleiding en Ontwikkelingsfonds; zie aanbeveling 6.

Status: coachtraject in ontwikkeling

6. Verbeterd bouwen

Innovaties

Er zijn 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

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

Het uitgangspunt is om voor 2015 50 nieuwe kleine schepen in de vaart te brengen, hetgeen bijdraagt aan het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot. 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. Uiterlijk zien deze schepen er traditioneel uit, maar schijn bedriegt want bij nadere beschouwing blijkt dat er de nieuwste innovatiesnufjes in zijn verwerkt.

Een nieuwe generatie ladingdragers, zoals duwbakken is 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.

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.

Het is zaak de verschillende initiatieven te bundelen en te komen tot de oprichting van een platform van nieuwe innovatieve ondernemers die bereid zijn gezamenlijk een traject in te gaan van nieuwbouw en exploitatie. Met name verladers, logistieke dienstverleners en binnenvaartrederijen dienen hiervan deel uit te maken, omdat zij de investeerders zijn in nieuwe schepen. Ondersteuning is gewenst door kennisinstituten. Een mogelijke aanpak is in te steken op deelmarkten die interessant zijn voor de kleine binnenvaart en vanuit die invalshoek praktische technieken en

innovaties te ontwikkelen om vervoer via water mogelijk te maken. Het platform heeft ook een intermediaire functie om bijvoorbeeld verladers, die de kleine vaarwegen wensen te benutten, in contact brengen met potentiële binnenvaartondernemers.

Emissienormen motoren

Vanaf 2016 wordt de CCR-4 norm voor schepen van kracht die de uitstoot van schadelijke gasen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren moeten terugdringen. Een belangrijke stap op weg naar het duurzaam maken van de binnenvaart. In geval de investeringskosten de baten overstijgen, is de CCR-regeling een optie om de oude vloot te saneren en nieuwbouw te stimuleren. Deze regel gaat echter alleen op wanneer de scheepsmotor daadwerkelijk moet worden vervangen, de oude motor die nog functioneert mag immers 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-6 norm hanteren. Verwacht wordt dat CCR-4 norm en Euro-6 norm gelijkwaardig aan elkaar zullen zijn.

Hoe de CCR-4 regeling er uit gaat zien is nog niet bekend. Wel is het gewenst om tot één standaard norm te komen voor binnenvaartmotoren en die van de vrachtauto, waarin de Euronorm als maat wordt gehanteerd. De CCR-4 norm en de Euro-6 norm zouden juridisch gelijkgeschakeld moeten worden.

Hierdoor is het mogelijk om de ontwikkelkosten van scheepsmotoren te drukken. De testfase (certificeren) van nieuwe scheepsmotoren is aanzienlijk duurder, omdat de ontwikkelkosten slechts over een beperkt aantal motoren kunnen worden overgeslagen. Dit in tegenstelling met truckmotoren die in grotere aantallen worden geproduceerd, waarbij de ontwikkelkosten in de testfase aanzienlijk lager liggen. Een juridische gelijkschakeling van de norm trekt dit recht.

In de nieuwbouw van kleine schepen of nieuwe scheepsconcepten is het daarom op dit moment aantrekkelijk om vrachtwagenmotoren toe te passen, die al of niet geschakeld zijn. Het toepassen van vrachtwagenmotoren is een aantrekkelijke optie om de kosten van nieuwbouw en vernieuwing te drukken.

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 CO2 uitstoot per energie-inhoud lager ten opzichte van bijvoorbeeld gasolie.

Op dit moment lopen er een aantal initiatieven, zoals Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie), die zich richten op het stimuleren van een zuiniger brandstof gebruik van het binnenvaartschip. Dit is een subsidieregeling die de vorm van een prijsvraag heeft. Ook via het project Maatwerk Advies voor Verladers wordt actief gezocht naar nieuwe logistieke stromen via het water.

Door deze initiatieven te koppelen met de technologische kennis van het nog op te richten *Platform Innovators* kan er synergie in samenwerking worden bereikt.

Vrachtwagenmotoren in binnenvaartschepen: een goede optie

Een uitstekend 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 750 KW. 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.

Technische regelgeving

Ook het aflopen van de overgangstermijnen in de technische regelgeving **kan** een instrument zijn om de kleine binnenvaartvloot te saneren. De overgangsregeling is een regelgeving die gefaseerd wordt ingevoerd om te komen tot technische vernieuwingen in de binnenvaartvloot. Deze regelgeving kent lange wettelijke tijdstermijnen. De eerste termijn is reeds vanaf 2010 ingegaan en loopt door voor de periodes 2015, 2020.... tot 2035.

