

## Bijlage 1

### UITVOERINGSPROGRAMMA

#### VAREN VOOR EEN VITALE ECONOMIE, een veilige en duurzame binnenvaart

Stand van zaken oktober 2009

Bijna zonder uitzondering is bij een maatregel betrokkenheid van diverse partijen nodig voor het behalen van een goed resultaat. In onderstaande tabel is dit aangegeven.

De rode maatregelen zijn de nieuwe maatregelen ten opzichte van de situatie vóór de beleidsbrief.

MAATREGEL	GEREED	VOORTOUW	OVERIGE BETROKKE- NEN
<b>1. Ondersteunen van besluitvorming over het containerterminal Transferium ten oosten van Rotterdam als onderdeel van het Programma Randstad Urgent</b>	2009 (besluitvorming heeft in 2009 plaatsgevonden. Inmiddels	Havenbedrijf Rotterdam	VenW (DGLM, DGMO en RWS), milieudienst Rijnmond, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, stadsregio Rotterdam, het samenwerkingsverband regio Drechtsteden, gemeente Alblasserdam en diverse private partijen.
<ul style="list-style-type: none"><li>De ontwikkeling van het Container Transferium in Alblasserdam is een privaat initiatief dat onder leiding van HbR is gericht om het vervoer per binnenvaart vanuit Alblasserdam van en naar de zeeterminals te stimuleren.</li><li>Naast het private spoor is het HbR samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, het bestuur van de regio Drechtsteden en inmiddels ook de gemeente Alblasserdam eveneens in het publieke spoor betrokken bij de verdere uitwerking van het Container Transferium in Alblasserdam.</li><li>Nadat er in juli 2009 door zowel de private als de publieke partijen een definitief besluit over de ontwikkeling van het CT is genomen worden inmiddels de afspraken verder uitgewerkt en de wettelijke procedures opgestart.</li></ul>			
<b>2. Stimuleren verbetering afhandelingcondities containers voor binnenvaart in Rotterdam</b>	2010	Havenbedrijf Rotterdam	VenW, bedrijfsleven (zeeterminals en operators)
<ul style="list-style-type: none"><li>VITO is samen met ECT in 2007 in de Hartelhaven een succesvol experiment gestart met als doel de afhandelingcondities voor containers in de binnenvaart te optimaliseren. VenW heeft financiële ondersteuning aan dit experiment gegeven.</li><li>Sindsdien is gewerkt aan uitbreiding van dit experiment naar meer containerterminals en naar meer binnenvaartoperators (CBRB).</li><li>De betrokken marktpartijen hebben in april 2009 hun afspraken vastgelegd in een intentieverklaring.</li><li>In de periode april – oktober heeft de Universiteit Twente een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar een meer-terminal-afstemming. De conclusie was dat een dergelijk systeem technisch mogelijk is.</li><li>De marktpartijen gaan nu eerst de zeeterminals bij hun plannen betrekken.</li></ul>			
<b>3. Stimuleren van innovatie, gericht op de binnenvaart op kleine vaarwegen (SBIR)</b>	2010	VenW	Bedrijfsleven (vervoerend en verladend)
<ul style="list-style-type: none"><li>Eind 2008 zijn uit de opgeleverde 4 haalbaarheidsonderzoeken 2 voor-</li></ul>			

