

**Buck
Consultants
International**

Toekomst klein schip in de binnenvaart

Visie en actieplan

Inhoud

		Blz.
1	Inleiding	1
2	Definitie klein schip	4
3	Oorzaken van het tekort aan kleine schepen	11
4	Marktkansen voor het kleine schip	19
5	Streefbeeld en oplossingen	24
6	Actieplan	32
	Bronvermelding	41

Uitgevoerd in opdracht van:
Met dank aan:

BOB / EICB
Stichting Watertransport

Buck Consultants International
Nijmegen, 25 september 2008

1 Inleiding

Aanleiding van dit onderzoek

Het kleine binnenvaartschip vervult een belangrijke functie in de logistiek van bedrijven die gelegen zijn aan de haarvaten van ons vaarwegstelsel. Ondanks deze belangrijke functie is het aandeel van het kleine schip in de binnenvaartvloot afgenomen. Bovendien hebben marktveranderingen zoals de schaalvergroting het rendement van het kleine schip verkleind. Ruim 20 jaar geleden is deze tendens ingezet.

Enerzijds zijn steeds minder kleine schepen in de markt aanwezig of worden nieuw gebouwd. Anderzijds groeit het goederenvervoer over water. Een dreigend tekort aan kleine schepen is zichtbaar. Inmiddels zijn al veel peilingen, onderzoeken en projecten uitgevoerd maar concrete initiatieven zijn nog maar beperkt zichtbaar.

In 2006 hebben de branchepartijen in de binnenvaart een convenant getekend met de toenmalige Minister van Verkeer & Waterstaat. In dit convenant hebben de branchepartijen zich bereid verklaard een onderzoek te zullen uitvoeren naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip in de binnenvaart. Het oogmerk hierbij is de diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort van kleine schepen in de binnenvaartvloot te voorkomen.

In 2007 heeft Staatssecretaris Huizinga de beleidsbrief "Varen voor een vitale economie" gepresenteerd. Betreffende kleine schepen stelt de nota dat er een toekomst is voor kleine schepen, omdat onderzoek aantoont dat zij kunnen concurreren met het wegvervoer. De ambitie van het kabinet is om de noodzakelijke vernieuwing in de binnenvaart te combineren met het behoud van kleine schepen en hun marktaandeel. Het kabinet wijst hierbij op vernieuwende ondernemingsvormen, waarbij startende ondernemers met een nieuw klein schip kunnen concurreren met de bestaande vloot.

Tegelijk wordt het bedrijfsleven met een innovatieprogramma geprikkeld om met creatieve oplossingen te komen voor de toekomst van kleine schepen in de binnenvaart. Vier ondernemingen hebben met ondersteuning van het Small Business Innovation Research Programma oplossingsrichtingen voor de kleine binnenvaart uitgewerkt.

De kleine binnenvaart

Het werven van nieuw personeel door het bieden van opleiding en een interessante werkomgeving voor mensen die "van buiten" de binnenvaart komen. Mede hierdoor moeten 25 nieuwe multi-inzetbare kleine binnenvaartschepen in de vaart kunnen worden gebracht.

Barge-Truck

Het realiseren van een logistiek concept waarbij kleine, koppelbare eenheden worden ingezet die elk afzonderlijk in staat zijn zelfs de kleinste binnenwateren te bedienen, en daarbij een minimale emissie kennen. Op die manier is het concept ook interessant voor binnensteden die te maken hebben met een knellende luchtkwaliteitsproblematiek.

Small Ships on Small Trajects (SSST)

Het creëren van een overslagpunt waarbij een aansluiting tussen grote en kleine vaarwegen aan elkaar gekoppeld worden met een slim overslagpunt, zodat kleine schepen alleen daar hoeven te worden ingezet waar ze efficiënt zijn: op de kleine vaarwegen.

Financieel wrijfhout aan boord

Het realiseren van een waarborgfonds dat zowel voor de ondernemer als voor de financier kan voorzien in een extra zekerheid bij de investering in nieuwe, kleine schepen.

Voorts verwijst de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie” naar de afspraak in het convenant, dat de branchepartijen zelf een onderzoek zullen uitvoeren naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip. Rijksoverheid en branchepartijen in de binnenvaart zijn overeengekomen om op basis van de uitkomsten van dit onderzoek te overleggen over concrete vervolgacties, welke uitgevoerd kunnen worden door verschillende partijen binnen en buiten de binnenvaartbranche. Dit rapport beschrijft de opzet en uitkomsten van dit onderzoek.

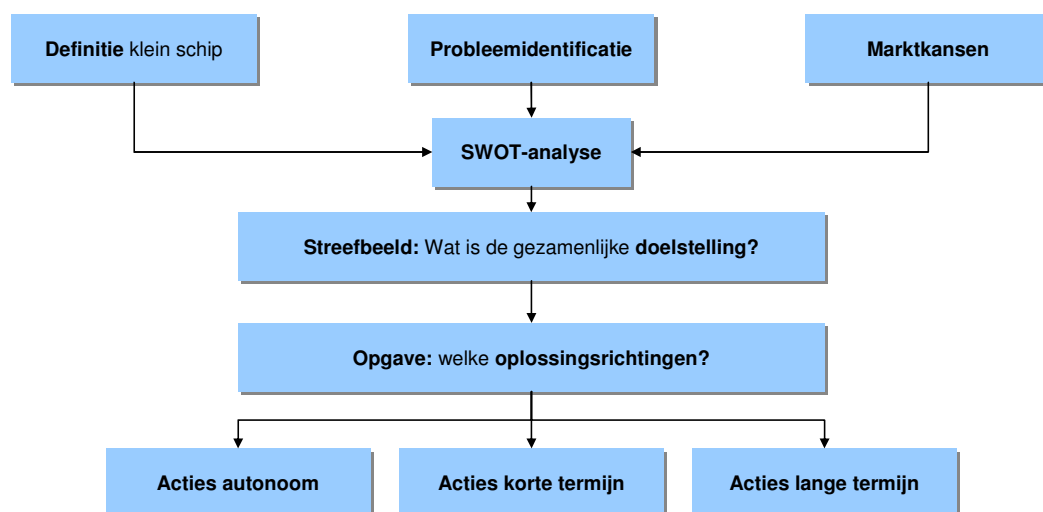
Doelstelling van onderzoek

Het doel van dit onderzoek is door middel van het opstellen van een **visie en actieplan met concrete maatregelen** de diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden en zodoende een tekort aan kleine schepen in de binnenvaartvloot te voorkomen en de rentabiliteit van de kleine schepen te verbeteren.

Onderzoeksaanpak

In onderstaand figuur wordt de onderzoeksaanpak schematisch weergegeven:

Figuur 1 Onderzoeksaanpak



Gestart is met de vastlegging van de definitie van het kleine schip in de binnenvaart. Aanluitend heeft een verkenning naar de oorzaken en gevolgen van het tekort aan kleine schepen in de binnenvaart plaatsgevonden. Na analyse van de probleemidentificatie en marktkansen zijn met de branchepartijen¹ gezamenlijk oplossingsrichtingen benoemd.

Omdat enkele oplossingsrichtingen al binnen bestaande kaders kunnen worden uitgewerkt - bijvoorbeeld binnen het EICB of het SBIR programma- is in het brancheoverleg besloten in dit rapport uitsluitend in te gaan op (nieuwe) oplossingsrichtingen die buiten de bestaande kaders uitgevoerd kunnen worden. De focus bij de uitwerking van oplossingsrichtingen in dit onderzoek ligt dan ook bij nieuwe thema's.

Voor het uitwerken van acties binnen nieuwe thema's zijn stakeholders (binnen en buiten de branche) benoemd welke zitting hebben genomen in een themagroep². In vier themabijeenkomsten zijn nieuwe oplossingsrichtingen benoemd op het gebied van: imago, sociale-, technische-, economische- en logistieke factoren. Het traject is afgesloten met een vertaalslag van oplossingsrichtingen in concrete projecten. Deze projecten zijn opgenomen in een actieplan met daarin autonome acties (passend binnen bestaande kaders), nieuwe acties op korte termijn en een doorkijk naar lange termijn acties. Een laatste (concept)versie van dit rapport is door de branchepartijen besproken met vertegenwoordigers van de Algemene Schippers Vereniging (ASV), Vereniging van waterbouwers in bagger-, kust- en oeverwerken (VBKO), Vereniging van makelaars in scheepsbevrachtingen en de Vereniging Europese Binnenvaartondernemers (VEB).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de definitie van het kleine schip, de vlootomvang alsmede de vaargebieden en de sectoren waarin het kleine schip actief is beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de factoren die ten grondslag liggen aan het dreigend tekort van kleine schepen. Hoofdstuk 4 beschrijft de marktkansen van het kleine schip in verschillende verladersectoren, de concurrentie met het wegtransport en besluit met een SWOT-analyse van het kleine schip in de binnenvaart.

Hoofdstuk 5 bevat het streefbeeld van de binnenvaartsector en worden verschillende oplossingsrichtingen benoemd. Het laatste hoofdstuk bevat een actieplan met daarin de rol van verschillende overheids- en marktpartijen.

¹ De Branchepartijen zijn het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en Kantoor Binnenvaart. Gedurende het traject zijn de branchepartijen voor gezamenlijk overleg meerdere malen bijeen gekomen. Bij dit gezamenlijk overleg is ook het EICB vertegenwoordigd.

² Een overzicht van deelnemers aan de themabijeenkomsten is opgenomen in de bronvermelding, als bijlage bij dit rapport.

2 Definitie klein schip

Hoe groot is het kleine binnenvaartschip?

Schepen met een afmeting kleiner dan 86 meter worden ingedeeld in de categorie klein schip³. Aan het schip en de bemanning worden in een aantal wettelijke regelingen eisen gesteld. Deze wettelijke regelingen zijn:

- Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
- Binnenschepenwet
- Binnenschepenbesluit
- Besluit Vaarbewijzen
- Arbeidstijdenbesluit (bij personeel in loondienst)
- Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

Op schepen korter dan 86 meter kan in de 14-urige dagvaart en tot 70 meter in de semi-continuevaart volgens het Vaartijdenbesluit met 2 bemanningsleden (of minder) gevaren worden. In relatie met het vaartijdenbesluit, de daarin genoemde bemanningssterkte (artikel 12) en de afmetingen van de kunstwerken in het Nederlandse vaarwegennet kan het kleine schip in de binnenvaart ingedeeld worden in de volgende categorieën:

<i>Scheepslengte</i>	<i>Tonnage</i>	<i>Bemanningssterkte</i>
Schepen tot 39 meter (spits)	250-400	2 bemanningsleden, tenzij wordt voldaan aan de vrijstellingsregeling die geldt voor alleenvaart: 1 bemanningslid
Schepen tot 55 meter (kempenaar)	400-650	2 bemanningsleden, tenzij wordt voldaan aan de vrijstellingsregeling die geldt voor alleenvaart: 1 bemanningslid
Schepen tot 63 meter (kempenaar)	400-650	2 bemanningsleden, alleenvaart niet mogelijk
Schepen tot 86 meter (europaschip)	650-1500	2 bemanningsleden, alleenvaart niet mogelijk
Duweenheden tot 86 meter	< 1500	3 bemanningsleden

Binnen de categorie kleine schepen zijn scheepstypen bekend zoals de Spits (39 meter), Kempenaar (50-55 meter), Neo Kemp (63 meter, vnl. containervaart), Dortmund Ems Kanaalschip (67-80 meter) en het Rijn-Herne Kanaalschip (80-85 meter).

De spitsenmarkt vormt hierbinnen een bijzondere markt. Naast afmeting van het kleinste gangbare binnenvaartschip onderscheidt deze markt zich ook in vaargebied, woon- en werkomstandigheden. De spitsen bevaren hoofdzakelijk de Noord-Zuid route en het Franse

³ In eerdere onderzoeken en in de communicatie van het ministerie wordt een alternatieve indeling gehanteerd op basis van tonnages. Binnen het SBIR-programma wordt een indeling gehanteerd tot 1.000 ton. Binnen de binnenvaartbranche wordt bij de scheepslengte tot 86 meter gerekend met een laadvermogensgrens van 1.500 ton.

vaarwegstelsel. 60% van de Franse vaarwegen is uitsluitend bevaarbaar door spitsen. In de periode 1974-1987 is het vervoer over water in Frankrijk bijna gehalveerd als gevolg van het gebrek aan investeringen in vaarwegen, een negatief imago bij verladers en beleidsmakers en een traditionele houding van de markt zelf. Dientengevolge zijn ook veel spitsen uit de vaart genomen. Deze spitsen zijn gesloopt of omgebouwd tot woonschip. Sinds eind vorige eeuw neemt het vervoer per binnenvaart in Frankrijk weer toe waardoor in sommige vaargebieden zelfs een tekort aan spitsen zichtbaar is. Om de rentabiliteit te vergroten en de exploitatiekosten te verminderen wordt de laatste jaren dan ook steeds meer gevaren met twee gekoppelde spitsen. Vanwege een beperkt economisch vooruitzicht is in de spitsenmarkt zeer beperkt instroom van nieuw personeel zichtbaar. Meestal zijn het zijinstromers die bij veranderende levensomstandigheden iets nieuws willen gaan doen en bewust kiezen voor de Frankrijkvaart. “Het leven aan boord van een spits kenmerkt zich door de onvergelykbare eigenheid van het beroep schipper op de Noord-Zuid. Tegenover het tempo en de ‘verslavende’ levensstijl staan de praktische problemen van de moderne tijd⁴”.

De bestaande en toekomstige vloot van kleine binnenvaartschepen

De Nederlandse binnenvaartvloot is de grootste van West-Europa. Ruim de helft van het laadvermogen is in handen van Nederlandse ondernemingen. Onder invloed van de sloopregeling zijn in het verleden veel kleine schepen gesloopt. Met de toenemende vraag naar binnenvaartvervoer en het verdwijnen van het kleine schip is er geen sprake meer van overcapaciteit maar eerder van schaarste op bepaalde vervoersrelaties.