Het is belangrijk om de samenstelling en technische staat van de binnenvaartvloot en met name die van de kleine vloot te onderzoeken. Hiermee wordt inzicht verkregen in de te verwachten investeringen voor de verschillende tijdstippen waarop de overgangsbepaling in werking treedt. Op basis daarvan kan een inschatting worden gemaakt wat de consequenties zijn voor de samenstelling van de binnenvaartvloot en met name de kleinere schepen.

Overgangsregeling

De verwachting is dat de noodzakelijke investeringen ruim boven de opbrengsten zullen zijn. Dit en de gemiddelde hoge leeftijd van de schipper/eigenaar kan consequenties hebben voor het voortbestaan van de huidige vloot.

Een reden temeer om de structuurversterkende maatregelen, zoals die in dit plan van aanpak worden voorgesteld in een versneld tempo uit te voeren.

Aanbeveling 9: inzicht in de technische staat van de vloot

Inzicht is nodig in de technische staat van de kleine vloot om een inschatting te krijgen van de te verwachten investeringen.

Op basis daarvan kan worden besloten: sloop of sanering van het oude schip.

Status: in voorbereiding Ministerie I & M

Aanbeveling 10: oprichten platform innovators

Het oprichten van een 'platform van innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen.

Uitgegaan wordt van een praktische werkwijze, waarbij aan de hand van thema's of een potentiële deelmarkt vernieuwingen en innovaties worden uitgewerkt.

Aanbeveling 11: gelijkstelling van emissienormen

De regelgeving voor de normen voor uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes dient voor de binnenvaart en de vrachtauto gelijkwaardig te zijn. Voorgesteld wordt om de CCR-norm voor binnenvaartschepen en een Euro-norm voor trucks, in juridisch opzicht gelijkwaardig te maken, dan wel tot een uniforme (nieuwe) norm te komen.

Aanbeveling 12: Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren

- a. Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagenmotoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur.*
- b. Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen.*
- c. het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie).*

Aanbeveling 13: Verbreding Maatwerk Advies voor Verladers

In samenwerking met het project 'Maatwerk Advies Verladers' actief op zoek naar nieuwe logistieke stromen en het introduceren van de nodige technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken.

7. Logistieke efficiëntie

Het 'Advies van de binnenvaart ambassadeur' d.d. 29 september 2009 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- puntrelaties (trajectvaart) en heeft zich sterk geprofessionaliseerd. De intermodale terminaloperators zijn in feite logistieke dienstverleners die de transportstroom controleren tussen klant en zeeterminal v.v.

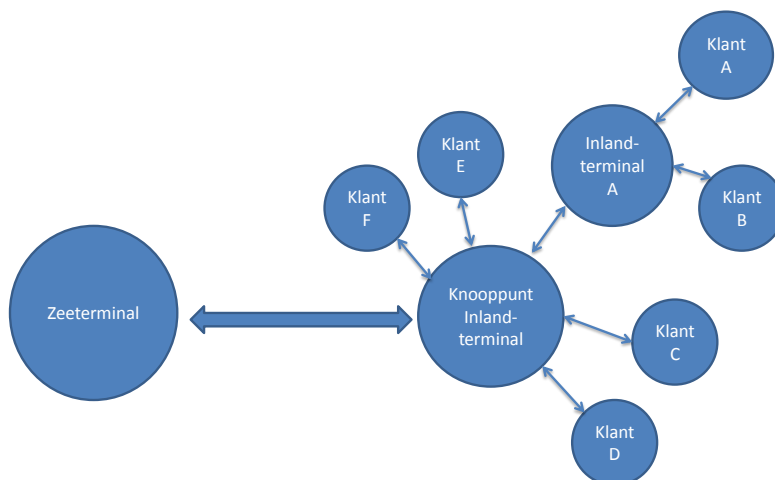
Inlandterminals zijn logistieke operators en verzorgen:

- op- en overslag,
- voor- en natransport
- voorraadbeheer
- beschikken over douane faciliteiten
- 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 hier sprake is van suboptimalisatie in de keten. Momenteel wordt in deze sector sterk ingezet op de verbetering van de afhandelingcondities 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.

