

De toepassing van de 'methode Klinkers' in Suriname

Overheden van diverse landen hebben – al dan niet in de vorm van projecten door tussenkomst van de Europese Commissie of de Verenigde Naties – kennisgemaakt met de 'methode Klinkers'. Zo ook in Suriname.

Daar begon het in 2002 met een meerdaagse workshop interactief beleid maken voor ambtenaren en een lezing voor topambtenaren en bestuurders, onder auspiciën van het FHR Lim A Po Institute for Social Studies (www.fhrinstitute.com).

Dit instituut, onder de bezielende leiding van mr. Hans Lim A Po (zie foto), is een parel onder de leerinstellingen in het Caribische gebied.



In een kwalitatief hoogwaardige leeromgeving kunnen personen die zijn afgestudeerd aan de universiteit van Suriname een MBA- of een MPA-programma volgen. Het FHR-instituut werkt daarbij samen met onder meer het Institute of Social Studies in Nederland, en met de universiteit van Maastricht.

Daarna volgden opdrachten van het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme (TCT) onder leiding van (voormalig) minister drs. Guno Castelen (2003), en later onder de leiding van (voormalig) minister drs. Alice Amafo (2007).

Nu volgt enige informatie over het project dat in februari 2007 voor TCT is uitgevoerd.

Workshop goederenvervoerbeleid

Beleid, annex regelgeving, op het vlak van het vervoer van goederen is in Suriname nog nauwelijks ontwikkeld. De feitelijke situatie lijkt op *free for all*: door het ontbreken van een hecht vergunningensysteem met duidelijke voorwaarden, en door gebrekkige handhaving en controle, rijden overbeladen vrachtauto's met niet adequaat vastgesjorde containers of houtladingen voortdurend de infrastructuur kapot, creëren ze onveilige situaties en beschadigen ze natuur en milieu, vormen boten op de binnenwateren gevaar voor elkaar en voor de infrastructuur, is het vervoer van gevaarlijke stoffen niet geregeld, en zo zijn er nog heel wat meer zaken die men politiek en beleidsmatig onder enig vorm van overheidssturing wenst te plaatsen.

Om een lichte maar werkbare vorm van marktordening mogelijk te maken heb ik samen met drs. Frits Hoendermis, voormalig ambtenaar van Verkeer en Waterstaat en expert op het vlak van goederenvervoerbeleid, een meerdaagse workshop verzorgd om de bouwstenen voor die marktordening te ontwerpen. Deze sessie werd bezocht door een vijftiental sleutelfiguren uit diverse sectoren van het vervoer van goederen. Na de workshop vond een aantal expert meetings plaats om nog wat puntjes op de i te zetten van toekomstig beleid voor het vervoer van goederen over de weg, de binnenwateren, de zeescheepvaart, de luchtvaart, met observaties over het spoorvervoer, hoewel er sinds enige tijd geen trein meer rijdt in Suriname. Maar op het vlak van de noodzakelijke ruimtelijke reserveringen blijft ook die sector beleidsmatig van belang.

Aan de basis van de workshop lag een reeds in 2003 ontworpen nota goederenvervoerbeleid van Frits Hoendermis. Door verkiezingen in 2004, een nieuwe minister op TCT en diverse vertragende factoren was die nota in 2007 niet langer *up to date* om in uitvoering te worden genomen. De opdracht was: actualiseer die nota uit 2003, doe dat met behulp van sleutelfiguren en experts en gebruik die tegelijkertijd om draagvlak voor dat beleid te verwerven.

De workshop werd geopend door de directeur van TCT (equivalent van de Nederlandse secretaris-generaal) mevrouw drs. Th. Douglas-Pinas.

U ziet haar hieronder in een van de zaaltjes van het FHR Lim A Po Institute, terwijl ze samen met Frits Hoendermis voor de tv-camera toelicht waarom de workshop wordt georganiseerd en wat het ministerie van de uitkomsten verwacht.



In een andere zaal was ik inmiddels aan de slag om met de aanwezige sleutelfiguren een analyse te maken van de problematische werkelijkheid, zoals gezien door hun bril, van de oorzaken onder die problematiek, van werkbare oplossingsrichtingen en uiteindelijk van concrete doelen en acties om het goederenvervoerbeleid van de grond te tillen.

Hieronder ziet u hoe Eddie Fitz-Jim, voormalig directeur van de Marine Autoriteit Suriname (MAS) enkele aan de muur geplakte aspecten van de problematiek bekijkt.