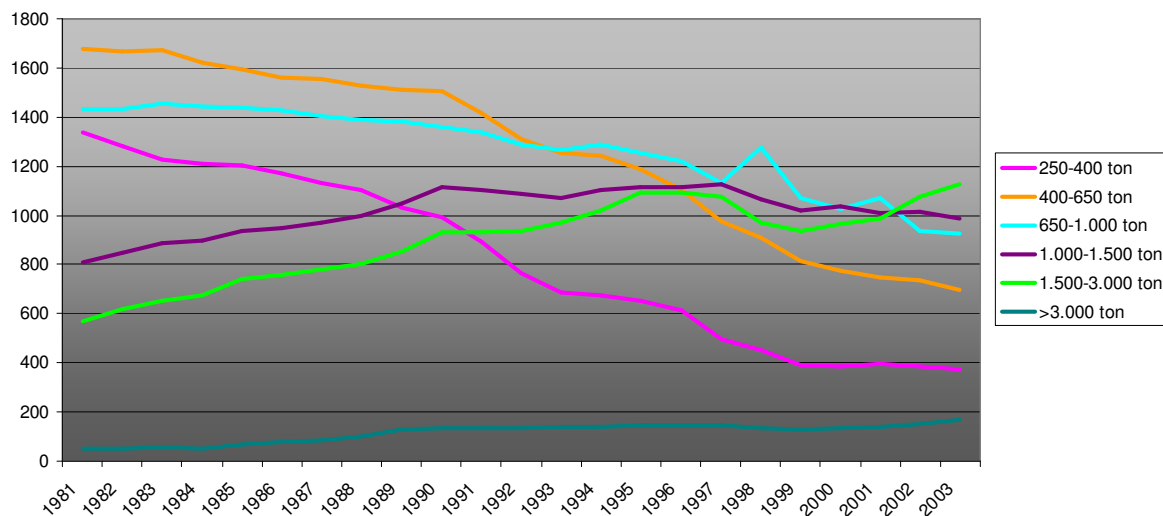
Op dit moment vindt er veel nieuwbouw plaats maar vrijwel uitsluitend in het segment boven die van het kleine schip. Het betreft hoofdzakelijk schepen met een afmeting van 110 bij 11,40 meter of groter.

Onderstaande data is gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Na 2003 worden de gegevens over de actieve binnenvloot via het CBS niet meer geregistreerd. Na 2002 wordt deze data ook niet meer jaarlijks door het IVR gepubliceerd. Zichtbaar in de periode 1981 – 2003 is de afname van het aantal schepen in de laadvermogenklasse tot 1.500 ton (minus 40%) en een verdubbeling in het aantal schepen met een laadvermogenklasse groter dan 1.500 ton. Een trendlijn laat zien dat in 2016 het aantal kleine schepen gelijk is aan het aantal grote schepen in de Nederlandse binnenvaartvloot.

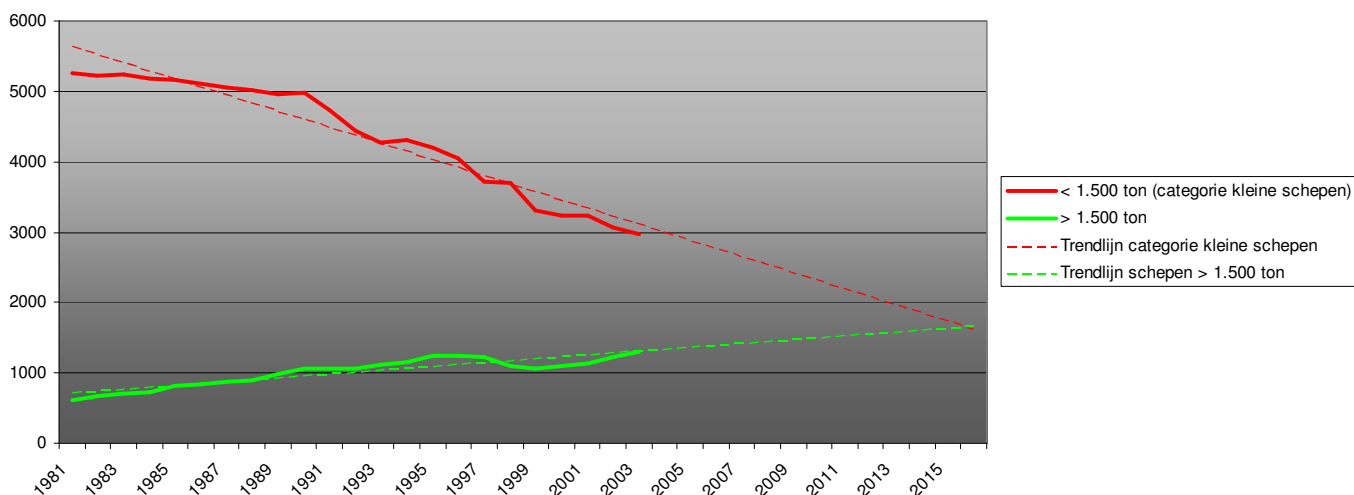
Indien deze trend zich doorzet dan zal in 2040 het overgrote deel van de kleine schepen tot 1.500 ton verdwenen zijn.

⁴ Citaat door Radio 1 journaal-verslaggever Johan Dibbets die met zijn spits een jaar lang de Noord-Zuid route bevoer.

Figuur 1 Het aantal schepen in de Nederlandse actieve vloot in de periode 1981-2003 (Bron: CBS)



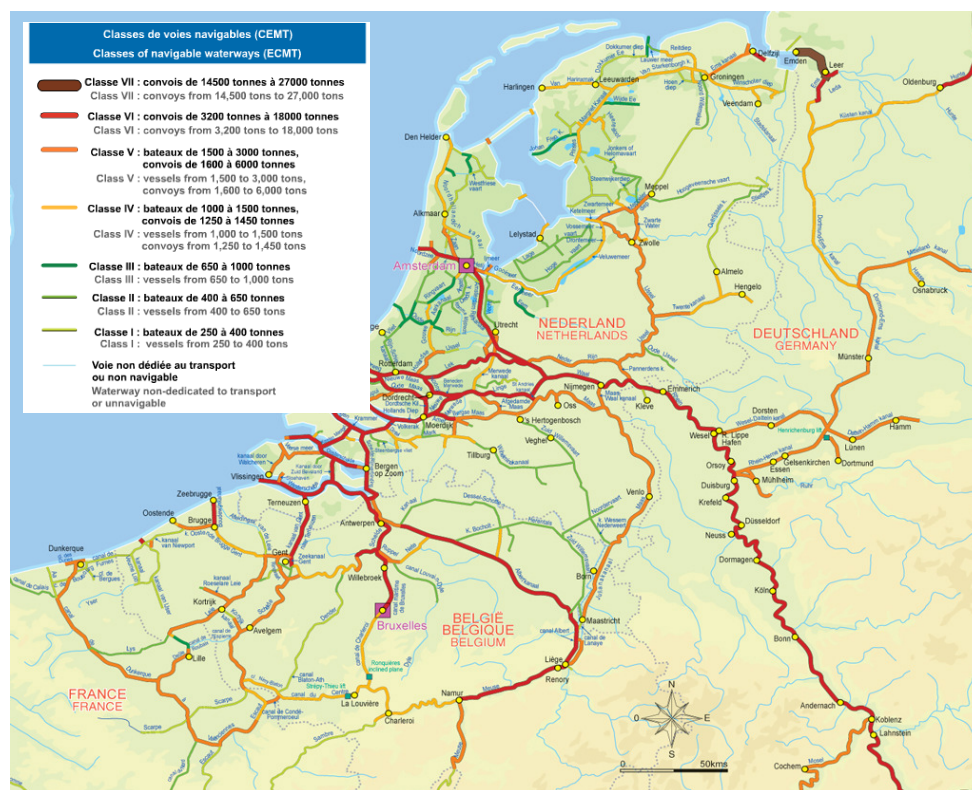
Figuur 2 Trendlijn kleine schepen (< 1.500 ton) en schepen > 1.500 ton in de periode 1983-2016 (Bron: CBS, bewerking BCI)



Waar vaart het kleine schip?

Het kleine binnenvaartschip vaart op de vaarwegen met een vaarwegklasse IV of minder. Op onderstaande kaarten zijn de vaarwegklassen IV of minder zichtbaar. Nederland heeft in totaal ruim 5.000 kilometer vaarweg waarvan ruim 3.250 (65%) kleiner is dan vaarwegklasse IV.

Figuur 3 Vaarwegen in Nederland (Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart)



In de omliggende landen is het aandeel kleine vaarwegen als volgt:

Land	Lengte vaarwegklasse < IV	% van totale vaarweglengte
België	1.116 kilometer	72%
Duitsland	3.112 kilometer	49%
Frankrijk	6.571 kilometer	78%
Nederland	3.255 kilometer	65%
Totaal ⁵	14.054 kilometer	66%

De vaarwegen in de 4 landen van Noordwest Europa bestaan voor ruimschoots de helft (66%) uit vaarwegen die uitsluitend toegankelijk zijn voor kleine schepen (<86 meter). Als het kleine schip verdwijnt uit de binnenvaartvloot dan zijn de industriële/economische gebieden langs deze vaarwegen niet meer bereikbaar via de binnenvaart. Dit terwijl er op dit fijnmazige vaarwegennet goede kansen zijn om de inzet van binnenvaart juist te vergroten.

⁵ De totale Europese vaarweglengte bedraagt 21.419 kilometer (Bron: Ministerie van Verkeer & Waterstaat).

Figuur 4 Vaarwegen in Europa (Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart)



Het uitgangspunt is dat kleine vaarwegen goed onderhouden blijven zolang bedrijven langs de vaarweg actief gebruikmaken van de binnenvaart. Daarbij komt dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat 62 miljoen euro beschikbaar heeft gesteld om de bereikbaarheid en het gebruik van de binnenhavens in Nederland te verbeteren. Deze positieve investering vergroot ook de kansen op het gebruik van het kleine schip. Vooral kleinere havens langs de haarvaten van het vaarwegstelsel krijgen de gelegenheid zich met co-financiering te vernieuwen en te verbeteren met als doel meer lading over het water te vervoeren. Dit biedt kansen voor een toename van het gebruik van kleine schepen.

Op dit moment is er nog sprake van een lage servicegerichtheid van vaarwegbeheerders op haarvaten van het vaarwegstelsel (beperkte bedieningstijden en de prioriteit voor pleziervaart). Ondanks dat de bedieningstijden voor de binnenvaartbranche een punt van zorg blijft zijn de vooruitzichten voor de infrastructurele kwaliteit van de meeste kleine vaarwegen in Nederland positief. Voor 2016 zal naar verwachting al het achterstallig onderhoud dat beperkingen aan de scheepvaart oplegt zijn ingelopen. De vraag blijft of, na het uitvoeren van alle projecten in het MIT⁶, het Nederlandse vaarwegennet zodanig op orde zal zijn, dat geen nieuwe verruimingsprojecten (voor kleine vaarwegen) noodzakelijk zijn.

Verdieping van kleine vaarwegen, welke uitsluitend toegankelijk zijn voor kleine schepen, is noodzakelijk tot een diepgang van 2,80⁷ tot 3 meter. De vaarweg vormt echter de kleinste risicofactor voor de vraag of een herwaardering van het kleine schip succesvol zal zijn. Andere economische, sociale, technische en logistieke factoren spelen een grotere rol. Hier wordt in hoofdstuk 3 nader op ingegaan.

⁶ Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

⁷ Voor enkele kleine vaarwegen is een diepgang van 2,5 meter (civieltechnisch) maximaal haalbaar.

In welke sectoren is het kleine schip actief?

Het kleine schip is actief in verschillende sectoren. Met kleine schepen worden hoofdzakelijk de volgende goederen getransporteerd:

Droge lading

- Agrarische producten (veevoeder, granen, kunstmest etc.)
- Bouwmaterialen (zand- en grind, cement etc.)
- Zout
- Steenkolen
- Ertsen tussen zeehavens en staalindustrieën
- Turf en veen
- Staal
- Speciaal transport (constructiedelen en machines)
- Cellulose / pulp en papierproducten
- Afval- en recyclingstromen (puin en glas)

Natte lading

- Chemische producten
- Minerale oliën en brandstoffen
- Plantaardige en dierlijke oliën en vetten (eetbare oliën)
- Voedingsmiddelen (agroship)

Containers

- Maritieme containers (van en naar zeehavens)
- Afval in containers

Nieuwe ontwikkeling van kleine schepen

Schaalvergroting in de binnenvaart leidt tegelijk ook tot nieuwe kansen voor het kleine schip. Kleine schepen kunnen in tegenstelling tot grote schepen veel flexibeler opereren omdat laad- en lostijden korter zijn waardoor zij op kleine afstanden een grotere omloop-snelheid kunnen behalen. Naast de nieuwbouw van grote schepen zijn er de laatste jaren ook enkele kleinere schepen in de vaart gebracht. Er is ruimte voor nieuwbouw van kleine schepen en (markt)partijen gaan de uitdaging aan. Echter, het in de praktijk succesvol exploiteren van een nieuw klein schip is niet eenvoudig. Zo zijn er sinds 40 jaar in Frankrijk weer 3 nieuwe spitsen gebouwd. Echter, door een gebrek aan aanpassing van de infrastructuur (diepgang) kunnen deze spitsen niet optimaal geëxploiteerd worden.

Andere voorbeelden van nieuwbouw(initiatieven) zijn:

Neo-Kemp

De Neo-Kemp is een klein containerschip (63 m lang, 7 m breed, maximaal 32 TEU). De stuurhut staat voorop zodat ze goed uitzicht behouden. De schepen zijn standaard uitgerust met een stabilisatiesysteem. Er zijn 9 schepen van dit type in de vaart. In logistiek opzicht is de Neo-Kemp een oplossing om de groei in het containervervoer op te vangen. Plaatsen waar grote containerschepen niet kunnen komen worden via water bereikbaar gemaakt met de Neo-Kemp. De Neo-Kemp heeft de containerbinnenvaart op de kleine vaarwegen een impuls gegeven. De investeringen zijn echter hoog en de faciliteiten aan boord zijn beperkt en uitsluitend geschikt voor een exploitatievorm met personeel in loondienst.

Het project Waterslag (duwbakkenconcept)

Via het gebruik van een duwbak - die voldoet aan de nodige technische eisen en die autonoom door de sluisen vaart - kan een binnenvaartschip twee keer zoveel lading meenemen. Vervoer van goederen over water wordt zo interessanter en goedkoper. Dit levert winst op voor mobiliteit, economie en milieu. De te ontwikkelen duwbak is geschikt voor kleinere waterwegen in Vlaanderen en Zuid-Nederland.

CompocaNord

Sinds 3 jaar werken de ELV-PTC, het Centrum voor lichtgewicht- constructies van TNO en een consortium van 10 Noord-Hollandse bedrijven die gespecialiseerd zijn in scheepsbouw en composiet materialen, aan de ontwikkeling van een composiet binnenvaartschip van 'Canal du Nord' afmetingen, 65 bij 5,75 meter. Dankzij die maten heeft het schip een groot vaargebied, van Parijs tot Polen. Door de lichte constructie, een casco van composiet materiaal weegt maar de helft van een stalen casco, kan het schip circa 900 ton vervoeren op een diepgang van 3 meter. De lege diepgang bedraagt ongeveer 30 cm.