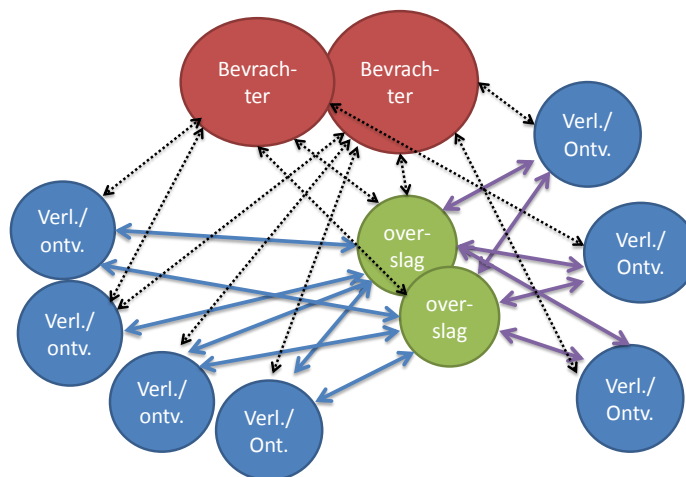
Er is sprake van veel kris-kras relaties, die zowel maritiem als continentaal gericht kunnen zijn. De droge binnenvaart kent ook meer marktpartijen, de verlader/ontvanger, de bevrachter, het overslagbedrijf en de schipper. Soms is een goederenstroom dedicated gericht: direct van verlader naar klant.

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 continuaart, waarbij respectievelijk 14 uur, 18 uur 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 laagconjunctuur.

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.

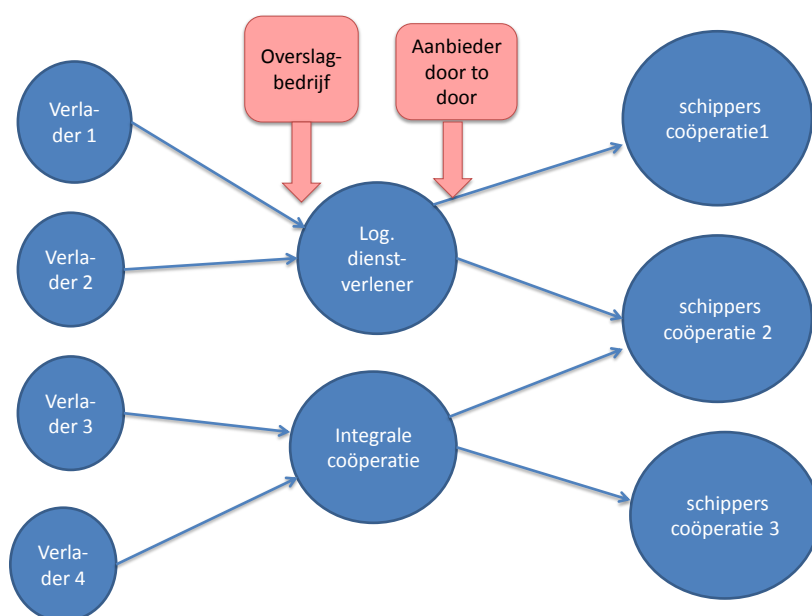
Veel schippers onderhouden een vaste relatie met de bevrachters/opdrachtgevers. Die relatie is echter in veel gevallen niet contractueel vastgelegd. In de gehele keten is er sprake, evenals in veel andere sectoren, van suboptimalisatie van de logistieke processen. Dit gaat ten koste van de efficiëntie in de 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 zich verder opschaaft, door de samenwerking met overslagbedrijven en dienstverleners uit de trucksector te versterken. Hiermee is een volledig deur tot deur transport aan te bieden. 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. plaats de overslag, opslag, veredeling van goederen en soms ook de behandeling van containers. Enkele overslagbedrijven nemen ook de functie van bevrachter op zich.

Zie www.rocnl.com

- **Organisatorische opschaling coöperaties**

Om tot een stabiele markt te komen is het van belang dat de (niet georganiseerde) schippers zich als collectieve ondernemers manifesteren, door een duurzame relatie te ontwikkelen met bevrachters (logistieke dienstverleners) en opdrachtgevers en zich dienstverlenend opstellen naar hun klanten. Dit kan worden bereikt door de samenwerking in een coöperatie. Met heeft dan de mogelijkheid om als gezamenlijke schippers 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 schippers**

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.