Samen met onder andere Marlène Amelo, voormalig directeur van het ministerie van TCT, bestudeert Guno Castelen, voormalig minister van TCT, de materie iets nauwkeuriger.



Vervolgens acht Gregorij Corinde van het ministerie van TCT het van belang om zijn standpunt over een specifieke probleem nader toe te lichten.



Net als Hitchcock wil ik niet op het tableau ontbreken. Hieronder sta ik met een van de secretaresses van het FHR-Institute, Kathleen Kromokarso bij een aantal door de sleutelfiguren gecreëerde observaties.



Intussen bewondert mijn echtgenote, Iet, een van de schilderijen in het FHR-institute, een typisch tafereel uit het Paramaribo van haar jeugd.



Expert meetings

Na de workshop vonden, zoals gezegd, enkele expert meetings plaats. Sommige individueel, andere met kleine groepjes. Na afloop kon ik enkele van hen te danken voor hun inzet, door hen een exemplaar van het [eindrapport](#) persoonlijk te overhandigen.

Hieronder ziet u luitenant-kolonel Jerry Slijngard van het ministerie van Defensie, nationaal coördinator rampenbestrijding, een persoon die u wellicht herkent van tv omdat hij in de zomer van 2006 was belast met de bestrijding van de onverwachte watersnood in het gebied van de boven-Surinamerivier waar het waterpeil in enkele dagen met zo'n 9 meter was gestegen.



Wij raadpleegden de heer Slijngard in verband met zijn opvattingen over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vrachtauto's met gevaarlijke stoffen (gassen, brandstoffen, chemicaliën) zijn rijdende bommen. Als zoiets explodeert heb je meteen een ramp. Vandaar de noodzaak om met hem een expertgesprek te houden.

Een deskundig op een geheel ander gebied was Robert Ameerali, voorzitter van de KKF, de Surinaamse Kamer van Koophandel.

Op onderstaande foto bespreken wij hoe de observaties van zijn kant, in een expert meeting met hem en twee bestuursleden van de Kamer, in het eindrapport verwerkt zijn.



Bij de Kamer van Koophandel zijn uiteraard vervoerbedrijven aangesloten. De introductie van een lichte vorm van marktordening kan grote gevolgen hebben voor de sector. Als een vergunningenstelsel zonder meer zou worden ingevoerd en meteen strikt gehandhaafd, zou er een tijd lang weinig vrachtauto's op de weg zitten. Met alle gevolgen van dien voor de inkomsten in die sector. Daarom bevat het rapport onder meer de aanbeveling om het vergunningenstelsel, inclusief de handhaving daarvan, weliswaar onder de verantwoordelijkheid te brengen van een nieuw op te richten zelfstandige Transportautoriteit Suriname (TRAS), maar de feitelijke uitvoering van de afgifte van vergunningen bij de Kamer van Koophandel te leggen omdat dit instituut veel expertise heeft op het vlak van zeer snel (ongeveer 1 dag), met een minimum aan administratieve lasten, de vereiste papieren voor elkaar te brengen.

Eindrapport

Het door Frits Hoendermis en mij op 23 februari 2007 aan minister Alice Amafo aangeboden [eindrapport](#) bevat zoals gebruikelijk bij het toepassen van de 'methode Klinkers' een concreet Actieplan. Van te voren weet je nooit hoe zo'n programma van concrete, uitvoerbare acties eruit komt te zien. Noch qua vorm, noch qua inhoud. Het enige wat vaststaat is dat ik de deelnemers een zo'n interactief proces 'dwing' om acties te ontwerpen binnen een bepaald format, een onderwerp dat later in deze cursus uitvoerig wordt besproken. De uiteindelijke omvang en

inhoud van dat format is voor een belangrijk deel afhankelijk van de beschikbare tijd en van de kwaliteit van de deelnemers. We hadden niet alle tijd van de wereld, maar het is toch gelukt om samen – sleutelfiguren en experts – niet minder dan 49 acties te formuleren, gegroepeerd langs de schakels van het zogeheten ‘ketenmodel’, een onderwerp dat ook later uitvoerig aan de orde komt. Voor nu is het voldoende te melden dat er acties zijn ontworpen op het vlak van Beleid, van Regelgeving, van Uitvoering, van Handhaving, van Organisatie, en van de als extra dimensie toegevoegde schakel Kennis.

Als u doorklikt naar het eindrapport dan vindt u op [pagina 12](#) de lijst van acties in schematische vorm, gegroepeerd naar de schakels van het ‘ketenmodel’. Vanaf [pagina 13](#) kunt u zien naar welk format elke actie is ingevuld. De laatste [bijlage](#) toont de deelnemers aan dit korte maar krachtige proces van interactief beleid maken.