Distrivaart

Distrivaart is een multimodaal en innovatief concept. Het concept maakt het vervoer via water én weg mogelijk van producten zoals bier en frisdrank. Het doel van Distrivaart is om de toenemende druk op de wegen te verminderen en de beschikbaarheid van producten in de winkel te vergroten. Nadat in 2004 een pilot werd voltoerd met de River Hopper -een schip dat middels een geavanceerde installatie volledig automatisch laden en lossen van pallets mogelijk maakt- bleek een onmiddellijke overschakeling naar een marktconform systeem niet mogelijk en werd het initiatief stopgezet. Momenteel wordt gezocht naar partners die het gecompliceerde systeem verder uitwerken zodat het in de toekomst wel marktconform kan worden ingezet bij de bevoorrading van supermarkten.

Containerkraanschip AMSBarge

Mercurius Scheepvaart heeft een containerkraanschip ontwikkeld dat speciaal geschikt is voor containervervoer op korte afstand. Het containerkraanschip heeft een afmeting van 86 x 11,55 meter en een laadvermogen van 2.000 ton / 144 TEU. verleent een gecombineerde dienst: zowel over- en opslag als vervoer. Het schip is voorzien van een containerkraan. Met behulp daarvan worden de containers bij de bedrijven opgehaald en bij de shuttles of bij de containerterminal afgeleverd. Met behulp van deze kraan zet het schip indien noodzakelijk zelf de containers op de kade bij de terminal en hoeft dus ook geen gebruik te maken van de kostbare portaalkranen bij de terminals.

Poederschepen

Een goed voorbeeld van innovatief investeren vormt het "poederschip". Poederschepen zijn geschikt voor het vervoer van velerlei soorten poederachtige producten, zoals cement, vliegas, meel enz. Begin jaren '60 werd gepioneerd door enkele ondernemers om het vervoer van cement per binnenschip efficiënter te laten verlopen. Hiertoe werd een speciale lostechniek d.m.v. trilplaten en overdruk ontwikkeld. Door de (om)bouw van een aantal poederschepen eind jaren '80 heeft dit vervoer per binnenvaart een grote vlucht genomen. De nieuwbouw van poederschepen aan het begin van dit millennium heeft het poedervervoer per binnenvaart een extra impuls gegeven. Een toonaangevend voorbeeld hiervan is de Mercurial Latistar, geschikt voor het transport van meel.

Vernieuwbouw

Naast volledige nieuwbouw zijn in de binnenvaart ook voorbeelden bekend van vernieuwbouw. Dit betekent dat in fasen het voorschip, het middenschip en eventueel zelfs het achterschip vernieuwd worden. Met name in de vloot tot 86 meter is deze vernieuwingsmethode zichtbaar. Enkele schepen waar vernieuwbouw heeft plaatsgevonden zijn: Ms Keistad en Ms Ahoy.

3 Oorzaken van het tekort aan kleine schepen

Aan het dreigend tekort van kleine schepen in de binnenvaart liggen verschillende factoren ten grondslag. Omgevingsfactoren die van invloed zijn op het in de vaart hebben en houden van kleine schepen zijn:

<i>Economische factoren</i>	<i>Sociale factoren</i>
<ul style="list-style-type: none">• Exploitatiekosten• Ondernemingsvormen• Vrachtprijzen/tarieven• Financieringsmogelijkheden	<ul style="list-style-type: none">• Gezinsbedrijf• Medewerkers in loondienst• Ondernemerszin in een veranderende omgeving• Wooncomfort
<i>Technische factoren</i>	<i>Logistieke factoren</i>
<ul style="list-style-type: none">• Technische toepassingen• Wet- en regelgeving• Veiligheid• Innovaties	<ul style="list-style-type: none">• Toename vraag naar kleine schepen door verladers• Co-modaliteit en modal shift• Leegvaart• Eisen van andere spelers in de logistieke keten• Partijgroottes afgestemd op het kleine schip• Gebruik kleine schepen als opslagruimte

Economische factoren

Exploitatiekosten

De vergelijking van de exploitatiekosten van een klein schip versus een groot schip laat zien dat een groter schip eenvoudiger een sluitende exploitatie kan realiseren dan een klein schip. Hiervoor is een aantal oorzaken aan te wijzen:

- De bemanningskosten en financieringskosten zijn per ton scheepsgrootte beduidend hoger bij een klein schip in vergelijking met een groot schip. Het personeel is vrijwel altijd de hoogste kostenpost binnen de exploitatiebegroting. Voornamelijk bij het in loondienst hebben van personeel is dit goed zichtbaar. In de praktijk zal er geen kostenverlaging op de bemanning gerealiseerd kunnen worden, behoudens bij een verruiming van de mogelijkheden tot eenmansvaart of minder personeel op kleine duweenheden op kanalen.
- Apparatuur aan boord van kleine schepen kent dezelfde aanschafkosten als op grote schepen en de onderhoudskosten aan boord van een klein schip zijn relatief hoger.

Hierna worden de exploitatiebegrotingen van 3 scheepsafmetingen (86, 62 en 39 meter) uitgewerkt en toegelicht. De omzet en het kostenpatroon zijn opgesteld door Kantoor Bin-

nenvaart op basis van eigen gegevens en een steekproef in de markt. Individuele exploitatiebegrotingen van ondernemingen kunnen hiervan afwijken (denk aan verschillen in havengeld, provisie en fluctuaties in brandstof tarieven en -toeslagen). Per scheepsafmeting wordt een onderscheid gemaakt tussen een bestaand schip, eventueel een schip met een nieuw middenschip en een nieuwbouwschip.

Tabel 1 Exploitatiebegrotingen scheepslengte 86 meter (Bron: Kantoor Binnenvaart, ijkjaar 2007)

	Huidig schip	Nieuwbouwschip
Scheepslengte (mtr.)	86	86
Bouwjaar	1998	2008
Jaartal motor	1998	2008
Exploitatie / inzetbaarheid	dagvaart 330 dgn./jr.	dagvaart 330 dgn./jr.
Aanschafprijs	2.000.000	2.500.000
Huidige jaarmzet gemiddeld	420.000	420.000
Variabele kosten		
Brandstof en smeermiddelen	75.000	70.000
Havengelden en provisie	28.000	28.000
Loodsen en aflospersoneel	3.000	3.000
<i>Totale variabele kosten</i>	<i>106.000</i>	<i>101.000</i>
Vaste kosten		
Ruimte voor herinvestering/aflossing	93.000	115.000
Rente vreemd- en eigen vermogen	95.000	115.000
Administratie/contributies/telefoon	9.200	9.200
Reparatie en onderhoud	20.000	10.000
Verzekeringen (schip e.d.)	20.000	22.000
Autokosten en diversen	5.000	5.000
<i>Totale vaste kosten</i>	<i>242.200</i>	<i>276.200</i>
Privé, werkvergoeding met verzekeringen	70.000	70.000
Liquiditeitsruimte	1.800	-27.200

Tabel 2 Exploitatiebegrotingen scheepslengte 62 meter (Bron: Kantoor Binnenvaart, ijkjaar 2007)

	Huidige schepen	Nieuw midden/voorschip	Nieuwbouwschip
Scheepslengte (mtr.)	62	62	62
Bouwjaar	1965	1965/2008	2008
Jaartal motor	1995	1995	2008
Exploitatie / inzetbaarheid	dagvaart 330 dgn./jr.	dagvaart 330 dgn./jr.	dagvaart 330 dgn./jr.
Aanschafprijs	160.000	1.160.000	1.800.000
Huidige jaarmzet gemiddeld	240.000	240.000	240.000
Variabele kosten			
Brandstof en smeermiddelen	55.000	50.000	45.000
Havengelden en provisie	20.000	20.000	20.000
Loodsen en aflospersoneel	3.000	3.000	3.000
<i>Totale variabele kosten</i>	<i>78.000</i>	<i>73.000</i>	<i>68.000</i>

Vaste kosten			
Ruimte voor herinvestering/aflossing	20.000	58.000	84.000
Rente vreemd- en eigen vermogen	8.500	60.000	85.000
Administratie/contributies/telefoon	9.000	9.000	9.000
Reparatie en onderhoud	15.000	12.000	10.000
Verzekeringen (schip e.d.)	10.000	13.000	16.000
Autokosten en diversen	4.000	4.000	4.000
<i>Totale vaste kosten</i>	<i>66.500</i>	<i>156.000</i>	<i>208.000</i>
Privé, werkvergoeding met verzekeringen	70.000	70.000	70.000
Liquideitsruimte	25.500	-59.000	-106.000

Tabel 3 Exploitatiebegrotingen scheepslengte 39 meter (spits) (Bron: Kantoor Binnenvaart, ijkjaar 2007)

	Huidige schepen	Nieuw midden/voorschip	Nieuwbouwschip
Scheepslengte (mtr.)	39	39	39
Bouwjaar	1965	1965/2008	2008
Jaartal motor	1995	1995	2008
Exploitatie / inzetbaarheid	dagvaart 330 dgn./jr.	dagvaart 330 dgn./jr.	dagvaart 330 dgn./jr.
Aanschafprijs	100.000	500.000	1.000.000
<i>Huidige jaaromzet gemiddeld</i>	<i>100.000</i>	<i>100.000</i>	<i>100.000</i>
Variabele kosten			
Brandstof en smeermiddelen	15.000	15.000	14.000
Havengelden en provisie	10.000	10.000	10.000
Loodsen en aflospersoneel	500	500	500
<i>Totale variabele kosten</i>	<i>25.500</i>	<i>25.500</i>	<i>24.500</i>
Vaste kosten			
Ruimte voor herinvestering/aflossing	5.000	25.000	50.000
Rente vreemd- en eigen vermogen	7.200	36.000	66.000
Administratie/contributies/telefoon	5.000	5.000	5.000
Reparatie en onderhoud	7.500	5.000	2.000
Verzekeringen (schip e.d.)	3.500	5.500	7.500
Autokosten en diversen	3.000	3.000	3.000
<i>Totale vaste kosten</i>	<i>31.200</i>	<i>79.500</i>	<i>133.500</i>
Privé, werkvergoeding met verzekeringen	70.000	70.000	70.000
Liquideitsruimte	-26.700	-75.000	-128.000

Toelichting:

- De kostenpost Privé, werkvergoeding met verzekeringen betreft de kosten van de bemanning, zowel in loondienst als bij zelfstandigen. Dit is inclusief belastingen. In de praktijk zullen zelfstandigen van dit inkomen een gedeelte herinvesteren in het bedrijf.
- De omvang van de hypotheek/lening is de volledige investering (100%). De rente wordt berekend over zowel eigen als vreemd vermogen. De rekenrente bedraagt 5%, waarbij rekening is gehouden met de mogelijkheden van de garantiekredieten. Hierbij wordt bij hogere investeringen het rentepercentage lager.

- De ruimte voor herinvestering is gebaseerd op de afschrijvingstermijnen conform de richtlijnen 2007 van de Belastingdienst. Door verschillen in de mate van herinvestering kunnen vooral bij oudere schepen grote verschillen ontstaan in deze reserve- en aflossingsbedragen.

De liquiditeitsruimte, die beschikbaar is voor herinvesteringen is in veel situaties negatief. In de praktijk zullen zelfstandigen een deel van de privé-gelden benutten voor herinvestering. Met de gestelde randvoorwaarden is met name het kleinste binnenvaartschip, de Spits, niet economisch verantwoord te exploiteren. De Kempenaar geeft in de (gedeeltelijke) nieuwbouwstaat eveneens een negatieve nettowinst. Naarmate de scheepsafmeting en het tonnage toenemen wordt het resultaat positiever.

Naast het feit dat bemanningskosten, investeringen in apparatuur en onderhoudskosten bij kleine schepen relatief hoger liggen in vergelijking met grote schepen wijst onderzoek⁸ uit dat in de categorie kleine schepen -in het bijzonder droge ladingschepen (550 ton) die in binnenlandse dagvaart worden geëxploiteerd- de laatste jaren de kostenstijging het grootst is. Met name de kostencomponent arbeid is fors gestegen en het aandeel arbeidskosten is het hoogst bij korte reisafstanden en kleine partijgroottes.

Bij een kostenvergelijking tussen bestaande (bouwjaar 1967) en nieuwe schepen in de zand en grindvaart is zichtbaar dat het brandstofverbruik en de kosten voor reparatie en onderhoud bij een modern schip beduidend lager liggen. Het verschil in kapitaalkosten is daarentegen zeer groot als gevolg van het verschil in verzekerde waarde. Dit verschil zorgt ervoor dat een nieuw schip bij een gelijke exploitatievorm niet tegen een lagere kostprijs kan varen dan een bestaand schip.

Om de exploitatie positief te beïnvloeden zijn er enerzijds wellicht mogelijkheden voor kostenverlaging en anderzijds wellicht mogelijkheden voor omzetverhoging. Op grond van de exploitatiebegrotingen kan worden geconcludeerd dat de omzet (als gevolg van de vrachtprijzen en effectieve inzet van het schip) van een spits met 100%, een kempenaar met 50% en een schip van 86 meter met minimaal 10% moet toenemen om nieuwbouw van deze schepen rendabel te maken. Om dit te bewerkstelligen hebben naast de binnenvaartondernemers ook de verladers een verantwoordelijkheid. Hierna worden de aspecten die van invloed zijn op de exploitatiebegroting van schepen verder uitgewerkt.