<p>stellen geselecteerd voor de onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten en deze worden thans uitgevoerd</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resultaten zullen medio 2010 opgeleverd worden</li> <li>• De SBIR -projecten zijn inmiddels ook inhoudelijk gelinkt aan het actieplan ter behoud van het kleine schip</li> </ul>			
<p><b>4. Bijdragen aan de implementatie van de mededeling van de EC over de binnenvaart (NAIADES)</b></p>	2012	VenW	Bedrijfsleven (vervoerders en verladers)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ter uitvoering van NAIADES werkt Nederland in het Europese project PLATINA samen met Oostenrijk, Frankrijk, België en Duitsland</li> <li>• Nederland neemt het onderdeel infrastructuur als trekker voor zijn rekening (TEN, RIS)</li> <li>• PLATINA is op 2 juni 2008 van start gegaan.</li> </ul>			
<p><b>5. Voeren van bilaterale overleggen met landen waar de Nederlandse binnenvaart belangrijke vervoersrelaties mee heeft</b></p>	Continu	VenW	Bedrijfsleven
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In de eerste helft van februari 2008 heeft bilateraal overleg met België en Frankrijk plaatsgevonden.</li> <li>• Bilateralen hebben plaatsgevonden met Duitsland (9 februari 2009), België (3 maart 2009) en Frankrijk (9 april 2009).</li> <li>• Bilateraal met Zwitserland is enkele keren gepland, maar steeds geannuleerd; nu voorzien 2<sup>e</sup> helft 2009.</li> </ul>			
<p><b>6. Samenwerken met decentrale overheden in de Netwerkaanpak, met als doel versterking van de zwakste schakels in de logistieke keten</b></p>	2007 en verder	Regionale overheden en VenW	KvK's, bedrijfsleven (vervoerders en verladers)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle provincies/regio's hebben een netwerkanalyse vaarwegen ontwikkeld waarop V&amp;W commentaar heeft geleverd.</li> <li>• Er is gedurende deze kabinetsperiode € 112 miljoen beschikbaar voor quick win projecten, waarvan € 50 miljoen uit het Aanvullend besluit Crisisbestrijding. Hiermee kunnen binnenhavens gerevitaliseerd worden. Deze middelen worden in twee tranches verdeeld.</li> <li>• De middelen worden op basis van de specifieke Tijdelijke regeling Quick Wins Binnenvaart in de vorm van een specifieke uitkering verstrekt.</li> <li>• Tijdens de Bestuurlijk Overleggen met de regionale partners in november 2008 zijn voor de eerste tranche 34 quick wins gehonoreerd.</li> <li>• Inmiddels loopt een tweede tranche. Hiervoor zijn 48 voorstellen ingediend. De verwachting is dat hiervan tijdens de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2009, 35 voorstellen kunnen worden gehonoreerd.</li> <li>• Er is opdracht gegeven voor een Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse voor vaarwegen en binnenhavens. Hiertoe worden de jongste vervoerprognoses voor 2020 geconfronteerd met het landelijke capaciteitsbeeld dat gedistilleerd kan worden uit de regionale netwerkanalyses en de beelden die hieromtrent leven in de markt. De uitkomsten van deze studie zullen de basis vormen voor eventuele vervolgmaatregelen van de zijde van het Rijk en voor afspraken die met de regio's in het kader van de gebiedsgerichte benadering worden gemaakt over de verbetering van natte bereikbaarheid.</li> </ul>			
<p><b>7. Realisatie quick wins voor verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens</b></p>	2008 t/m 2012	Provincies	VenW, gemeenten

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zie voortgang bij actiepoint 6.</li> <li>• Er is een specifieke regeling die een juridische basis geeft aan de uitkering (met terugwerkende kracht ook voor de eerste tranche). Deze is op 24-4 door de MR geaccordeerd en op 29-4 gepubliceerd.</li> <li>• Er zijn aanvullende middelen beschikbaar gesteld in het kader van het Aanvullend Besluit crisisbestrijding voor vaarwegen en binnenhavens.</li> <li>• Projecten die in 2009 zijn of worden opgeleverd zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vernieuwde kade haven Middelharnis;</li> <li>- aanpassing Theodorushaven te Bergen op Zoom;</li> <li>- uitdiepen havens gemeente Smallingerland.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>8. Versneld invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen</b>	2008 en verder	VenW	Regionale vaarwegbeheerders, gebruikers infrastructuur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door Rijkswaterstaat wordt in overleg met FMC en andere betrokkenen een aangepaste notitie ten behoeve van een FES-claim voorbereid over de inhoud en financiering van het versneld invoeren van dynamisch verkeersmanagement</li> <li>• Voorgenomen investeringen betreffen o.a. bouw netwerk van AIS-ontvangers, bouw van een informatieverwerkend systeem, inrichting enkele corridorcentrales en aanschaf van enkele vaartuigen t.b.v. scheepvaartbegeleiding.</li> <li>• Behandeling van de notitie in het ICRE is voorzien in december 2009/ januari 2010.</li> </ul>			
<b>9. Versneld uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen uit het MIRT</b>	2016	VenW	Gebruikers infrastructuur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In het kader van de Begroting 2009 is overeenstemming bereikt over de financiering van een versnelling van het inlopen van het achterstallige onderhoud, zodat dit programma in 2016 geheel zal zijn uitgevoerd.</li> </ul>			
<b>10. Uitvoeren van het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma vaarwegen uit het MIRT</b>	Jaarlijks	VenW	Gebruikers infrastructuur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het betreft het onderhoud van de vaarweg qua diepte en breedte om de (zee)scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) goed te faciliteren. Naast dit onderhoud van de bodems betreft dit ook de kunstwerken, damwanden en de vaarwegmarkeringen die op orde worden gehouden.</li> <li>• De achterstalligheid van het beheer en onderhoud wordt gefaseerd weggewerkt, waarbij de prioriteit wordt gelegd bij de Hoofdtransportassen. Hiertoe worden in 2009 en 2010 extra werkzaamheden verricht (zie voor meer informatie artikel 15 bij Infrastructuurfonds 2010). In de periode t/m 2010 wordt ook zoveel mogelijk geprobeerd het ontstaan van nieuw achterstallig onderhoud van de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen te voorkomen.</li> <li>• Waar mogelijk wordt het achterstallig onderhoud samen met regulier beheer- en onderhoud aangepakt.</li> </ul>			
<b>11. Uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen uit het MIRT</b>	Project-specifieke mijlpalen zijn opgenomen in MIRT-projecten-boek	VenW	Regionale overheden, gebruikers infrastructuur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het uitvoeren van het Aanlegprogramma vaarwegen volgt de gebruikelijke en bekende MIRT-procedures, waarbij per project achtereenvolgens de Verkenning, Planstudie en Realisatiefase wordt doorlopen.</li> </ul>			