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 250 tot 300 schippers (ca. 8 %) 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, zoals servicegerichtheid, vaargebied, overslag- en opslagmogelijkheden, voor- en natransport, verbeterd 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 bevrachtingsvoorwaarden een belangrijk instrument. Dit kan in samenwerking met de EVO (Eigen Verladers Organisatie) worden opgepakt. De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader.

Aanbeveling 14: logistieke dienstverlener als centrale spil

De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur.

Samenwerking en organisatorische schaalvergroting is echter primair een verantwoordelijkheid van de markt. Het proces kan worden gefaciliteerd via o.a. voorlichtingsbijeenkomsten en seminars, georganiseerd vanuit de branche-organisaties.

Aanbeveling 15: vergroting inzicht in logistieke diensten

Inzicht vergroten in de keten van de droge binnenvaart door van bevrachters en coöperaties overzichtelijk en transparant de geboden diensten voor de klant in beeld te brengen, zoals:

- *geografisch operatiegebied.*
- *dienstverlening (door to door transport)*
- *vaargebied*
- *overslag- en opslagmogelijkheden*

Status: in voorbereiding

Aanbeveling 16: gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden

Voor transparantie in de markt zijn gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een essentieel instrument. De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader.

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

In de bijlage Stimulering is een uitgebreid overzicht gegeven van de verschillende subsidieregelingen waar de binnenvaartondernemers gebruik van kunnen maken. Ook de belangrijkste regelingen in Duitsland, Frankrijk en België zijn daarin opgenomen.

Geen profijt voor de kleine vloot

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 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).

Hoge exploitatielasten klein schip

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

Subsidie- en fiscale regelingen schieten te kort

Een subsidieregeling gericht op de vernieuwing en nieuwbouw van kleine schepen ontbreekt op dit moment.

Aanpassing van de bestaande regelingen

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 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 de subsidieaanvragen dienen ook uit dit bedrag te worden bekostigd. Een ontwerp van deze regeling is te vinden in de **bijlage** van het deelrapport stimulering.

Aanbeveling 17: verbeterde subsidieregeling

De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen met dien verstande dat:

- *Er de komende 4 jaar een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld uit het VAMIL, MIA en EIA;*
- *De toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost.*

Status: ontwerp subsidieregeling is gereed

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 2^e handsschepen, 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 goed 2^e handsschip te financieren. Voor de financiering van een kwalitatief goede oude Kempenaar 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 2^e handsschepen. 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 á 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. Een financiering van een kwalitatief goed 2^e handsschip tot 70-80% is realistisch, afhankelijk van het type schip. De ondernemer zal daarom altijd eigen vermogen moeten inbrengen. Verstrekking van een hogere hypotheek brengt, gelet op de hogere rente- en afschrijvingsvoet, ook een hoger bedrijfsrisico met zich mee. En met een faillissement van een schipper zijn ook de banken niet gebaad.

De looptijd van leningen voor nieuwe schepen is uitgerekte naar 20 jaar.

Voor 2^e handsschepen 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, heeft een pré. 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 2^e handsschip

- *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.

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 2-3,5 miljoen. Voor een ondernemer vergt het de nodige bedrijfsinzicht en durf om te investeren en exploiteren. Alternatieve financieringsconstructie moeten dan uitkomst bieden.

*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 2^e handsschip wordt afgewogen.

***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.

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.

'Nieuw voor 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 een oudere schipper die zijn pensioenleeftijd nadert en zijn schip verkoopt. Het kan ook 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.

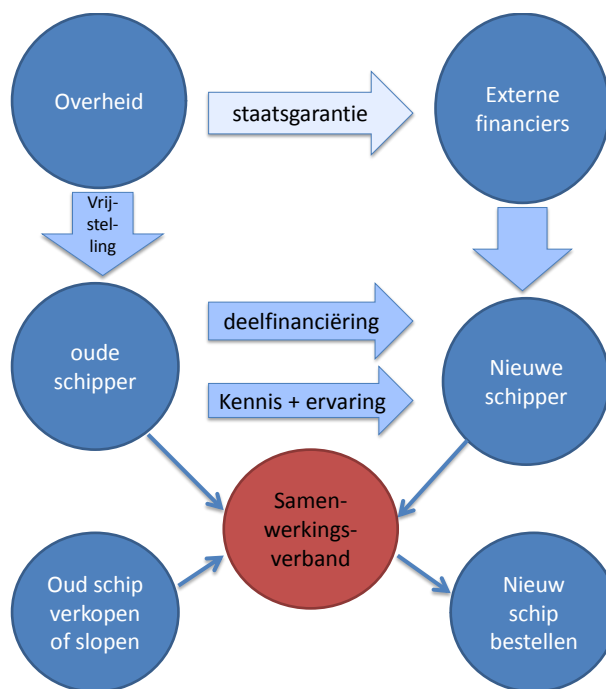
Het verkregen geld uit de verkoop of sloop van zijn schip, investeert de oudere schipper vervolgens in de onderneming van de startende ondernemer. Daarnaast draagt de oudere schipper ook de nodige kennis van het schippersvak over en fungeert als coach.