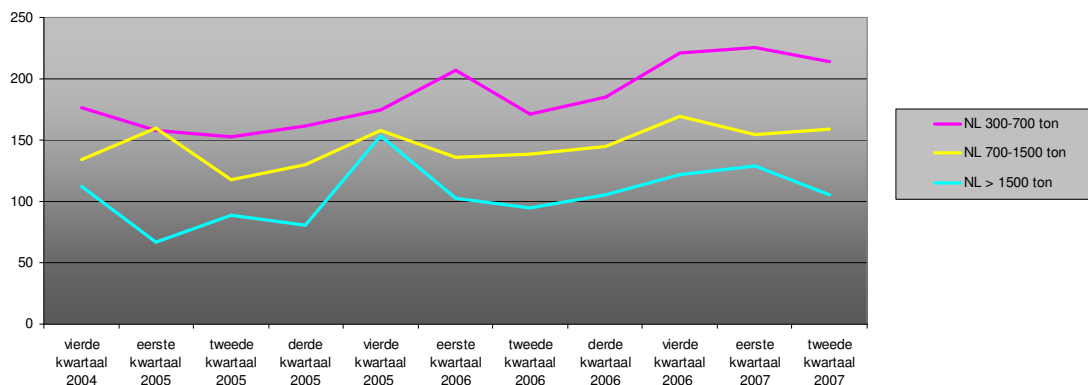
De invloed van vrachtprijzen

Het rendabel in de vaart houden van kleine schepen is direct afhankelijk van de vrachtprijs. De vrachtprijs komt tot stand in een overeenkomst tussen de schipper en de verlader. In de binnenvaart zijn de vrachtprijzen inmiddels zeer dynamisch geworden. De vrachtprijs is datgene wat de verlader -in een concurrerende markt- bereid is te betalen voor de levering van de binnenvaartdienst. De binnenvaartschipper concurreert binnen de branche maar nadrukkelijk ook met het wegtransport. Aangezien het wegtransport steeds meer geconfronteerd wordt met congestie en kostenverhogingen (als gevolg van stijgende brandstofprijzen, de komst van een 48-urige werkweek en rekeningrijden) ontstaan kansen voor het toenemend gebruik van het kleine schip. Als de vrachtprijs te laag is dan is het exploiteren van een klein schip extra moeilijk omdat de vaste kosten bij kleine schepen in verhouding zwaarder drukken op de exploitatie dan bij grote schepen.

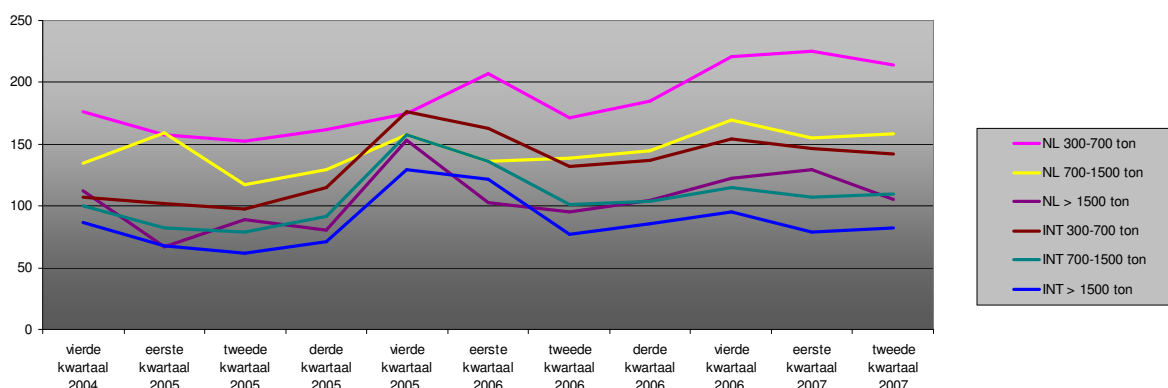
⁸ Kostenontwikkeling binnenvaart 2006-2007 en Kostenontwikkeling zand en grindvaart 2007 (NEA, 2008)

Voor een overzicht van de vrachtprijsontwikkeling in de afgelopen jaren en het verschil tussen vrachtprijzen nationaal, internationaal en voor verschillende scheepsgroottes is speciaal voor dit onderzoek informatie verzameld uit de VAART!Vrachtindex. Deze index registreert actuele informatie over vrachtprijzen bij 875 aangesloten schippers, voornamelijk actief in de droge ladingvaart. De gemiddelde vrachtprijsindexen per kwartaal (gebaseerd op minimaal 10 waarnemingen per maand) zien er als volgt uit:

Figuur 1 Gemiddelde vrachtindex (1,46 eurocent/tkm=100) per kwartaal voor droge ladingvaart Binnenlands + Noord-Zuid per tonnageklasse (Bron: VAART!Vrachtindex)



Figuur 2 Gemiddelde vrachtindex (1,46 eurocent/tkm=100) per kwartaal voor droge ladingvaart Binnenlands + Noord-Zuid en Internationaal (Rijn op, Rijn af + Duitse kanalen) per tonnageklasse (Bron: VAART!Vrachtindex)



De gemiddelde vrachtprijsindex per tonkilometer in het Binnenlands en Noord-Zuid verkeer ligt hoger dan die voor het transport Rijn op, Rijn af en via de Duitse kanalen. De tendens in de binnenvaart is dat voor kleine schepen (<1.500 ton) de tarieven per tonkilometer gemiddeld hoger liggen dan voor schepen met een tonnenmaat groter dan 1.500 ton.

Instapmogelijkheden bij aankoop van een bestaand schip

De financiering van een bestaand klein schip verloopt in de praktijk moeizaam. Een aantal voorbeelden uit de praktijk bevestigen deze gang van zaken, maar van het tegendeel zijn ook voorbeelden. Het is echter niet zo dat banken geen kleine schepen willen financieren maar aan de financiering zal een sluitende exploitatiebegroting ten grondslag moeten liggen. Getuige de exploitatiebegrotingen in dit hoofdstuk is het dan ook moeilijker een kleiner schip te financieren dan een groter schip. Bovendien blijft het een feit dat over het algemeen de rentabiliteit van grote schepen hoger is dan bij kleine schepen. Ook blijft het moeilijk om in een bestaand schip een nieuwe motor in te bouwen, wanneer de kosten van deze motor dicht in de buurt komen van de waarde van het totale schip. Het investeren in een klein schip kan vereenvoudigd worden indien de "instapper" een gedeelte eigen geld meebrengt. Voor beginnende ondernemers is dit vaak een aanzienlijk bedrag.

Financiering van nieuwbouw

Nieuwbouw van kleine schepen is zichtbaar op zeer beperkte schaal. De oorzaak ligt primair in de omstandigheid dat schaalvergroting de grootste drijfveer is van ondernemingen die in nieuwe schepen investeren. Degenen die niet investeren in nieuwe schepen zijn vaak op leeftijd en blijven op de oude, kleinere schepen varen in afwachting van het pensioen. Ook is het verschil tussen de prijs van een bestaand schip (0,1 -0,7 mln.) en een nieuw klein schip (1,8 tot 2,8 mln.) groot.

Voor banken is het financieren van een groot schip in de regel aantrekkelijker dan het investeren in een klein schip. Bovendien, met de huidige vrachtprijzen en marges kan van nieuwbouw van kleine schepen geen sprake meer zijn. Uitzonderingen hierop zijn nieuwe schepen die speciaal ontwikkeld worden voor specifieke trajecten met een langdurige voerszekerheid tegen een gunstige vrachtprijs. In de praktijk gaat de nieuwbouw van kleine schepen ook gepaard met innovatie en de mogelijkheid daarbij voor het verkrijgen van subsidie.

Technische factoren

Aan de economische factoren liggen ook technische factoren ten grondslag. Kleine schepen moeten hoge investeringen doen om vanuit wet- en regelgeving aan de nieuwste technische eisen te voldoen. De investeringen voor het aanpassen van het schip aan deze nieuwste eisen overtreffen soms zelfs de waarde van het schip. Op kleine schepen is het extra moeilijk de nieuwe technische toepassingen rendabel te maken.

Nieuwe technieken aan boord maken het echter wel mogelijk om het ondernemen op een klein schip aantrekkelijker te maken. Bijvoorbeeld door bij innovatieve technische toepassingen met minder bemanningsleden toch op een veilige manier te varen en de werk- en leefomstandigheden te verbeteren. Innovatieve technische toepassingen gaan echter hand in hand met de bestaande wet- en regelgeving.

Sociale factoren

De leefruimte op kleine schepen is minder groot dan op grote schepen. In de praktijk hebben steeds meer schippers naast het kleine schip ook een woning aan de wal. Met schoolgaande kinderen en de onzekerheid over de toekomst van de schippersinternaten is het varen op kleine schepen voor gezinsbedrijven minder aantrekkelijk geworden. Steeds vaker vaart het gezin niet meer mee of is het gezamenlijk in het weekend thuis aan de wal.

De positie van het traditionele gezinsbedrijf (man/vrouw, meestal in een VOF) komt onder druk te staan en een verdere afname van deze ondernemersvorm aan boord van kleine schepen is zichtbaar. Echter, vanuit economisch perspectief is deze ondernemersvorm juist succesvol omdat de personeelskosten bij een gezinsbedrijf minder zwaar drukken op de exploitatiebegroting.

Nieuwe ondernemers op kleine schepen kiezen vaker voor een andere exploitatievorm, bijvoorbeeld door (gedeeltelijk) personeel aan boord te nemen.

Logistieke factoren

Door de sterke groei van het goederenvervoer en de introductie van het begrip co-modaliteit (de juiste modaliteit op de juiste plaats in de logistieke keten) neemt de vraag naar de inzet van binnenvaart toe. Door congestie op de wegen komt binnenvaart als alternatief en betrouwbaar vervoersproduct steeds vaker in de schijnwerper te staan bij verladers. Ook grote logistieke dienstverleners zijn niet alleen meer weggeoriënteerd. Meer dan de helft van de leden van Koninklijk Nederlands Vervoer biedt bijvoorbeeld een multimodaal vervoersproduct. Binnenvaart is niet alleen een alternatief op de grote rivieren maar juist op de haarvaten van ons vaarwegstelsel. Een modal shift ten gunste van de binnenvaart kan echter alleen bereikt worden als er voldoende kleine schepen beschikbaar zijn.

Tegenover de stijgende vraag naar kleine schepen staan ook logistieke ontwikkelingen waardoor ook een tekort ontstaat aan kleine schepen, of waardoor het minder aantrekkelijk wordt om met kleine schepen de logistieke dienst uit te oefenen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Kwaliteitsborgingsystemen zoals GMP en registratie op de VIHB-lijst inzake afvalstoffenvervoer leiden in de praktijk tot segmentering van de vloot. Deze segmentering heeft tot gevolg dat er minder mogelijkheden zijn voor een ander soort retourvracht, waardoor meer leegvaart ontstaat. Daarmee stijgen de vervoerskosten en wordt een hoger beslag gelegd op de vlootcapaciteit van kleine schepen terwijl de laadruimte al schaars is.
- De algehele vervoersmarkt heeft een onevenwichtigheid in het aanbod in zich waardoor na lossing van schepen zelden direct in de omgeving een geschikte partij lading gevonden wordt. Hierdoor is leegvaren noodzakelijk. Deze onevenwichtigheid in het aanbod is overigens ook in de markt van grote schepen zichtbaar.
- De partijgrootte die verladers aanbieden vragen om de inzet van het kleine schip. Voor verladers is het enerzijds niet eenvoudig of gewoonweg onmogelijk om de partijgrootte als gevolg van de los-, opslag- en/of productiecapaciteit te wijzigen. Anderzijds laat de vestigingsplaats van bedrijven (langs vaarwegklasse 4 of minder) het niet toe grotere schepen te ontvangen.

- Op een totaal vaartraject (bijvoorbeeld tussen de zeehaven en het Brabants kanalenstelsel) worden kleine schepen ingezet omdat een gedeelte van het traject uitsluitend toegankelijk is voor kleine schepen. Bij schaarste aan kleine schepen is het efficiënter deze schepen uitsluitend in te zetten waar geen grote schepen kunnen varen.
- Ondanks een beperkte beschikbaarheid van kleine schepen gebruiken verladers kleine schepen ook als opslaglocatie. De beschikbaarheid van kleine schepen voor de kernactiviteit transport wordt daardoor verder beperkt.
- De grootste groeiemarkt in het goederenvervoer is de containersector. Er zijn op dit moment aantoonbare inefficiënties in de logistieke keten (vooral in zeehavens) die er mede de oorzaak van zijn dat bedrijven kiezen voor het wegtransport, het spoorvervoer of buitenlandse havens. De toekomst van kleine schepen in de containervaart is bovendien extra onzeker aangezien steeds meer zeehaventerminals minimale callgroottes eisen van 50 containers of meer.
- Naast een groei in het containervervoer is ook een groei zichtbaar in andere logistieke stromen, bijvoorbeeld (vers) vervoer van agrostromen en biomassa. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de marktkansen voor het kleine schip.

4 Marktkansen voor het kleine schip

Ontwikkelingen in verladersectoren

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is het kleine schip actief in het transport van droge lading (bulk en stukgoed), vloeibare lading en containers. Hierna wordt een beschrijving gegeven van de ontwikkeling in de sectoren waar het kleine binnenvaartschip dominant is. Per sector wordt inzicht gegeven in:

- Belangrijke vervoersregio's en verladers
- Veel voorkomende transporttrajecten
- Economische trends binnen de sector
- Marktkansen voor het kleine schip

De volgende sectoren worden beschreven:

- Agro
- Bouwmaterialen
- Zout
- Steenkolen
- Ertsen en Metaalresiduen
- Cellulose en papierproducten
- Afval en recycling (puin en glas)
- Chemie, minerale oliën en brandstoffen
- Maritieme containers
- Afvalcontainers