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan het eind van elke fase neemt de Staatssecretaris een besluit over het wel of niet ingaan van de volgende fase.</li> <li>• Voor de stand van zaken per project: zie het MIRT-projectenboek 2010.</li> </ul>			
<b>12. Pleiten in internationaal verband voor het opheffen van infrastructuur knelpunten in het Trans Europese Netwerk</b>	Continu	TEN-coördinator	VenW
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De mogelijkheden en beperkingen van het Schelde-Seine kanaal zijn in kaart gebracht bij brief aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 12 oktober 2009 (Venw/DGLM-2009/2891).</li> <li>• In het kader van het Project PLATINA zal de Europese TEN-coördinator, K. Peijs, worden ondersteund bij haar werk om knelpunten in het Trans Europese Netwerk van vaarwegen op te heffen.</li> </ul>			
<b>13. Marktconforme bediening van de kunstwerken (zoals bruggen en sluizen) in de vaarwegen door in overleg met bedrijfsleven maatwerk te regelen</b>	Continu	VenW en regionale vaarwegbeheerders	Gebruikers infrastructuur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door RWS wordt reeds zoveel mogelijk bij de bedieningstijden afgestemd op de –soms individuele- behoeften van het bedrijfsleven.</li> <li>• In het kader van Bedienen op afstand van bruggen, sluizen en stuwen wordt gestreefd naar het 24 uur per dag bedienen van deze objecten. Invoering van bedienen op afstand geschiedt gefaseerd (van klein naar groot en van Zuid naar Noord)</li> <li>• Ook bij regionale vaarwegbeheerders wordt ingespeeld op de behoeften van het bedrijfsleven.</li> <li>• Begin 2010 zal als pilot op een gedeelte van de Maas de bedientijden van sluizen worden uitgebreid. Dit op verzoek van bedrijfsleven en provincie Limburg.</li> </ul>			
<b>14. Zorgvuldig afwegen van de belangen van de binnenvaart versus de belangen van het wegvervoer bij de bediening van bruggen in de spitsperioden</b>	Continu	VenW en regionale (vaar-) wegbeheerders	Gebruikers infrastructuur (ook spoor en weg)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Minister heeft tijdens de behandeling van de Netwerkanalyses vastgesteld dat verschillende beheerders verantwoordelijk zijn voor de bedieningsregimes van bruggen in het onderliggend wegennet.</li> <li>• Hij heeft voorgesteld de bedieningsregimes van deze bruggen tijdens de spitsuren aan te passen opdat het wegverkeer beter zou kunnen doorstromen. De Minister is daarover in overleg met lokale beheerders van bruggen over specifieke knelpuntbruggen in het onderliggend wegennet.</li> <li>• De MIRT-gebiedsteams (de teams die de contacten onderhouden met de regio's) bespreken dit onderwerp op ambtelijk niveau. Zodra bestuurlijke afspraken hierover wenselijk zijn, komen deze aan de orde in het Bestuurlijk Overleg MIRT komend najaar.</li> </ul>			
<b>15. Opstellen van het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW) waarin het beheer van alle 17 functies van de waterwegen (waarvan transport er 1 is) voor de periode 2019-2015 wordt beschreven</b>	2015	VenW	Regionale vaarwegbeheerders
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een projectorganisatie opgericht om het Beheerplan Rijkswateren</li> </ul>			