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. Een financiële vergoeding voor de functie van coach zou uit het Onderwijs en ontwikkelingsfonds kunnen worden afgedekt (zie aanbeveling 6 en 8).

Nieuw voor oud

De oudere schipper heeft een keuze om zijn opbrengt 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.

Figuur 9: principe nieuw- voor 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 fiscale regime van de zeevaart kan ook gunstige perspectieven bieden voor de (kleine)binnenvaart.

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.

Aanbeveling 18: handleiding voor een businessplan

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

Aanbeveling 19: nieuw- voor oudregeling

Een nieuw- voor oudregeling zou een stimulans kunnen zijn voor de startende ondernemer en biedt de mogelijkheid dat de stakende (stoppende) schipper zich als coach ontplooit en meefinanciert in de nieuwe onderneming.

Een financiële vergoeding voor de functie van coach zou uit het Onderwijs en ontwikkelingsfonds kunnen worden afgedekt (zie aanbeveling 6 en 8).

Aanbeveling 20: Willekeurige afschrijving

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

Aanbeveling 21: 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. Een analyse is nodig naar de realiseerbaarheid op lange termijn, waarin aspecten zoals staatssteun en vergelijkbare regelingen die in België worden toegepast, worden onderzocht.

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 waardevermindering 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 stakingsheffing al verminderd, waardoor de huidige fiscale mogelijkheden beperkt zijn.

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.

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

- Opteren voor geruisloze overgang;
- De stakingsaftrek (voorheen stakingsvrijstelling);
- De stamrechtvrijstelling.

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 heeft 3 jaar 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'.

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%.

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.

Aanbeveling 22: gestaffelde stakingsvrijstelling

De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging moeten voor ondernemers met kleine schepen uitbreiden, 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*

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 afgelopen vier jaar zijn er slechts 11 faillissementen geconstateerd. Of dit heeft geleid tot sloop is niet bekend. Het aantal kleine schepen dat in de afgelopen periode (3-4 jaar) ter sloop is aangeboden is gering. Wel is er een groot aantal kleine schepen uit de vaart genomen en/of doorverkocht aan het buitenland. Tot nog toe zijn de geïnterviewde sloopbedrijven nogal terughoudend om te komen tot een vangnetconstructie, om kwalitatief goede oude schepen te behouden.

Het project Waarborgfonds komt niet succesvol van de grond. De inmiddels aantrekkende economie geeft ook weinig om het project door te zetten. Het is niet realistisch en economisch verantwoord om tot een beheerorganisatie te komen. De markt is er op dit moment niet in geïnteresseerd. Dit project wordt op dit moment niet verder doorgezet.

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 innovatieve 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 strategische 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, drempelige en ingewikkelde sector.

Gemeenten zijn zich nauwelijks bewust van de problematiek 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 gezonde 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);
- Guerilla 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.

Aanbeveling 23: continuering campagne

Onderdelen van imagocampagne moeten ook na beëindiging van het project Klein Schip worden gecontinueerd en waar mogelijk gecombineerd dan wel geïntegreerd met andere educatieve projecten en promotie activiteiten. Daarmee kan de doelgroep worden verbreed en het imago onderdeel worden benut voor zo lang dit nodig is.

Status: in uitvoering

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 24: versterking communicatienetwerk digitaal handboek

- *Onder de aandacht brengen van belanghebbenden, waaronder overheden, branche organisaties en onderwijsinstellingen. Koppelen aan websites belanghebbenden.*
- *Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.*

Deel 3: Actieplan

De aanbevelingen uit Deel 2 'Projectuitwerking' zijn in acties uitgewerkt. Per actie is de status weergegeven. Sommige acties zijn gereed of nog in uitvoering. Een groot aantal acties kennen een langere voorbereidingstijd in uitvoering en zijn 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 €

Aanbeveling 1 : Behoud, beheer en onderhoud havens en ligplaatsen

Het integrale belang van professioneel havenbeheer en onderhoud van ligplaatsen onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse vereniging Binnenhavens (NVB) en Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB).