Tabel 1 Trends in verladersectoren

Dominante sectoren	Belangrijke regio's en verladers	Binnenvaarttrajecten	Sectortrends	Kansen kleine schip
Agrosector (landbouwproducenten en voedingsmiddelen) bestaande uit droge en natte producten (granen, veevoeders, eetbare olien), koel- en vriesproducten en pallettransport van droge voedingsmiddelen.	<ul style="list-style-type: none"> Rotterdam belangrijke invoerhaven voor groente, fruit en eetbare oliën. Amsterdam cacaohaven. Naast invoer eigen productie in agrosector belangrijk. Opslaglocaties en producenten van landbouwproducten en voedingsmiddelen (voor dier en mens) in heel Nederland. 	Tussen zeehavens en oliezadenverwerkende- en mengvoederindustrie transport van landbouwproducten en voedingsmiddelen. (granen) vanuit Duitsland en Frankrijk Tussen zeehavens en locaties in Nederland en tussen locaties (hubs) in Nederland en afnemers in Duitsland.	Door verplaatsing van activiteiten naar het buitenland en concentraties in de verwerkende industrie nemen transportafstanden toe. In het transport van agibulk is een afname zichtbaar. Projecten zoals agroship vergroten de kans op meer transport per binnenvaart, met name in de segmenten koeltransport en pallettransport. Binnenvaart ontstijgt dan het traditionele niveau van transport van grondstoffen en halffabrikaten in bulkvorm.	+
Bouwmaterialen	<ul style="list-style-type: none"> Cementproductie in Maastricht, Rotterdam en IJmuiden Betoncentrales verspreid over heel Nederland Steenfabrieken in Nederland en Duitsland (aan Waal/Rijn) Bouwlocaties in heel Nederland (zwaartepunt randstad en zuid-nederland) Wingebieden (zand, grind en klei) in Zuid-Nederland (Maas) en langs de (Boven)Rijn. 	Zand- en grind tussen wingebieden naar betoncentrales en grote bouwprojecten Cement tussen producenten en betoncentrales Klei tussen kleigroeves naar steenfabrieken	De bouwsector ontwikkelt zich gunstig hetgeen een toename in het transport van bouwmaterialen tot gevolg heeft. Wingebieden raken uitgeput waardoor de transportafstanden tussen winning en verwerking toenemen. Ook de invaart van zeezand neemt toe. In het transport van halffabrikaten/ eindproducten is binnenvaart (nog) niet sterk. Er worden wel bouwmaterialen bij wijze van proef of op ad hoc basis getransporteerd (denk constructiedelen of het transport van bakstenen per schip).	+
Zout	<ul style="list-style-type: none"> Zoutwinninglocaties en zoutproducenten in Twente, West-Groningen en Noord-Oost Friesland. 	Tussen zoutproducenten en (kleine) zoutdepots in Nederland en Duitsland.	De markt wordt gedomineerd door enkele grote spelers. Een groei in zouttransport wordt niet verwacht. Speerpunt is eerder de toepassing en verbetering van (hoogwaardige) technologie.	+/-
Steenkolen	<ul style="list-style-type: none"> Energiecentrales, met name langs Duitse kanalen. 	Tussen zeehavens en energiecentrales (voornamelijk in Duitsland)	Ondanks de toepassing van andere energiegrondstoffen (biomassa, wind etc.) groeit de vraag naar steenkolen. Als gevolg van conjuncturele redenen kunnen wel tijdelijke schommelingen in de transportvraag ontstaan.	+
Ertsen en metaalresiduen	<ul style="list-style-type: none"> Staalindustriën in Nederland (IJmuiden) en Duitsland. 	Tussen zeehavens en staal industrieën	Wereldwijde vraag naar staalproducten neemt toe. Productie in West-Europa onder druk als gevolg van opkomende markten in Azië.	+/-
Cellulose en papierproducten	<ul style="list-style-type: none"> Papierfabrieken in voornamelijk de oostelijke helft van Nederland. 	Exportstroom vanuit Zuid-Nederland en Noord-Nederland	Positief: NL omzet papier en karton neemt toe Negatief: verschuiving en consolidatie waardoor concentratie papierproductie op beperkt aantal vestigingen	-
Afval en recycling (puin en glas)	<ul style="list-style-type: none"> Afvalinzamelaars en puinbrekers in 	Exportstroom van laagwaardige producten voor het vullen van lege exportcontainers	Milieubeleid, gericht op hergebruik leidt tot meer transport van retourstromen	+

Chemie, minerale oliën en brandstoffen	<p>heel Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basischemie en fijnchemie • Chemieopslag en -productie in Rotterdamse haven • Fijnchemieproductie in heel Nederland (door verladers als Kemira, Sabic, Stahl, Purac Biochem). • Brandstofdepots in heel Nederland 	<p>Importstroom van basischemicalien tussen zeehaven en producenten.</p> <p>Brandstoffen tussen zeehavens en hand-laren (depots) in het achterland Export-stroom van fijnchemicaliën en specialties (veelal in containers)</p>	<p>In Nederland is de basischemie in volume en omzet het sterkst vertegenwoordigd (ca 60% van de chemische activiteiten). Een verschuiving van laagwaardige chemie naar Oost-Europa, Midden-Oosten en Azië is zichtbaar. Het transport van brandstoffen naar depots in het achterland blijft constant.</p> <p>De fijnchemie is het snelst groeiend (innovatief en concurrerend), wat onder andere betekent dat steeds meer stukgoederen (halffabrikaten en eindproducten) vervoerd zullen worden.</p> <p>Bij het transport van chemische producten is de veiligheid een zeer groot aandachtspunt.</p>	+/-
Maritieme containers	<ul style="list-style-type: none"> • Verladers, verspreid over heel Nederland, via een landelijk netwerk van inlandterminals. Zwaartepunt in transportvolume in het zuiden van Nederland. Onbalans in import en export volume waardoor transport van lege containers plaatsvindt. Import van consumentenproducten (w.o. electronica), export van food, papier, chemische producten en recyclingstromen (papier en metaal). 	<p>Tussen zeehavens en inlandterminals aan grote en kleine vaarwegen v.v.</p>	<p>De containervaart is de grootste groeiemarkt, ook in de binnenvaart. Inlandterminals aan de kleinere vaarwegen groeien in overslagvolume en vraag naar scheepscapaciteit.</p> <p>Congestie in zeehavens werkt remmend op de groei in containervervoer.</p> <p>Dit als gevolg van groei in import van consumentenproducten. Export van producten staat onder druk. Daar tegenover staat een wereldwijde vraag naar oud papier en metalen, (m.n. Azië) en het milieubeleid gericht op hergebruik van producten. Dit leidt tot meer retourstromen (export).</p> <p>Huishoudelijk afval en bedrijfsafval neemt toe. Steeds meer gemeenten en regio's verkennen de mogelijkheden voor multimodaal vervoer van (ge-containeriseerd) afval.</p>	++
Afvalcontainers met huishoudelijk afval en bedrijfsafval	<ul style="list-style-type: none"> • Afvaloverslagstations in heel Nederland 	<p>Tussen inzamellocaties (AOS) en Afvalverwerkingsinstallaties (AVI).</p>	<p>Huishoudelijk afval en bedrijfsafval neemt toe. Steeds meer gemeenten en regio's verkennen de mogelijkheden voor multimodaal vervoer van (ge-containeriseerd) afval.</p>	+

Het vervoer van zand en grind en van aardolie zal de komende jaren redelijk stabiel blijven. Het vervoer van agri-bulk schommelt en het vervoer van ertsen neemt verder af. Daar staat een groeiende stroom van kolen, chemische producten en metalen tegenover. Voor alle soorten tankers neemt het ladingaanbod af. Door de vele aanbieders liggen de tarieven nog steeds erg laag. Dubbelwandige tankers krijgen niet altijd hogere vrachtprijzen dan enkelwandige terwijl hun investering wel groter is en het laadvermogen minder. Na een verwacht verbod op enkelwandige tankers zal er echter een tekort ontstaan aan dubbelwandige tankerruimte met hogere vrachtprijzen als gevolg. De snelle stijging van containervervoer naar Nederland over de zee zet door maar de stijging in de containerbinnenvaart is minder groot. Het gebrek aan afhandelingcapaciteit in de zeehavens veroorzaakt vertragingen en leidt tot het uitwijken van containers naar de weg. Het bouwen van grotere containerschepen en de komst van de Tweede Maasvlakte bieden mogelijkheden op de langere termijn. Groeimogelijkheden zitten in het vervoer van stukgoed en gereede eindproducten, die nu nog vrijwel geheel in handen van het wegvervoer zijn. De vrachtvaart in Centraal en Oost Europa en nieuwe marktniches, zoals het vervoer van afval, gevaarlijke goederen en voertuigen, zijn ook veelbelovend. De vraag naar relatief kleine ladingpakketten en maatwerk, dus naar kleine schepen blijft bestaan, ook door de veelvuldige lage waterstanden. (Bronnen: Marktobservatie voor de Europese binnenvaart (CCR, 2007) en Visie op sectoren (ABN-Amro, 2007)).

<i>Kansrijke sectoren:</i>	<i>Minder kansrijke sectoren:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Containervervoer • Agrisector (koel- en pallettransport) • Bouwmaterialen (bulk en stukgoed) • Steenkolen (bulk) • Afval en recyclingstromen (bulk) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zout • Ertsen • Cellulose en papierproducten • Chemie

Concurrentie met het wegvervoer

Uit de analyse van de transportkosten van binnenvaart en wegvervoer in het “Marktonderzoek Binnenvaart⁹” en de Beleidsstrategie Binnenvaart (LMCA)¹⁰ is gebleken dat kleine schepen kunnen concurreren met het wegvervoer. Als bedreiging wordt genoemd de sterke daling van het aantal kleine schepen en moeilijkheden om financiering van kleine schepen rond te krijgen. Het aanbevolen beleid gericht op een continu aanbod van kleine schepen ondersteunt ook het streefbeeld van de sector zelf: het behouden van de diversiteit in de binnenvaartvloot.

Het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft de conclusies in het Marktonderzoek en de Beleidsstrategie ten aanzien van de concurrentiepositie tussen binnenvaart en wegtransport geanalyseerd. Uit deze aanvullende analyse is gebleken dat naast de vergelijking van modaliteiten op basis van vervoersafstand en bijbehorende transportkosten een reeks aan factoren in de praktijk de modaliteitskeuze bepalen. Naast de transportprijs en de transportafstand zijn dit ook factoren als het transportvolume, type lading, betrouwbaarheid, beschikbare infrastructuur en bereikbaarheid, rij- en vaartijd en voorraadkosten. In de praktijk

⁹ Policy Research Corporation, i.o.v. Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2006)

¹⁰ Een Landelijk Markt- en Capaciteitsanalyse door Policy Research Corporation, i.o.v. Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2007)

wordt de keuze om binnenvaart wel/niet in te zetten nauwelijks gebaseerd op de vervoersafstand. In de LMCA zijn de kostprijsberekeningen voor het wegtransport minder gedetailleerd uitgewerkt dan voor de binnenvaart. Dit verschil in uitwerking en de eenvoudige vergelijking op basis van transportafstand leidt tot grove conclusies terwijl in de praktijk een diversiteit aan factoren de modaliteitskeuze bepaalt (Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2008).

SWOT-analyse

Alvorens in het volgende hoofdstuk een opsomming te geven van oplossingsrichtingen worden de bevindingen van hoofdstuk 1 tot en met 4 samengebracht in onderstaande SWOT-analyse:

	Sterkten	Zwakten
Intern	<ul style="list-style-type: none"> • Kleine schepen zijn flexibel • Kleine schepen bevaren het haarvatenstelsel van ons vaarwegnetwerk en maken economische gebieden bereikbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • Personeelskosten drukken zwaar op de exploitatie • Vaste kosten idem • Gebrek aan kostprijsbewustzijn¹¹ en servicegericht denken bij een deel van de huidige ondernemers • Beperkte samenwerkingsgraad binnen de branche en in de logistieke keten • Het prijsverschil tussen een bestaand schip en nieuwbouw is groot en de financieringsmogelijkheden zijn beperkt. • Beperkte woonruimte op kleine schepen
Extern	<ul style="list-style-type: none"> • Toenemende vraag naar binnenvaart als alternatief en betrouwbaar vervoersproduct • Kostenstijgingen in het wegtransport versterken de concurrentiepositie • Multimodale focus door (grote) logistieke dienstverleners die voorheen weggeoriënteerd waren • Innovaties in de bedrijfstak • Aanpassing van de Europese bemanningsregeling • Terugdringen leegvaart • Fiscale stimuleringsmaatregelen • Goede voorbeelden van nieuwbouw in de laatste jaren en nieuwbouwinitiatieven 	<ul style="list-style-type: none"> • Het imago "big is beautiful" • Onvoldoende gemotiveerd en gekwalificeerd personeel en nieuwe ondernemers • Verladere betalen geen kostendekkende vrachtprijzen • Concurrentie met wegtransport • Sociale factoren drijven gezinsbedrijf aan de wal. • Wet- en regelgeving (mn. voor oudere kleine schepen)

¹¹ Het maken van een kostprijsberekening.

5 Streefbeeld en oplossingen

Streefbeeld

Door de branchepartijen is op basis van de verkenning van sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in relatie tot het kleine schip het volgende streefbeeld geformuleerd:

- De diversiteit van de binnenvaartvloot behouden door:
 - Behoud van goed onderhouden bestaande kleine schepen
 - Vernieuwing en modernisering van bestaande kleine schepen
 - Nieuwbouw van kleine schepen
- 50 nieuwe kleine schepen voor 2015 in de vaart brengen
- Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden
- Werken aan een beter ondernemersklimaat op kleine schepen
- Gelijke financieringskansen voor kleine schepen ten opzichte van grote schepen

Deze realisatie van deze meervoudige doelstelling wordt in dit hoofdstuk concreet gemaakt door de definitie van oplossingsrichtingen.

Oplossingsrichtingen

Met behulp van het streefbeeld en de SWOT-analyse is het mogelijk oplossingsrichtingen te identificeren die het streefbeeld ondersteunen. Deze oplossingsrichtingen, gericht op het kleine schip zijn:

- a) Realisatie van nieuwe instroom van ondernemers en personeel
- b) Verbetering markt bewustzijn en de positie in de logistieke keten
- c) Stimuleren van nieuwbouw en innovatie
- d) Aanpassing van financieringsvoorwaarden en fiscale maatregelen
- e) Aanpassing van wet- en regelgeving
- f) Verbetering van de sociale omstandigheden
- g) Imagoverbetering

Hierna wordt per oplossingsrichting een korte toelichting gegeven en worden bestaande activiteiten en nieuwe acties benoemd. Nieuwe acties worden in het volgende hoofdstuk uitgewerkt.

A) Realisatie van nieuwe instroom van ondernemers en personeel

Op verschillende locaties in Nederland kan een binnenvaartopleiding gevolgd worden. Het aantal opleidingsplaatsen is goed gevuld. Tegelijk ontstaat de vraag of er voldoende locaties zijn waar het binnenvaartonderwijs wordt aangeboden. Aangezien dit niet uitsluitend een aandachtspunt is in relatie tot het kleine schip zal specifiek naar de inhoud van de opleiding in relatie tot de beeldvorming omtrent kleine schepen gekeken moeten worden. Geconstateerd is dat op het moment dat vanuit de binnenvaartopleiding praktijkervaring wordt opgedaan er verhoudingsgewijs veel meer leerplekken aan boord van grote schepen zijn. Hierdoor wordt na afronding van de opleiding het varen op een klein schip ervaren als een stap terug terwijl praktijkervaring op een klein schip een prima leerschool is om aansluitend als allround personeelslid aan de slag te gaan in de binnenvaart. Het aantal leerplekken op kleine schepen kan vergroot worden door huidige binnenvaartschippers te coachen tot leermeester en het aan boord nemen van leerlingen fiscaal te stimuleren. Natuurlijkerwijs ontstaan ook meer leerplekken indien het op kleine schepen is toegestaan om te varen met een deksman of lichtmatroos (i.p.v. matroos) in combinatie met een schipper.