<p>op te stellen. In het Beheerplan worden de functies van de Rijkswateren in hun onderlinge samenhang beschreven en toegedeeld. De vaarwegen vormen hier een belangrijk onderdeel van.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij het opstellen van het Beheerplan worden de koepelorganisaties en maatschappelijke partijen, andere water- en vaarwegbeheerders alsmede de havenbedrijven, betrokken.</li> <li>• Het Ontwerp BPRW is op 22 december 2008 gepubliceerd en heeft begin 2009 ter visie gelegen. Totaal zijn 85 zienswijzen ingebracht, die aanleiding geven tot beperkte aanpassing. Daarnaast was aanpassing nodig op grond van ontwikkelingen (actualisatie).</li> <li>• Na bespreking met koepelorganisatie en maatschappelijke partijen, alsmede collega departementen, wordt definitief het BPRW uiterlijk 22 december 2009 uitgebracht door de Staatssecretaris en aangeboden aan Tweede Kamer.</li> <li>• Uitvoering binnen RWS krijgt vorm via een uitvoeringsagenda, die jaarlijks wordt geactualiseerd</li> <li>• Er is voor 2012 een tussenbalans voorzien.</li> </ul>			
<p><b>16. Uitvoering van het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma VoortVarend Besparen</b></p>	<p>2010</p>	<p>VenW</p>	<p>Bedrijfsleven (binnenvaart)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een Platform VoortVarend Besparen opgericht, dat bestaat uit een representatieve vertegenwoordiging van partijen uit de sector binnenvaart; schippers, reders, opleidingsbranche, relevante overheden en opleidingsinstituten. Inmiddels telt het Platform nu vijftien partners.</li> <li>• Het Platform VoortVarend Besparen heeft van 1 april 2009 tot en met 30 september 2009 voor de tweede maal een Binnenvaart Brandstof co2mpetitie georganiseerd waarin binnenvaartschepen, -bedrijven, diensten en particuliere schippers hebben gestreden om de titel 'Meest Besparende binnenvaartonderneming'. Aan de Co2mpetitie in 2009 deden 80 schepen mee. Alle deelnemers gezamenlijk hebben bijgedragen aan een brandstofbesparing van 12,4%, dat bespaarde 9000 ton CO<sub>2</sub> uitstoot en 1,3 miljoen euro aan brandstofkosten.</li> <li>• Voor het onderdeel Opleiding en Training is de module met een studiebelasting van 20 uur per week gereed. In het collegejaar 2008/2009 is een pilot van de Opleidingsmodule gehouden en kregen studenten voor het eerst les in onderdelen van deze module. De resultaten van de pilot zijn geëvalueerd en verwerkt in de lesstof. In het collegejaar 2009/2010 is de lesstof opgenomen in de bestaande beroepsopleidingen en het (schriftelijke) contractonderwijs. De Maritieme Academie in IJmuiden heeft een training VoortVarend Besparen ontwikkeld. Het onderdeel Training is bedoeld voor reeds varende schippers en ondernemers. Zij hebben ervaring, weten wat zuinig varen is en stimuleren elkaar om nog economischer te opereren. Na een fase van pilots is de definitieve training voor het jaar 2009 vastgesteld.</li> <li>• Op 11 mei 2009 is een tijdelijke subsidieregeling in de Staatscourant gepubliceerd. Op aanvraag wordt subsidie verstrekt aan binnenvaartondernemingen voor de aanschaf van technische hulpmiddelen die schippers en stuurlieden in de binnenvaart helpen bij de besparing van brandstof. Voor 2009 is het subsidieplafond vastgesteld op € 125.000.</li> </ul>			
<p><b>17. Vaststellen toekomstige internationale normen voor motoremisies</b></p>	<p>Continu</p>	<p>Europese Commissie</p>	<p>VROM, VenW, overige lidstaten, CCR</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In internationaal verband is door diverse stakeholders enige tijd gesproken over toekomstige motoremisies in de binnenvaart (2012 en 2016).</li> <li>• De EC (DG Enterprise) heeft inmiddels een impact assessment laten</li> </ul>			