Status: wordt door het EICB onder de aandacht gebracht van de NVB en BVB

Planning:

Initiatiefnemer: NVB; BVB

Betrokkenheid: EICB, Branche organisaties, EVO

Doelgroep: Overheden

Onderzoek: inventarisatie problematiek

Communicatie: informatie, voorlichting en communicatie

Kosten:

Aanbeveling 2: Stimuleren multimodaal vervoer

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

Status: wordt door het EICB onder de aandacht gebracht van de NVB en BVB

Planning:

Initiatiefnemer: NVB; BVB

Betrokkenheid: EICB, Branche organisaties, EVO

Doelgroep: Overheden

Onderzoek: inventarisatie problematiek bij provincies

Communicatie: informatie, voorlichting en communicatie

Kosten:

Aanbeveling 3: structurele aanpassing bemanningsregelgeving

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

Status: in voorbereiding

Planning: eind 2012

Initiatiefnemer: Branche organisaties, Ministerie I&M

Betrokkenheid: EICB, BVB, marktpartijen

Doelgroep: markt

Onderzoek: inventarisatie en ontwerp

Communicatie: informatie, voorlichting

Wetgeving: vaststellen regelgeving

Kosten:

Aanbeveling 4: versoepeling rusttijd eenmansvaart

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

Status: in voorbereiding

Planning: eind december

Initiatiefnemer: Branche organisaties

Betrokkenheid: Ministerie I&M, marktpartijen, BVB, EICB

Doelgroep: markt

Onderzoek: inventarisatie en advies

Communicatie: informatie, voorlichting

Wetgeving: vaststellen regelgeving

Kosten:

Aanbeveling 5: wettelijk verankeren praktijkexamen

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

Status: in uitvoering

Planning: eind 2012

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: Branche organisaties, BVB, Ministerie I&M, Stichting CAO

Doelgroep: markt, zij-instromers

Onderzoek: pilot.

Communicatie: informatie, voorlichting

Wetgeving: vaststellen praktijkexamen

Aanbeveling 6: oprichting van een Opleiding en Ontwikkelfonds

Het oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingsfonds met als doel de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: Branche organisaties, BVB, Ministerie I&M, Stichting CAO, onderwijsorganisaties

Doelgroep: markt, zij-instromers

Onderzoek: naar financiële haalbaarheid

Wetgeving: verankering fonds

Kosten:

Aanbeveling 7: vergroting didactische kwaliteiten praktijkbegeleider

De didactische kwaliteiten van een leermeester aan boord van een schip moeten worden verbeterd, door de opleiding tot leermeester verplicht te maken.

Certificering is nodig van de schipper die de rol van praktijkbegeleider stagebegeleider/leermeester) kan vervullen.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: Branche organisaties, BVB, Ministerie I&M, Stichting CAO, onderwijsorganisaties (OCB)

Doelgroep: markt, schippers/eigenaren, zij-instromers

activiteit: integratie in het onderwijs, certificering

Kosten:

Aanbeveling 8: het aantrekken van een coach

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. De benodigde financiële middelen voor een coach kunnen worden afgedekt uit een Opleiding en Ontwikkelingsfonds;

Status: coachtraject in ontwikkeling

Planning:

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: Branche organisaties, Ministerie I&M, Stichting CAO, onderwijsorganisaties (OCB)

Doelgroep: markt, zij-instromers

Onderzoek: naar financiële haalbaarheid

Kosten:

Aanbeveling 9: inzicht in de technische staat van de vloot

Inzicht is nodig in de technische staat van de kleine vloot om een inschatting te krijgen van de te verwachten investeringen. Op basis daarvan kan worden besloten: sloop of sanering van het oude schip.

Status: in afronding door in opdracht van ministerie van I&M

Planning: augustus 2011

Initiatiefnemer: ministerie van I&M

Betrokkenheid: Branche organisaties, BVB, schippers, eigenaren verladers

Doelgroep: markt

onderzoek: naar technische staat van de vloot

Communicatie: informatie, voorlichting

Wetgeving: kader is overgangsregeling

Kosten:

Aanbeveling 10: oprichten platform innovators

Het oprichten van een 'platform van innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen.