Naast de aandacht voor nieuwe instroom van jongeren in de binnenvaart is de instroom van ouderen (zij-instromers) minstens zo belangrijk. Dertig-plussers kiezen vaak zeer bewust voor een nieuwe koers in het leven. Vaak hebben zij ook de voorkeur te starten op een klein schip. Zij-instromers kunnen mensen zijn met of zonder een binnenvaartachtergrond. In de praktijk vinden instromers zonder binnenvaartachtergrond moeilijk de weg in de binnenvaart. Gericht, eenduidige informatie over werken in de binnenvaart, de start van een eigen onderneming en businesspartners in de binnenvaart (vastgelegd op internet en in een handboek), in combinatie met mensen met praktijkervaring (vraagbaak) helpen nieuwe ondernemers en personeel aan de slag te gaan in de binnenvaart.

Voor nieuwe ondernemers en personeel werkt de benodigde vaartijd drempelverhogend. Voor een verkorting van die benodigde vaartijd is aanpassing van wet- en regelgeving nodig. Dit biedt, in combinatie met de inzet van goede leermeesters, kansen om nieuwe instroom aan boord van kleine schepen te realiseren.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Imagoverbetering kleine schepen binnen het onderwijs (uitwerking in onderdeel G)
- Creëren van meer leerplekken aan boord van kleine schepen
- Opzet handboek (internet) en vraagbaak voor nieuwe instromers
- Verkorting van benodigde vaartijd (uitwerking in onderdeel E)

B) Verbetering markt bewustzijn en positie in de logistieke keten

Het wegtransport kan voor met name de kleine binnenvaart een bedreiging vormen. De kansen voor de kleine binnenvaart als alternatief voor het wegvervoer mogen bij verladers nog sterker benadrukt worden. Hierbij passen aspecten als veiligheid, bereikbaarheid, milieuvriendelijkheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Het kleine schip heeft ondanks deze gezonde concurrentie meer dan voldoende marktkansen in verschillende sectoren. Verladers hebben vraag naar kleine schepen. Het is dan ook de vraag hoe de kleine binnenvaart in de toekomst (met de groei in het goederenvervoer)

op een gezonde manier in de gewenste vraag kan faciliteren. Het beschikbaar houden van havens en natte toegangswegen (< klasse 4) langs de haarvaten van ons vaarwegstelsel moet hierbij het uitgangspunt zijn. Dit vraagt om een voortzetting van de lobby (m.n. door de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens) bij overheden op alle niveaus. Verkenningen van nieuwe vervoersconcepten (zoals agroschip, waterslag) in kansrijke sectoren zal verdergaand ondersteund moeten worden door de branche en inhoudelijk voortgezet kunnen worden door het nieuwe Expertise- en Innovatiecentrum voor de Binnenvaart (EICB).

Een gezonde exploitatie en toekomst voor kleine schepen vraagt ook om een dialoog met het verladend bedrijfsleven over de noodzakelijke verhoging van vrachtprijzen en samenwerking tussen partijen (verladers en vervoerders) in de logistieke keten. Gezamenlijke afspraken tussen verladers en de binnenvaartbranche worden concreet vastgelegd. De mogelijkheid hiertoe moet worden verkend. Bij samenwerking binnen de logistieke keten kan specifiek worden ingezet op concrete maatregelen die de beschikbaarheid van kleine schepen voor de kernactiviteit (transport op vaarwegen tot en met klasse 4) vergroten (bijvoorbeeld door het voorkomen van segmentering, leegvaart, wachttijden, het kleine schip als opslagfaciliteit en de inzet van kleine schepen op grote vaarwegen).

Naast samenwerking met verladers en andere partijen in de logistieke keten is samenwerking tussen binnenvaartondernemers een goede oplossing om de afhankelijkheid van derden te verkleinen en de kracht en het markt bewustzijn van ondernemingen op kleine schepen te vergroten. Samenwerking ontwikkelt het kostprijsbewustzijn¹² bij binnenvaartondernemers, bespaart kosten door gezamenlijke inkoop van producten en diensten, vergroot de servicegerichtheid (professionaliteit, continuïteit en betrouwbaarheid) richting verladers en ontwikkelt ambitie om (samen met anderen) kleine schepen nieuw te bouwen. Door samenwerking wordt over de eigen grenzen heen gekeken en geprofiteerd van elkaars kennis en kunde. Zo komen bijvoorbeeld ook eerder gunstigere alternatieven voor (technische) investeringen in beeld.

Het is bijzonder moeilijk om samenwerking in de bestaande vloot tussen binnenvaartondernemers op kleine schepen vorm te geven. In essentie zijn binnenvaartondernemers elkaars concurrenten. Binnen de branche zou gedefinieerd moeten worden op welke onderdelen binnenvaartondernemers in eerste instantie niet concurreren en welke samenwerkingsvormen en –mogelijkheden kansrijk zijn. Binnen het SBIR-programma is de vormgeving van nieuwe ondernemersvormen op het kleine schip al aan de orde gekomen. Een verkenning naar aanvullende samenwerkingsvormen tussen ondernemers op kleine schepen strekt tot de aanbeveling.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Imagoverbetering kleine schepen bij verladers (uitwerking in onderdeel G)
- Verkenning nieuwe vervoersconcepten in kansrijke sectoren continueren
- Voortzetten lobby beschikbaarheid havens en natte toegangswegen (< klasse 4)
- De mogelijkheid verkennen voor het maken van afspraken tussen verladers en de binnenvaartbranche
- Verkenning samenwerkingsvormen en samenwerkingsmogelijkheden tussen ondernemers op kleine schepen

¹² Om het kostprijsbewustzijn op bedrijfsindividueel niveau te vergroten zijn speciale ondersteunende (computer)programma's beschikbaar. Een onderdeel van kostprijsbewust ondernemen is het verlagen van de exploitatiekosten.

C) Stimuleren van nieuwbouw en innovatie

Op voorhand lijkt het vormgeven van samenwerking tussen 'nieuwe' ondernemers in de binnenvaart eenvoudiger te realiseren. Er wordt dan niet vertrokken vanuit een bestaande ondernemerssituatie maar met nieuw elan kan worden gewerkt aan nieuwe ondernemersvormen en verdergaande (technische) innovaties bij de nieuwbouw van kleine binnenvaartschepen. Met de opzet van een nieuwe businessformule moet het mogelijk zijn voor 2015 50 nieuwe schepen in de vaart te brengen. Naast deze korte termijn doelstelling zullen op lange termijn honderden nieuwe schepen in de vaart moeten worden gebracht om de diversiteit van schepen in de binnenvaartvloot te behouden.

Concrete technische innovaties bij nieuwbouw kunnen zijn: nieuwe efficiënte maatvoeringen van kleine schepen, seriebouw, toepassing van alternatieve materialen (bijv. kunststof), waarde vaste, onderhoudsarme, energiezuinige en duurzame materialen. Door het "out of the box" denken ontstaan mogelijkheden om een binnenschip te ontwerpen dat veel goedkoper is dan het huidige schip van staal, zodat de afstand tussen de nieuwbouwprijs en een bestaand schip kan worden verkleind. Uiteraard spelen ook financiële voorwaarden bij investeringen en nieuwbouw een rol. Hier wordt in de uitwerking van de volgende oplossingsrichting nader op ingegaan.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Opzet businessformule gericht op de nieuwbouw van 50 kleine schepen
- Onderzoek naar het goedkoper bouwen van kleine schepen

D) Aanpassing van financieringsvoorwaarden en fiscale maatregelen

Financieringsvoorwaarden zijn voorwaarden die passen bij een financieel gezonde onderneming. In beginsel is het versoepelen van deze financieringsvoorwaarden geen economisch duurzame oplossing voor de bedrijfstak. Wel zijn er mogelijkheden om door samenwerking tussen binnenvaartondernemingen gunstigere financieringsvoorwaarden te creëren. De binnenvaartbranche zou samen met financiële instellingen een gunstig borgstellingskrediet (BSK) specifiek voor het kleine schip kunnen definiëren.

Binnen het SBIR-programma is al een eerste verkenning gestart naar de mogelijkheden voor de oprichting van een Waarborgfonds. Dit fonds zou aan een startende ondernemer op een klein schip moeten garanderen dat het fonds dit schip koopt zodra de ondernemer wil stoppen of veranderen (een soort statiegeld op schepen). Wat er wordt verdiend met het schip is aan de schipper, maar de winst/het verlies bij verkoop is aan het fonds. Dit fonds kan samengaan met de opzet van een Kleine Schepen Herwaarderingsprogramma (KSH).

Het doel van het Kleine Schepen Herwaarderingsprogramma (KSH) is goed onderhouden kleine schepen niet langer te slopen. In het programma kan een opkoopregeling worden toegepast waarbij deze schepen bijvoorbeeld minimaal een jaar worden gereserveerd voor een (her)intredende nieuwe ondernemer. Is er binnen een jaar geen nieuwe ondernemer gevonden, dan wordt het schip alsnog gesloopt.

Naast financieringsvoorwaarden kunnen ook fiscale maatregelen de ondernemerszin bij bedrijfsbeëindiging en gedurende de exploitatie bevorderen. Zo zou een hogere stakings-

vrijstelling van kracht kunnen worden wanneer een binnenvaartbedrijf met een klein schip wordt beëindigd. De kosten van deze regeling, als gevolg van lager belastinginkomsten, kan gefinancierd worden vanuit de sloopfondsen. Een hogere stakingsvrijstelling maakt het voor (externe) partijen aantrekkelijker om te investeren in kleine schepen, zorgt voor een gunstigere oude dag voorzienig en maakt de overstap van een groot naar een klein schip financieel aantrekkelijker. Ook zijn fiscale maatregelen zoals in de zeevaart al gebruikelijk zijn¹³ interessant om te verkennen zodat de doeltreffendheid ervan voor binnenvaart onderbouwd kan worden. Dit vraagt om nader onderzoek, evenals de fiscale stimulering van leerplekken aan boord van kleine schepen.

Tenslotte zijn er voor binnenvaartondernemingen subsidies en fiscale stimuleringsmaatregelen beschikbaar. Bij kleine schepen zijn de vaarafstanden echter vaak te kort of het milieuvoordeel of het financiële voordeel is te klein om in aanmerking te komen voor een subsidie of fiscale stimulering. De branche wordt dan ook geadviseerd in contact te treden met het Ministerie (EZ) om een uitzonderingspositie voor kleine schepen met recht en rede aan te kaarten.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Uitwerking Borgstellingkrediet voor kleine schepen
- Onderzoek Waarborgfonds en Kleine Schepen Herwaarderingsprogramma
- Vergroten stakingsvrijstelling bij bedrijfsbeëindiging en –opvolging kleine schepen
- Verkennen doeltreffendheid fiscale stimulering (vergelijkbaar met de zeevaart), gericht op de onderneming, het personeel en leerplekken (raakvlak met onderdeel A)
- Uitzonderingsbepaling (verlagen drempel) kleine schepen bij verkrijgen subsidies

E) Aanpassing van wet- en regelgeving

Om de positie van kleine schepen te verbeteren kunnen oplossingen gevonden worden in de aanpassing van wet- en regelgeving. Het betreft dan aanpassingen in de Binnenvaartwet, de Binnenschepenwet en het bijbehorende besluit Vaarbewijzen, de wet en het bijbehorende besluit Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart en Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

Volgens het Ministerie van Verkeer & Waterstaat wordt begin 2009 de Binnenvaartwet ingevoerd die voor schippers op spitsen perspectief biedt op een aanpassing van de vaartijdeis. Onder deze Binnenvaartwet zal een nieuw vaarbewijs worden ingevoerd, het zgn. beperkt vaarbewijs voor alle schepen met een afmeting tussen 25 en 40 meter. Ook wordt door het Ministerie nagedacht over een praktijkexamen wat de benodigde vaartijd voor spitsen met twee jaar kan verkorten (1 jaar varen, praktijkexamen en 1 jaar varen).

De definitie van het kleine schip is echter breder dan de spitsenmarkt waardoor ook ingezet moet worden op de aanpassing van wet- en regelgeving inzake de vaartijdverkorting voor de totale doelgroep (kleine schepen tot 86 meter), uiteraard binnen veilige randvoorwaarden.

¹³ In de zeevaart wordt met betrekking tot de winstbelasting een vaste tonnagetax gehanteerd en met betrekking tot de loonbelasting geldt een afdrachtsvermindering.

Om de exploitatiekosten van het kleine schip te verlagen kan het oprekken van de grens voor eenmansvaart een oplossing zijn. Eenmansvaart is nu onder voorwaarden¹⁴ toegestaan en in 2005 hadden ca. 300 schepen deze uitzonderingsbepaling in bezit. Het oprekken van de lengtegrens brengt naar verwachting een marginale verandering. Jonge of nieuwe dure schepen zijn in deze exploitatiewijze waarschijnlijk niet rendabel. In een verkenning moet worden vastgesteld hoeveel schepen, en met welke reden, van deze uitzonderingregeling eenmansvaart nu en in de toekomst gebruik zullen maken. Tegelijk moet worden aangetoond dat het in de praktijk werkbaar is (proef) en welke randvoorwaarden nodig zijn (bijvoorbeeld een minimale technische inrichting, voldoende ligplaatsen e.d.). Naast het oprekken van de grens voor eenmansvaart verdient ook de verkenning naar de inzet van een deksman of lichtmatroos (i.p.v. matroos) in combinatie met een schipper op schepen tot 70 meter aandacht.

Naast vaartijdverkorting een aanpassing van het besluit Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart zal voor kleine schepen duidelijkheid moeten worden gegeven over de afloop van de overgangsbepaling (RiLi, artikel 24.04, lid 4). Niet alleen bij de marktpartijen (schippers, toeleveranciers, financiers etc.) maar ook bij de branchepartijen en toezichthouders bestaat nog geen eenduidig beeld over de toepassing van de hardheidsclausule en alternatieve mogelijkheden om met eenvoudige investeringen toch aan nieuwe technische eisen te kunnen voldoen. Om de technische aanpassing van bestaande kleine schepen te bevorderen kan een Moderniseringsprogramma onderzoek, expertise en metingen en eventueel de daadwerkelijke investering door individuele ondernemers ondersteunen. De opzet en de daadwerkelijke invulling van de ondersteuningsvoorwaarden binnen dit programma moeten nog verkend worden. Vooruitlopend op deze verkenning lijkt tenminste het onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen geschikt om binnen dit programma mee te nemen.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Vaartijdverkorting nieuwe instromers op kleine schepen
- Verkenning oprekken lengtegrens eenmansvaart op kleine schepen
- Verkenning inzet deksman of lichtmatroos (i.p.v. matroos) op schepen tot 70 meter (raakvlak met onderdeel A)
- Communicatie over afloop overgangsbepaling (ROSR 24.04), toepassing hardheidsclausule en alternatieve mogelijkheden voor technische investeringen.
- Verkenning opzet en invulling randvoorwaarden Moderniseringsprogramma

F) Verbetering sociale omstandigheden

Sociale omstandigheden zijn terug te voeren op het begrip welzijn. Welzijn wordt bepaald door het evenwichtige samenspel tussen inspanning en ontspanning. Sociale basisvoorwaarden om te kunnen ondernemen in de binnenvaart zijn bijvoorbeeld: een comfortabele woon- en werkomgeving, de aanwezigheid van schippersinternaten, voldoende momenten om thuis (aan de wal) te kunnen zijn, op tijd een bedrijfsbeëindiging of -opvolging mogelijk is, voldoende toegankelijke op- en afgangen naar schepen (w.o. ook autoafzetplaatsen) in

¹⁴ Eenmansvaart kan uitsluitend plaatsvinden onder specifieke (technische) voorwaarden. Bovendien betekent eenmansvaart een beperking in de exploitatiewijze. Het aantal beschikbare vaaruren per dag is gering.

havengebieden en langs waterwegen en wederzijds begrip in communicatie en zakendoen met omstanders en toeleveranciers.