<p>uitvoeren op twee verschillende voorstellen: een van de motorfabrikanten en een van de CCR.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De verwachting is dat de EC op korte termijn met een voorstel komt voor een herziening van Richtlijn 97/68/EG.</li> <li>• De Nederlandse inzet is om in ieder geval voor de laatste set van emissienormen (2016) zo streng mogelijke afspraken te maken.</li> </ul>			
<p><b>18. Financieel bijdragen aan de VERS-regeling voor versnelde invoering van schone scheepsmotoren</b></p>	2006-2010 en verder	VROM	VenW, Havenbedrijf Rotterdam
<ul style="list-style-type: none"> <li>• VenW draagt financieel bij aan de VERS-regeling van VROM.</li> <li>• VROM laat op dit moment onderzoeken wat een zinvol en haalbaar vervolg van de VERS-regeling is na 2010. De Tweede Kamer zal nog in 2009 van de resultaten van dit onderzoek op de hoogte worden gesteld.</li> </ul>			
<p><b>19. Aanscherpen normen voor zwavelgehalte in brandstof (naar 10 ppm) in Europees verband</b></p>	2011	Europese Commissie	VROM, VenW, overige lidstaten, CCR
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwavelvrije brandstof voor de binnenvaart wordt in heel Europa per 1/1/2011 ingevoerd.</li> <li>• Door druk vanuit Nederland is deze invoeringsdatum één jaar naar voren gehaald.</li> </ul>			
<p><b>20. Implementeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag</b></p>	2009	VenW	CCR
<ul style="list-style-type: none"> <li>• België heeft als laatste verdragsstaat de ratificatiepapieren gedeponeerd in Straatsburg. Hiermee treedt het verdrag op 1 november 2009 in werking.</li> <li>• De toepassing van Deel A (betalen door schippers van een verwijderingsbijdrage bij het bunkeren van gasolie) wordt opgeschort tot 1 juli 2010.</li> </ul>			
<p><b>21. Implementeren van de Europese Kaderrichtlijn Water</b></p>	2007 en verder	VenW	VROM, regionale waterwegbeheerders
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecologisch verantwoorde inrichting van de watersystemen en vaarwegen vindt onder meer plaats in het kader van de uitvoering van het Programma Waterbodems, het Programma Herstel en Inrichting en bij de verbetering en het groot onderhoud van vaarwegen (bijvoorbeeld aanleg nevengeulen, natuurvriendelijke overs en vispassages).</li> <li>• Maatregelen voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water zullen tevens onderdeel vormen van het nieuwe BPRW (zie maatregel 15).</li> </ul>			
<p><b>22. Verbieden verkoop en gebruik PAK-houdende coatings in internationaal verband</b></p>	Onbekend	EC	VenW en VROM
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DGLM heeft een onderzoek laten uitvoeren door de Waterdienst ter voorbereiding van het internationale traject om voor een verbod te pleiten.</li> <li>• Het onderwerp is binnen de CCR op de agenda gezet.</li> </ul>			
<p><b>23. Onderzoek naar het PAK- en benzeengehalte van biologisch afbreekbare vetten en oliën</b></p>	2009	VenW	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DGLM heeft een onderzoek laten uitvoeren door IVAM. Doel van het onderzoek was vast te stellen welke biologisch afbreekbare middelen beschikbaar zijn, wat het gebruik is, en hoe dit gebruik eventueel gesti-</li> </ul>			