Uitgegaan wordt van een praktische werkwijze, waarbij aan de hand van thema 's of een potentiële deelmarkt vernieuwingen en innovaties worden uitgewerkt.

Status: initiatieffase

Planning: oprichting Platform eind 2011

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: Branche organisaties, BVB, binnenvaartrederijen, logistieke dienstverleners, verladers, kennisinstituten, ministerie van I&M

Doelgroep: markt

activiteit: praktische innovaties adviseren en implementeren

Communicatie: informatie, voorlichting

Kosten:

Aanbeveling 11: gelijkstelling van emissienormen

De regelgeving voor de normen voor uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes dient voor de binnenvaart en de vrachtauto gelijkwaardig te zijn. Voorgesteld wordt om de CCR-norm voor binnenvaartschepen en een Euro-norm voor trucks, in juridisch opzicht gelijkwaardig te maken, dan wel tot een uniforme (nieuwe) norm te komen.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: Branche organisaties

Betrokkenheid: EICB, BVB, marktpartijen, ministerie van I&M, EVO, TLN, overige branche organisaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: uniformering regelgeving; Europese afstemming

Communicatie: informatie, voorlichting

Wetgeving: regelgeving aanpassen

Kosten:

Aanbeveling 12: Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren

- a. *Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagen motoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur.*
- b. *Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen.*
- c. *het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie).*

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, Branche organisaties

Betrokkenheid: marktpartijen, ministerie van I&M, overige branche organisaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: samenwerking en afstemming

Communicatie: informatie, voorlichting

Kosten:

Aanbeveling 13: Verbreding Maatwerk Advies voor Verladers

In samenwerking met het project 'Maatwerk Advies Verladers' actief op zoek naar nieuwe logistieke stromen en het introduceren van de nodige technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, Branche organisaties

Betrokkenheid: marktpartijen, ministerie van I&M, EVO, TLN, overige branche organisaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: samenwerking en afstemming

Communicatie: informatie, voorlichting

Kosten:

Aanbeveling 14: logistieke dienstverlener als centrale spil

De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur.

Samenwerking en organisatorische schaalvergroting is echter primair een verantwoordelijkheid van de markt. Het proces kan worden gefaciliteerd via o.a. voorlichtingsbijeenkomsten en seminars, georganiseerd vanuit de branche-organisaties.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, Branche organisaties

Betrokkenheid: schippers/eigenaren, coöperaties, bevrachters, logistieke dienstverleners

Doelgroep: markt

Onderzoek: samenwerking en afstemming via voorlichting

Kosten:

Aanbeveling 15: vergroting inzicht in logistieke diensten

Inzicht vergroten in de keten van de droge binnenvaart door van bevrachters en coöperaties overzichtelijk en transparant de geboden diensten voor de klant in beeld te brengen, zoals:

- *geografisch operatiegebied.*
- *dienstverlening (door to door transport)*
- *vaargebied*
- *overslag- en opslagmogelijkheden*

Status: in voorbereiding

Planning: eind 2011

Initiatiefnemer: Vereniging van Scheepsbevrachters en Logistieke Dienstverleners in de Binnenvaart (VSLB)

Betrokkenheid: schippers/eigenaren, coöperaties, bevrachters, logistieke dienstverleners

Doelgroep: markt

Activiteit: website

Aanbeveling 16: gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden

Voor transparantie in de markt zijn gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een essentieel instrument. De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader

Status: ininitatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: CBRB, EICB

Betrokkenheid: branche organisaties, EVO, schippers/eigenaren, coöperaties, bevrachters, logistieke dienstverleners, verladers, binnenvaartrederijen.

Doelgroep: markt

Onderzoek: bevrachtingvoorwaarden

Wetgeving: aanmelding definitieve voorwaarden bij Kamer van Koophandel, Arrondissement rechtbank

Kosten:

Aanbeveling 17: verbeterde subsidieregeling

De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen met dien verstande dat:

- *Er de komende 4 jaar een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld uit het VAMIL, MIA en EIA;*
- *De toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost.*

Status: subsidieregeling uitgewerkt

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, Ministerie van I&M, Ministerie van EL&I

Betrokkenheid: branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties, bevrachters, logistieke dienstverleners, binnenvaartrederijen, verladers

Doelgroep: markt

Onderzoek: aanpassing MIA en EIA door **het** Ministerie van I&M en het Ministerie van E&L