In relatie tot het wonen en werken aan boord van kleine schepen is een beperkt oppervlakte geen knelpunt maar eerder de geluidsbelasting. Om een geluidsreductie in de woning te realiseren worden specifieke eisen hieromtrent ook op kleine schepen van kracht. Dit vraagt enerzijds om investeringen waarvoor de ondernemers financiële reserveringen moet maken. Anderzijds kan door de brancheorganisatie in samenwerking met kennisinstellingen en toeleveranciers ook worden ingezet op innovatieve geluidsreducerende maatregelen met een lagere investeringswaarde.

Het in een sociaal aanvaardbare omgeving ondernemen vraagt voortdurend om een zorgvuldige communicatie en afspraken tussen de schipper en de partijen eromheen. Deze partijen zijn: overslagbedrijven, banken, gemeenten, artsen, sociale diensten, thuiszorg etc. In de praktijk kan in deze communicatie wederzijds onbegrip ontstaan. Preventief en represief ondersteunen / bemiddelen de sociaal maatschappelijke organisaties bij dit proces.

Op kleine schepen is het relatief rustiger varen, waardoor de combinatie gezinsbedrijf en sociale verplichtingen aan de wal beter mogelijk is. Een sociale randvoorwaarde is ook dat op tijd gestopt (tenminste rondom de pensioengerechtigde leeftijd) kan worden met varen en een leven aan de wal nog mogelijk is. Een oplossing kan worden gevonden in het feit dat schippers zichzelf gedurende het ondernemen een loon geven en pensioen sparen. Ook kan vanuit de brancheorganisaties en boekhouders tijdig en actief geadviseerd worden om hier aandacht aan te besteden.

Samengevat zijn **concrete acties**:

- Verkennen innovatieve geluidsreducerende maatregelen met een lagere investeringswaarde.
- Continuering inzet sociaal maatschappelijke organisaties
- Continuering van de lobby voor voldoende op- en afgangen naar schepen.
- Tijdig en actief aandacht geven aan de invulling van bedrijfsbeëindiging en –opvolging.

G) Imagoverbetering

Om de bedrijfstak binnenvaart te promoten bij een brede doelgroep zijn organisaties zoals het Bureau Voorlichting Binnenvaart en Vereniging de Binnenvaart actief. Ook organisaties zoals banken en onderwijsinstellingen stimuleren het ondernemen in de binnenvaart. Het betreft de promotie van de binnenvaart in brede zin en is niet specifiek gericht op de categorie kleine schepen. Juist ter ondersteuning van eerder geformuleerde acties A tot en met F kan het imago van het kleine schip een positieve prikkel gebruiken. Dit kan worden werkstelligd door een specifieke imagocampagne te starten gericht op verschillende doelgroepen. Er zijn namelijk genoeg voordelen te noemen die het ondernemen op een klein schip aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld:

- Het grote vaargebied
- Het bedienen van diverse klanten
- De vrijheid en het avontuur (vrij opereren binnen een gemaakte planning)
- Werken in een moderne bedrijfsomgeving met techniek
- Allround aan de slag als ondernemer

- De mogelijkheid voor een hechter gezinsleven

Het gewenste eindresultaat van een imagocampagne zou moeten zijn dat er voldoende gemotiveerde en gekwalificeerde ondernemers en personeel op kleine schepen beschikbaar komt. Om dit te bereiken zal per doelgroep een passende positieve boodschap geformuleerd en communicatievormen geselecteerd moeten worden. Een gerichte acquisitie hoort hier bij (waar treffen we de doelgroep?). Middels een meerjarenprogramma (herhaling) wordt de campagne ten uitvoer gebracht.

De verschillende doelgroepen zijn:

- Huidige binnenvaartschippers en personeelsleden
- Jongeren en ouders van jongeren
- Zij-instromers
- Verladere
- Toeleveranciers aan de kleine binnenvaart (banken, makelaars, scheepswerven etc.)
- Binnenhavengemeenten
- Onderwijsinstellingen
- Etc.

Tenslotte wordt opgemerkt dat 'klein' schip al in de omschrijving geassocieerd kan worden met 'minder dan gemiddeld', 'onvolwassen' of 'onbeduidend'. Het strekt tot de aanbeveling om voor de definitie klein schip een meer positief begrip te introduceren.

Samengevat is een **concrete actie**:

- Vormgeven en uitvoeren van een imagocampagne binnen verschillende doelgroepen

In het volgende hoofdstuk worden de nieuwe concrete acties uitgewerkt en de inzet van betrokken partijen daarbij belicht.

6 Actieplan

Met behulp van de analyse en de beschrijving van de marktkansen voor het kleine schip is een streefbeeld opgesteld en zijn oplossingsrichtingen gedefinieerd. In dit hoofdstuk worden **nieuwe acties die starten op korte termijn** en passen bij deze oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Activiteiten die al uitgevoerd worden en bijdragen aan het streefbeeld verdienen uiteraard continuering. Het agenderen van deze visie in het kader van deze werkzaamheden strekt dan tot de aanbeveling.

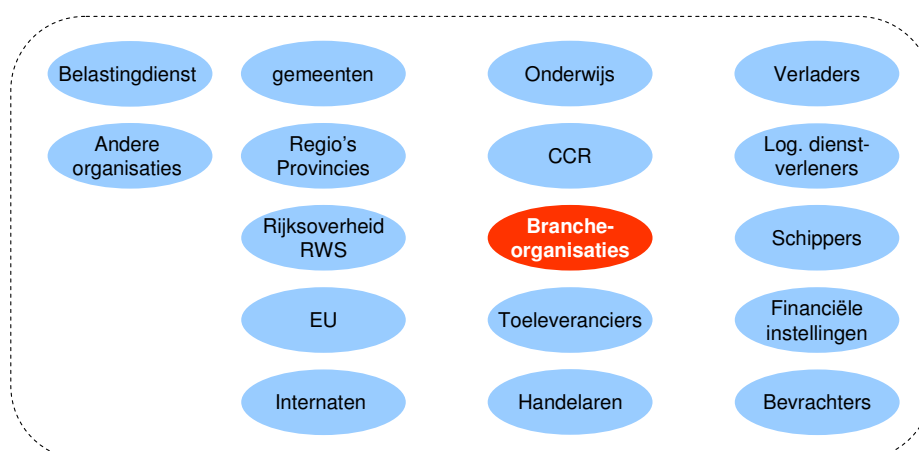
Per actie komen de volgende items in de uitwerking aan bod:

- Omschrijving
- Doel
- Plan van aanpak
- Initiatiefnemer
- Budget
- Tijdpad

Verschillende partijen (stakeholders) worden bij de uitvoering van acties betrokken. Verschillende stakeholders zijn nu in beeld en worden naar behoefte van uitvoering door de initiatiefnemer per actie gevraagd om mee te werken.

De voortgang van de verschillende acties kan actief worden gestimuleerd en bewaakt door een **Coördinator Kleine Schepen**. Deze coördinator wordt door de branche gedurende een periode van tenminste 3 jaar benoemd.

Figuur 1 Betrokken partijen in het speelveld



Procesmanagement

Actie 1	Bewaken voortgang en monitoren resultaten
Omschrijving	Naast de uitvoering van de hierna genoemde acties is het stimuleren en bewaken van de voortgang en het meten van de (tussentijdse) resultaten minstens zo belangrijk. De centrale coördinatie wordt uitgevoerd door een nog te benoemen Coördinator Kleine Schepen. Deze Coördinator is ook verantwoordelijk voor de afstemming en tijdige besluitvorming tussen verschillende betrokken partijen.
Doel	Procesmanagement
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Selecteren en benoemen van de Coördinator • Procesmanagement gedurende tenminste 3 jaren
Initiatiefnemer	Brancheoverleg Binnenvaart / Coördinator Kleine Schepen
Projectbudget	Euro 250.000
Tijdpad	2008-2011 (en eventueel langer)

Actie 2	Monitoren bereikbaarheid haarvaten vaarwegstelsel
Omschrijving	Op dit moment is er op de haarvaten van het vaarwegstelsel nog sprake van een lage servicegerichtheid ten aanzien van bedieningstijden en de aandacht voor beroepsvaart (in plaats van uitsluitend de prioriteit voor pleziervaart). De vooruitzichten voor de infrastructuurle kwaliteit van de meeste kleine vaarwegen in Nederland is positief. Voor 2016 zal naar verwachting al het achterstallig onderhoud aan infrastructuur zijn ingelopen. Om kleine schepen een maximale ongehinderde doorgang te verlenen op de haarvaten worden door de binnenvaartbranche afspraken met (Nederlandse en Europese) overheden en het bedrijfsleven over aanpassingen aan infrastructuur en de servicegerichtheid continue bewaakt.
Doel	Procesbewaking
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring en evaluatie
Initiatiefnemer	Schuttevaer
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	ongoing

Realiseren nieuwe instroom van ondernemers en personeel

Actie 3	Meer leerplekken aan boord van kleine schepen
Omschrijving	Het realiseren van meer leerplekken op kleine schepen in de binnenvaart door het coachen van huidige binnenvaartschippers tot leermeesters en het financieel (fiscaal) stimuleren van leerplekken aan boord van kleine schepen.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie (toenemende) behoefte aan leerplekken • Aandeel leerplekken op kleine schepen definiëren • Benchmark coachingstrajecten en financiële ondersteuning van leerplekken in andere sectoren • Verkenning mogelijkheden voor financiële ondersteuning van leerplaatsen • Opzet coachingstraject en behoeftebepaling aantal coaches • Start opleiden schipper tot leermeester
Initiatiefnemer	Onderwijscoördinator Binnenvaart
Projectbudget	Euro 35.000 voor de opzet van het coachingstraject.
Tijdpad	2009: Opzet coachingstraject 2010: Start opleiden schipper tot leermeester 2010: Start financiële ondersteuning (indien mogelijk)

Actie 4	Opzet handboek en vraagbaak voor nieuwe instromers
Omschrijving	Het bijeen brengen van gerichte, eenduidige informatie over werken in de binnenvaart, de start van een eigen onderneming en businesspartners in de binnenvaart in combinatie met een vraagbaak die nieuwe ondernemers in de binnenvaart op weg helpt.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie van benodigde informatie • Keuze voor communicatiekanalen (schriftelijk handboek of website) • Selectie van mensen met praktijkervaring binnen de branche • Netwerkvorming • Publicatie en verspreiding van informatie
Initiatiefnemer	Bureau Voorlichting Binnenvaart i.s.m. Onderwijscoördinator Binnenvaart
Projectbudget	Euro 15.000 (publicatie / website)
Tijdpad	2009: Voorbereidingen 2010: Publicatie

Verbetering markt bewustzijn en positie klein schip in de logistieke keten

Actie 5	Afspraken tussen binnenvaartbranche en verladers
Omschrijving	Concretiseren dialoog tussen verladers en de binnenvaartbranche door het maken van afspraken over de gezamenlijke inspanning van verladers en vervoerders voor het behoud van kleine schepen in de binnenvaart. Acties kunnen hierbinnen specifiek gericht zijn op kostendekkende vrachtprijzen, efficiënte inzet van kleine schepen, nieuwe vervoersconcepten, gezamenlijke lobby voor toegankelijke havens etc.
Doel	Het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Start dialoog tussen verladers en vervoerders • Uitwerking gezamenlijke onderwerpen • Vastleggen gezamenlijke afspraken • Uitvoering
Initiatiefnemer	<u>Brancheoverleg Binnenvaart</u> i.s.m. EVO
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2008: Voorbereidingen 2009: Besprekingen 2009 e.v.: uitwerking afspraken

Actie 6	Verkenning samenwerkingsvormen en ondernemersvormen
Omschrijving	Onderzoek naar samenwerkingsmogelijkheden tussen binnenvaartondernemers op kleine schepen en nieuwe ondernemersvormen.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie basisinformatie (o.a. binnen SBIR-programma) • Uitvoeren onderzoek • Formuleren conclusies en vervolgstappen • Start samenwerkingsprojecten (optioneel) • Inbreng informatie in businesscase (actie 6)
Initiatiefnemer	EICB/SPB
Projectbudget	Euro 25.000 (onderzoek)
Tijdpad	2008: Uitvoeren onderzoek 2009: Publicatie resultaten en vervolgstappen

Stimuleren van nieuwbouw en innovatie

Actie 7	<i>Uitwerking formule nieuwbouw 50 kleine schepen</i>
Omschrijving	De opzet van een formule gericht op het vinden van nieuwe ondernemers die gezamenlijk een traject ingaan van nieuwbouw en exploitatie in de kleine binnenvaart. Deze nieuwe ondernemers worden in het traject door verschillende organisaties, kennisinstututen en bedrijven ondersteund. De focus bij deze nieuwe formule ligt op het in de vaart brengen van 50 nieuwe kleine schepen door samenwerking tussen ondernemers.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden, nieuwe kleine schepen in de vaart brengen en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Opzet formule• Werving ondernemers• Realisatie en evaluatie
Initiatiefnemer	EICB/SPB
Projectbudget	Euro 25.000 (opzet formule)
Tijdpad	2008: Opzet formule 2009: Werving ondernemers 2010: Start nieuwbouwtrajecten 2010 e.v.: exploitatie en tussentijdse evaluatie (on-going)

Actie 8	<i>Onderzoek naar het goedkoper bouwen van kleine schepen</i>
Omschrijving	Er zijn mogelijkheden om kleine schepen goedkoper nieuw te bouwen. Bijvoorbeeld door seriebouw, de toepassing van alternatie (lichtere) materialen of energiezuinige, waardevaste of onderhoudsarme schepen.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden, nieuwe kleine schepen in de vaart brengen en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Inventarisatie succes- en faalfactoren bestaande vloot en initiatieven• Ideegeneratie (bijvoorbeeld door prijsvraag)• Innovatiekansen• Formuleren conclusies en vervolgstappen
Initiatiefnemer	EICB/SPB
Projectbudget	Euro 100.000
Tijdpad	2008: Opzet onderzoek 2009-2010: Uitvoering onderzoek