			<ul style="list-style-type: none"> <li>muleerd kan worden.</li> <li>Op dit moment worden de mogelijke stimuleringsmaatregelen nader bestudeerd.</li> </ul>
<b>24. Besluit tot invoeren van een milieukeurmerk voor de binnenvaart</b>	2009	VenW	Bedrijfsleven (o.a. binnenvaart en havenbedrijven)
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Het milieukeurmerk voor de binnenvaart is een vorm van zelfregulering die vele duurzaamheidsaspecten in de binnenvaart omvat.</li> <li>Het invoeren van een milieukeurmerk lijkt op dit moment niet opportuun. Een keurmerk wordt door de branchepartijen in de binnenvaart echter nog steeds als een goede mogelijkheid gezien.</li> </ul>
<b>25. Milieutoezicht houden op de scheepvaart op het water</b>	Continu	VenW, havenbedrijven, Zeehavenpolitie, KLPD	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Door handhavende instanties wordt op de belangrijkste vaarwegen continu aandacht besteed aan de milieuzorg van de scheepvaart.</li> <li>Voor de binnenwateren wordt dit vormgegeven in een jaarprogramma, opgesteld door de werkgroep Milieutoezicht Binnenvaart (MTB) waarin alle handhavende partijen zijn vertegenwoordigd.</li> <li>Op 1 november 2009 gaat het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking. Dit betekent een extra toezicht op de verwerking van afval en ladingresten van binnenvaartschepen.</li> </ul>
<b>26. Oprichten van een Comité voor de binnenvaartveiligheid</b>	2008	VenW	Handhavers, diverse belangorganisaties
			<ul style="list-style-type: none"> <li>De oprichting van het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV) is aangekondigd in de Beleidsbrief Binnenvaart (2007). Doel van het CBV is om overheid en bedrijfsleven samen te laten werken aan het veiliger maken van de binnenvaart, waarbij de eerste verantwoordelijkheid bij het bedrijfsleven ligt. Inmiddels worden de noodzakelijke voorbereidingen voor de instelling en operationalisering van het CBV getroffen, zodat het CBV nog vóór eind 2009 van start kan gaan.</li> </ul>
<b>27. Maken van internationale geharmoniseerde afspraken op het gebied van bemanningseisen, opleidingseisen, technische eisen aan schepen, verkeerseisen en het vervoer van gevaarlijke stoffen</b>	Continu	CCR en EC	VenW, overige lidstaten
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Twee keer per jaar worden daartoe door de CCR besluiten genomen. Nederland neemt actief deel aan de voorbereiding daarvan.</li> <li>Nederland speelt een actieve rol in het bereiken van geharmoniseerde afspraken op Europees niveau.</li> <li>De RL 2006/87 (technische voorschriften voor binnenschepen) is van kracht geworden en is per 1 juli 2009 in NL geïmplementeerd.</li> <li>De RL gevaarlijke stoffen (weg, spoor en binnenvaart) is ook per 1 juli 2009 geïmplementeerd.</li> <li>Impact assessment naar de harmonisatie van vaarbewijzen loopt.</li> </ul>
<b>28. Verbeteren van de hulpverlening en rampenbestrijding bij ongelukken op de vaarwegen door onder andere het uitvoeren van het project Waterrand</b>	2009	BZK	Veiligheidsregio's, gemeenten, VenW, Kustwacht, reddingsdiensten
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Het project Waterrand is op 28 augustus 2009 afgesloten met een bij-</li> </ul>