Communicatie: voorlichting

Wetgeving: aanpassing voorwaarden

Kosten:

Aanbeveling 18: handleiding voor een businessplan

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

Status: initiatieffase

Planning: begin 2012

Initiatiefnemer: EICB, banken

Betrokkenheid: branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: richtlijnen businessplan opstellen

Communicatie: voorlichting

Wetgeving: aanpassing voorwaarden

Kosten:

Aanbeveling 19: nieuw- voor oudregeling

Een 'nieuw voor oud regeling' zou een stimulans kunnen zijn voor de startende ondernemer en biedt de mogelijkheid dat de stoppende (stakende) schipper zich als coach ontplooit en meefinanciert in de nieuwe onderneming.

Een financiële vergoeding voor de functie van coach zou uit het Onderwijs en Ontwikkelingsfonds kunnen worden afgedekt (zie aanbeveling 6 en 8).

Status: initiatieffase

Planning: begin 2012

Initiatiefnemer: marktpartij, EICB (coördinatie)

Betrokkenheid: branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: richtlijnen nieuw/ voor oudregeling

Communicatie: voorlichting

Wetgeving: regelgeving verankeren

Kosten:

Aanbeveling 20: Willekeurige afschrijving

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

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, branche organisaties

Betrokkenheid: overige branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties

Doelgroep: markt

Onderzoek: willekeurige afschrijving implementeren

Wetgeving: regelgeving aanpassen

Kosten:

Aanbeveling 21: fiscale regimes in zeevaart onderzoeken

Een onderzoek te starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes, die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart. Een analyse is nodig naar de realiseerbaarheid op langere termijn, waarin aspecten zoals staatsteun en vergelijkbare regelingen die in België worden toegepast, worden onderzocht.

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, branche organisaties

Betrokkenheid: overige branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties, ministerie van I&M

Doelgroep: markt

Onderzoek: naar alternatieve fiscale regimes in zeevaart en in het buitenland

Wetgeving: wetgeving c.q. regelgeving aanpassen

Kosten:

Aanbeveling 22: gestaffelde stakingsvrijstelling

De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen uitbreiden:

- *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*

Status: initiatieffase

Planning:

Initiatiefnemer: EICB, branche organisaties

Betrokkenheid: overige branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties, ministerie van I&M

Doelgroep: markt

Onderzoek: alternatieve mogelijkheden van een gedifferentieerd systeem

Wetgeving: regelgeving aanpassen

Kosten:

Aanbeveling 23: continuering campagne

Onderdelen van imagocampagne moeten ook na beëindiging van het project Klein Schip worden gecontinueerd en waar mogelijk gecombineerd dan wel geïntegreerd met andere educatieve projecten en promotie activiteiten. Daarmee kan de doelgroep worden verbreed en het imago onderdeel worden benut voor zo lang dit nodig is.

Status: in uitvoering

Planning: eind 2011, continuering tot 2013

Initiatiefnemer: BVB

Betrokkenheid: EICB, branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties, ministerie van I&M

Doelgroep: markt, onderwijsinstellingen, studenten

Activiteit: implementatie en voorbereiding voor verbreding en continuering

Kosten:

Aanbeveling 24: versterking communicatienetwerk digitaal handboek

- Onder de aandacht brengen aan de belanghebbenden, waaronder overheden, branche organisaties en onderwijs- instellingen. Koppelen aan websites belanghebbenden.*
- Doorontwikkeling van dit project door verbreding van de doelgroep.*

Status: uitgevoerd

Planning: medio 2011, doorontwikkeling in 2012

Initiatiefnemer: EICB

Betrokkenheid: branche organisaties, schippers/eigenaren, coöperaties, ministerie van I&M

Doelgroep: markt, onderwijsinstellingen, studenten, zij-instromers

Activiteit: implementatie en voorbereiding voor verbreding en continuering

Kosten:

Toelichting afkortingen

Branche Organisaties:

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)*
- Kantoor Binnenvaart,*
- Koninklijke Schuttevaaier, vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel*

Overige branche organisaties:

- VITO, TLN, EVO*

EICB = Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart

Ministerie van I&M = Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van EL&I = Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie

Betrokken participanten **PM**

Stuurgroep

projectmanagement

Projectgroep

Klankbordgroep

Banken

Coöperaties

Containeroperators

Schippers

Ministeries

Adviseurs