Aanpassing financieringsvoorwaarden en fiscale maatregelen

Actie 9	<i>Uitwerking borgstellingkrediet kleine schepen</i>
Omschrijving	De opzet van een borgstellingkrediet gericht op de financiering bij renovatie of nieuwbouw van kleine schepen.
Doel	Bestaande kleine schepen vernieuwen, nieuwe kleine schepen in de vaart brengen en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Opzet kredietvoorwaarden• Aanbieden product
Initiatiefnemer	Banken
Projectbudget	Beperkt (productontwikkeling)
Tijdpad	2008-2009: Opzet kredietvoorwaarden 2009 e.v.: Aanbieden product

Actie 10	Onderzoek Waarborgfonds en KSH
Omschrijving	Onderzoek naar de opzet van een Waarborgfonds in combinatie met een Klein Schepen Herwaarderingsprogramma (KSH)
Doel	Het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden bestaande kleine schepen vernieuwen, nieuwe kleine schepen in de vaart brengen en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek randvoorwaarden en mogelijkheden Waarborgfonds en KSH • Conclusie en aanbevelingen • Opzet Waarborgfonds en KSH (indien opportuun)
Initiatiefnemer	Nader te bepalen op basis van uitkomsten SBIR
Projectbudget	Euro 15.000 (onderzoek)
Tijdpad	2008-2009: Onderzoek 2010: Opzet (indien opportuun)
Actie 11	Vergroten stakingsvrijstelling
Omschrijving	Het verkennen van de mogelijkheden om bij bedrijfsbeëindiging de stakingsvrijstelling te vergroten, de mate van financiële compensatie die hier voor nodig is en mogelijkheden om deze compensatie in te vullen vanuit bestaande fondsen.
Doel	Het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek • Communicatie met fiscalisten en Ministerie van Financiën • Conclusie en aanbevelingen
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2009: Onderzoek
Actie 12	Verkennen doeltreffendheid fiscale maatregelen
Omschrijving	Onderzoek naar de doeltreffendheid van fiscale stimuleringsmaatregelen voor kleine binnenvaartschepen conform de regelingen die in de zeevaart worden toegepast (tonnagebelasting, afdrachtvermindering loonbelasting en fiscale stimuleringsmaatregelen voor leerplekken).
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers aantrekken, het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Bestudering van de Nederlandse tonnagebelasting en afdrachtvermindering zeevaart. • Verzamelen gegevens afdracht loon- en winstbelasting kleine binnenvaart • Vaststellen effectiviteit fiscale stimuleringsmaatregelen (scenarioberekeningen) • Mogelijkheden aanpassing fiscale wetgeving bespreken met fiscalisten en Ministerie van Financiën • Conclusie en aanbevelingen • Indien opportuun aanpassen regelgeving, eventueel ondersteund middels lobby
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Euro 20.000 (onderzoek)
Tijdpad	2009-2010: Onderzoek Doorlooptijd implementatietraject: tenminste 5 jaar

Actie 13	Uitzonderingsbepaling subsidie kleine schepen
Omschrijving	Start dialoog met ministerie van Economische Zaken over stimuleringssubsidies in de binnenvaart en uitzonderingspositie voor kleine schepen bij de formulering van eisen welke ten grondslag liggen aan de publicatie van nieuwe subsidieregelingen.
Doel	Het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding d.m.v. uitwerking aantal casussen • Communicatietraject met EZ • Wederzijdse afspraken vastleggen • Evaluatie
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2009-2010

Aanpassing wet- en regelgeving

Actie 14	Vaartijdverkorting voor nieuwe instromers
Omschrijving	Aanpassing vaartijdeis in Binnenvaartwet
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar mogelijkheden en randvoorwaarden om de vaartijdeis van 4 jaar te verkorten. • Communicatie met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat • Vastleggen van wederzijdse afspraken • Monitoring van vervolgstappen (aanpassing van wetgeving)
Initiatiefnemer	Onderwijscoördinator Binnenvaart
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2008-2010: Onderzoek 2010: In gang zetten aanpassing wetgeving (indien opportuun)

Actie 15	Verkenning eenmansvaart
Omschrijving	Onderzoek naar de verruiming van de lengtegrens voor eenmansvaart op kleine schepen
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar mogelijkheden en randvoorwaarden om de lengtegrens voor eenmansvaart op te rekken. • Formuleren (technische) compensatiemaatregelen (voorwaarden) • Vaarproeven • Communicatie met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat • Vastleggen van wederzijdse afspraken • Monitoring van vervolgstappen (aanpassing van wetgeving)
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Euro 25.000 (onderzoek en proef)
Tijdpad	2008-2010: Onderzoek en praktijkproeven 2010: In gang zetten aanpassing wetgeving (indien opportuun)

Actie 16	Verkenning vervanging matroos voor lichtmatroos/deksman
Omschrijving	Onderzoek naar de mogelijkheden om in de bemanningsregeling de matroos te vervangen voor een deksman of lichtmatroos
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar mogelijkheden en randvoorwaarden om in de bemanningsregeling de matroos te vervangen voor een deksman of lichtmatroos. • Communicatie met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat • Vastleggen van wederzijdse afspraken • Monitoring van vervolgstappen (aanpassing van wetgeving)
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2008-2010: Onderzoek 2010: In gang zetten aanpassing wetgeving (indien opportuun)

Actie 17	Toepassing hardheidsclausule en alternatieve technische maatregelen
Omschrijving	Communicatie met het ministerie van Verkeer & Waterstaat over de interpretatie van de wetgeving om implementatieproblemen als gevolg van aanpassing in de wetgeving voor binnenvaartondernemers te voorkomen (mn. in relatie tot haalbaarheid van technische aanpassingen in relatie tot geluidseisen op kleine schepen, zie ook actie 19). Communicatie met ondernemers over de afloop van de overgangsbepaling, de toepassing van de hardheidsclausule en alternatieve technische maatregelen die moeten worden uitgevoerd om aan de technische wetgeving (ROSR) te voldoen.
Doel	Het ondernemersklimaat verbeteren en bestaande kleine schepen vernieuwen.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie beschikbare informatie en belanghebbenden • Start communicatietraject (via periodieke E-nieuwsbrief) aan ondernemers • Continuering overleg over interpretatie van wetgeving met ministerie van V&W
Initiatiefnemer	Kantoor binnenvaart, CBRB en Schuttevaer
Projectbudget	Beperkt (vnl. extern overleg en interne uren)
Tijdpad	2008: Start communicatietraject

Actie 18	Moderniseringsprogramma Kleine Schepen
Omschrijving	Om de technische aanpassing van bestaande kleine schepen te bevorderen wordt de opzet en de daadwerkelijke invulling van de ondersteuningsvoorwaarden van een Moderniseringsprogramma Kleine Schepen verkend.
Doel	Het ondernemersklimaat verbeteren en bestaande kleine schepen vernieuwen.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen overzicht technische aanpassingen en investeringsoverzicht • Voorstel opzet Moderniseringsprogramma • Communicatie met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat • Uitwerking ondersteuningsvoorwaarden • Publicatie van het programma
Initiatiefnemer	Kantoor binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Euro 10.000 (opzet programma, uitvoering programma kosten PM)
Tijdpad	2008: Opzet en communicatie 2009-2010: Uitwerking en publicatie programma

Verbetering sociale omstandigheden

Actie 19	Geluidsreducerende maatregelen
Omschrijving	Onderzoek naar kosteneffectieve de mogelijkheden voor geluidsreductie in de woning aan boord van kleine schepen
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en bestaande kleine schepen vernieuwen.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Onderzoek• Conclusie en aanbevelingen• Communicatie resultaten
Initiatiefnemer	EICB/SPB
Projectbudget	Euro 20.000 (onderzoek). Financiering wellicht mogelijk vanuit Moderniseringsprogramma Kleine Schepen
Tijdpad	2008-2009: Onderzoek

Actie 20	Bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging
Omschrijving	Opzet van een toets die binnenvaartondernemers kunnen gebruiken om vast te stellen of tijdig (financiële) voorzorgsmaatregelen zijn genomen voor bedrijfsbeëindiging of bedrijfsopvolging. Met deze toets worden binnenvaartondernemers actief voorgelicht.
Doel	Het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden en het ondernemersklimaat verbeteren.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Ontwikkelen toets• Communicatie aan schippers via binnenvaartmedia, voorlichtingsbijeenkomsten en scheepsbezoek.
Initiatiefnemer	Kantoor Binnenvaart en CBRB
Projectbudget	Beperkt (vnl. interne uren en aansluiten bij bestaande overlegstructuren)
Tijdpad	2009: Opzet toets i.s.m. experts 2009: Start communicatie

Imagoverbetering

Actie 21	Imagocampagne
Omschrijving	Imagocampagne rondom het kleine schip, gericht op verschillende doelgroepen: <ul style="list-style-type: none">• Huidige binnenvaartschippers en personeelsleden• Jongeren en ouders van jongeren• Zij-instromers• Verladers• Toeleveranciers (banken, makelaars, scheepswerven etc.)• Binnenhavengemeenten• Onderwijsinstellingen• Etc.
Doel	Ondernemers en personeel op kleine schepen behouden en nieuwe ondernemers vinden, het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot tenminste behouden, het ondernemersklimaat verbeteren en bestaande kleine schepen vernieuwen en nieuwe kleine schepen in de vaart brengen.
Plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none">• Positieve definitie voor 'klein' schip• Formuleren positieve boodschap per doelgroep• Selectie communicatiekanalen• Selectie communicatievormen• Uitvoering in meerjarenprogramma• Start bij de huidige binnenvaartschippers (ambassadeurs)
Initiatiefnemer	Bureau Voorlichting Binnenvaart
Projectbudget	Euro 250.000
Tijdpad	2008-2009: Opzet campagne 2009: Start interne campagne (maak de beroepsgroep zelf ambassadeur) 2009: Test campagne binnen andere doelgroepen 2010: Uitrol imagocampagne andere doelgroepen

Bronvermelding

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Buck Consultants International (BCI) in opdracht van het Branche Overleg voor de Binnenvaart (BOB) en het Expertise en Innovatie Centrum voor de Binnenvaart (EICB) met financiële ondersteuning van de Stichting Water Transport (SWT).

Publicatie: augustus 2008

Deelnemers brancheoverleg (werkgroep)

Aan het Branche Overleg voor de Binnenvaart hebben deelgenomen:

Organisatie	Contactpersoon
Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB)	Wilco Volker
CBRB	Ton Roos
CBRB	Lijdia de Groot
EICB	Hans Brombacher
Kantoor Binnenvaart	Erik van Toor
Kantoor Binnenvaart	Jan Veldman
KSV Schuttevaer	Jan Kruisinga
KSV Schuttevaer / BVB	Kees de Vries
Onderwijscoördinator Binnenvaart	Han van Roozendaal
Buck Consultants International	Irene van Dongen

Deelnemers themabijeenkomsten

Aan (een of meer van) de vier themabijeenkomsten hebben deelgenomen:

Organisatie	Contactpersoon
ABN-Amro Bank,	Ton de Jong
ABRI	Wim Onderdelinden
AMVV	Lilian van Hiele
ASV (ms Franto)	David Twigt
ASV / Ver. N-Z (ms Franto)	Sunniva Fluitsma
BVB	Wilco Volker
CBRB	Ton Roos
CBRB	Lijdia de Groot
EFM	Tom Boerema
ELV	Henk Schipper
Inlandterminal Veghel	Michel van Dijk
Kantoor Binnenvaart	Erik van Toor
Kantoor Binnenvaart	Gerard Kester
Kantoor Binnenvaart	Jan Veldman
KSCC	Jos van Dongen
KSV Schuttevaer	Jan Kruisinga
KSV Schuttevaer / BVB	Kees de Vries
LOVT	Willeke van Veen
Mercurius Scheepvaart	Robert F. Zimmerman
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Eise Mulder
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Hans Meintjes
MKB Nederland	Marcel Braakman
ms Avanti	Kees den Braber
ms Molly M	Piet Notenboom
ms Poolster	Jaap de Groen
ms Vite	Rien Teekman
ms Vite	Didi Visscher
Nederlandse Vereniging van Make- laars in Scheepsvrachten	Martin van Dijk
Nederlandse Vereniging van Make- laars in Scheepsvrachten	Johan Overmeer
Onderwijscoördinator Binnenvaart	Han van Roozendaal
Rabobank	Peter Stout
Scheepvaartinspectie	Bas Joormann
Scheepvaartinspectie	Jilles Rosenboom
schipper	Pieter van den Ouden
SenterNovem	Frans Gerritse
VBKO	Jan van der Walle
VBKO	Henry Bleker
Zij-instromer	Jan Bogaers
Buck Consultants International	Irene van Dongen
Buck Consultants International	Rikkert de Kort

Literatuurlijst

Voor dit onderzoek zijn de volgende schriftelijke bronnen gebruikt:

Titel	Auteur / Uitgever	Jaar
Agroship	BCI	2007
Beleidsstrategie Binnenvaart	Policy Research	2007
Binnenvaart Cijfers & Trends	Rabobank	2008
Continuïteit en Ambitie	A.C.C. Hubens	2004
Goederenvervoer over water	C.J. de Vries	2000
Kostenontwikkeling binnenvaart 2006-2007	NEA	2008
Kostenontwikkeling zand en grindvaart 2007	NEA	2008
Marktobservatie Europese Binnenvaart	CCR	2006
Marktonderzoek Binnenvaart	Policy Research	2006
Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren 1983-2001	CBS	2001
Schippersgids	Numij	2007
Sectorverkenning containerbinnenvaart	Rabobank	2004
Small Ships on Small Trajects	M. van Dijk e.a.	2008
Toekomstperspectief kleine schepen	Ministerie van V&W /AVV	1999
Transport en logistiek Binnenvaart	ABN-Amro	2007
VAART!Vrachtindicator 2004-2007	D. van der Meulen	2008
Varen voor een Vitale economie	Ministerie van V&W	2007
Weekblad Schuttevaer	A. van Oers	2005
Binnenvaart langsij een meetlat, kun je daar blind op varen?	W. Volker / BVB	2008

Internet

De volgende websites zijn geraadpleegd:

www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl
www.informatie.binnenvaart.nl
www.cbs.nl/statline