eenkomst. Waterrand heeft een grote bijdrage geleverd aan het versterken van de multidisciplinaire samenwerking tussen de verschillende organisaties rond de incidentenbestrijding. Concrete resultaten zijn verder een Handboek Incidentenbestrijding op het Water en een Handboek Op- leiding, Trainen en Oefenen.			
<b>29. Implementeren van de Beleidslijn Ruimte langs de vaarweg</b>	2007 en verder	VenW	Regionale overheden, VROM
<ul style="list-style-type: none"> <li>Najaar 2007 is de concept beleidslijn geaccordeerd in het Nationaal Mobiliteitsberaad.</li> <li>In de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit staat vermeld dat de decentrale overheden bij het opstellen van onder andere bestemmingsplannen onder meer rekening houden met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg. De beleidslijn geeft voor gemeenten aan in welke gevallen ze bij plannen langs de vaarweg in overleg moeten treden met de rijksvaarwegbeheerder omdat deze belangen aan de orde zijn.</li> <li>In de zomer van 2008 is deze beleidslijn in de vorm van een brief verzonden worden naar gemeenten en provincies.</li> </ul>			
<b>30. Invoeren River Information Services</b>	2012	VenW	Havenbedrijven, regionale vaarwegbeheerders, bedrijfsleven (binnenvaart)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sinds 2006 wordt gewerkt aan de implementatie van de EU Directive over informatiediensten voor de scheepvaart op binnenwateren (RIS).</li> <li>Inmiddels is de Directive in de Nederlandse wetgeving verankerd (Scheepvaart-verkeerswet)</li> <li>Gewerkt wordt aan een nota voor de staatssecretaris in november over een ondersteuningsprogramma voor de aanschaf van AIS transponders aan boord van schepen &gt; 20 meter.</li> <li>De – verplichte – levering van data voor elektronische kaarten en scheepvaartberichtgeving is reeds geregeld.</li> <li>In 2008 en 2009 zijn pilots gestart om de mogelijkheden van AIS voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer verder uit te diepen. De eerste resultaten geven aan dat inzicht in het vaargedrag van de scheepvaart bijdraagt aan een vlot scheepvaartverkeer. In oktober 2009 is gestart met een grote pilot met 895 schepen, waarbij meer inzicht wordt verkregen in de verwerking van real-time informatie, zowel voor de vaarwegbeheerder als voor de schipper.</li> </ul>			
<b>31. Investeren in walradarketens</b>	Project-specifieke mijlpalen zijn opgenomen in MIRT-projecten-boek	VenW	Havenbedrijven, regionale overheden
<ul style="list-style-type: none"> <li>De Schelderadarketen is verankerd in een met België gesloten verdrag. Op basis van dit verdrag financiert Nederland de investeringen en betaalt België/Vlaanderen een groot deel van de kosten op basis van declaraties. De verhouding wordt bepaald door het aantal schepen dat de Vlaamse havens aandoen en het aantal dat Nederlandse havens aandoet.</li> <li>Nieuw te bouwen walradarsystemen zijn: verkeersbegeleidingssysteem langs het Noordzeekanaal; verkeerscentrale op Terschelling ten behoeve van de verkeersbegeleiding op de Waddenzee en de Noordzee ten noorden van de Waddeneilanden.</li> </ul>			



<b>32. Uitvoeren van het onderzoek naar de toekomst van het verkeersmanagement scheepvaart</b>	2012	VenW	Havenbedrijven, regionale vaarwegbeheerders, bedrijfsleven (binnenvaart)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door Rijkswaterstaat is in 2008 een visie opgesteld op verkeersmanagement 2020 voor de belangrijkste vaarwegen in Nederland. Deze visie is besproken met andere vaarwegbeheerders. De visie gaat uit van een groeiend vervoer over water, waarbij de verlader en schipper adequate informatie krijgt om een reis te plannen en te volbrengen. In geval van capaciteitsgebrek danwel in onveilige situaties zal via verkeersbegeleiding worden ingegrepen. Op basis van deze visie wordt door Rijkswaterstaat een uitvoeringsplan 2009- 2012 opgesteld waarin de activiteiten zijn benoemd om de visie (gefaseerd) tot uitvoering te brengen. Deze activiteiten worden samen uitgevoerd, danwel afgestemd met andere vaarwegbeheerders en gebruikers.</li> </ul>			
<b>33. Publicatie tijdelijke subsidie-regeling voor het stimuleren van innovaties in de binnenvaart</b>	2009	VenW	Bedrijfsleven (binnenvaart)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er in juli 2008 een tijdelijke regeling gepubliceerd waarmee projecten kunnen worden gefinancierd op basis van de EU de minimis verordening.</li> <li>• De regeling is in 2009 op een aantal punten gewijzigd. Voor grote projecten wordt nu ook een systeem van 'wie het eerst komt' gebruikt.</li> <li>• Tot op heden zijn subsidies verleend voor 6 grote (totaal € 1,7 mln) en 19 kleine projecten (totaal € 1 mln).</li> <li>• De verwachting is dat in 2010 het gehele budget (€ 4 mln) verplicht zal worden.</li> </ul>			
<b>34. Ontwikkeling nieuw lichtgewicht schip (Compcanord)</b>	2009	Schipco	Onderzoeksinstituten, industrie en ondernemers, VenW
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadat vertraging was opgetreden in de mede door VenW gesubsidieerde studiefase is de subsidie tussentijds vastgesteld. Er is een nieuwe beschikking opgesteld ten gunste van een nieuwe subsidie ontvanger (ATO) die bereid is een doorstart te maken.</li> </ul>			