MINISTERIE VAN TRANSPORT, COMMUNICATIE EN TOERISME

EINDRAPPORT

GOEDERENVERVOERBELEID

SURINAME

Paramaribo, februari 2007

Inhoud

1. Inleiding	2
Achtergrond	2
Uitwerking van de EU-Transportstudie	2
Bouwstenen marktordening goederenvervoer	3
2. Knelpuntenanalyse	4
Knelpunten wegvervoer	4
Knelpunten goederenvervoer binnenscheepvaart	5
Knelpunten goederenvervoer per spoor	6
Knelpunten goederenvervoer zeescheepvaart/zeehavens	6
Knelpunten goederenvervoer luchtvaart/luchthavens	7
Knelpunten vervoer door pijpleidingen	7
3. Oplossingsrichtingen	7
Drie sturingsinstrumenten	7
Structuursturing	7
Proceduresturing	8
Kennissturing	9
4. Uitgangspunten van het goederenvervoerbeleid	9
Er is een integrale visie voor het goederenvervoer nodig	9
Er is een lichte vorm van marktordening nodig	10
Nadere uitwerking van het vergunningenstelsel als hoeksteen van marktordening	10

Een Kaderwet Zelfstandige Autoriteiten?	11
5. Actieplan	12
Actieplan in schema	12
Actieplan in tekst	13
6. Uitvoeringsaspecten	28
Instellen van een projectteam	28
Startactiviteiten van het projectteam	28
Budgettaire aspecten	29
Bijlage 1 Programma van de workshop 12 en 13 februari 2007	30
Bijlage 2 Beleidsnota Goederenvervoer Suriname	32
Bijlage 3 Modules Vakdiploma's (21-10-2004)	41
Bijlage 4 Deelnemerslijst	46

1. Inleiding

Achtergrond

Het goederenvervoer is van groot belang voor de Surinaamse economie. Maatschappelijk gezien kan de economie zonder goederenvervoer niet functioneren. Economisch gezien biedt het goederenvervoer werkgelegenheid en inkomen, vooral ook als de internationale expansiemogelijkheden worden benut. Het goederenvervoer kent naast maatschappelijke en economische voordelen echter ook nadelen op het gebied van veiligheid en milieu. Bij het formuleren van een goederenvervoerbeleid moet men daarom met name rekening houden met de maatschappelijke aspecten veiligheid, efficiency en duurzaamheid.

Reeds in februari 2003 is, in overleg met alle betrokkenen, een integrale beleidsvisie met passende beleidsmaatregelen geformuleerd, te weten een ontwerp voor een Beleidsnota Goederenvervoer Suriname¹. Toen werd duidelijk dat ondersteuning van de uitbouw van de havenfunctie van Suriname in de regio met een goed achterlandvervoer en de toenemende aandacht voor de aspecten veiligheid en kwaliteit in het wegvervoer en in de binnenscheepvaart, een vorm van marktordening op korte termijn noodzakelijk maken. Met dien verstande dat alleen de echt noodzakelijke maatregelen zouden moeten worden getroffen.

Tijdens de in februari 2007 gehouden interactieve TCT-Workshop² Goederenvervoerbeleid is door middel van een interactief proces met alle betrokkenen het ontwerp voor de Beleidsnota Goederenvervoer Suriname van 2003 geactualiseerd en voorzien van een concreet Actieplan. De uitkomsten van die workshop zijn getoetst aan de inzichten van een aantal experts.³ Mede op basis van hun kennis en ervaring is dit eindrapport samengesteld. Daarmee kan de regelgeving voor het nieuwe beleid worden afgerond en kan het beleid worden geïmplementeerd, uitgevoerd en gehandhaafd als schakels in een keten.

¹ Zie Bijlage 2 voor de tekst van die Beleidsnota uit 2003.

² Zie Bijlage 1 voor het Programma van de Workshop.

³ Zie Bijlage 4 voor de Deelnemerslijst.

Het na te streven eindresultaat is een kwalitatief hoogwaardige goederenvervoermarkt met gezond functionerende bedrijven, die bijdragen aan werkgelegenheid en inkomen en waarbij de maatschappelijke nadelen van het goederenvervoer zoveel als mogelijk worden ondervangen.

Uitwerking van de EU-Transportstudie

In januari 2004 is de EU-Transport Sector Policy Study voor Suriname afgerond. De sectorstudie bevat ook enkele aanbevelingen op het gebied van het goederenvervoer. Het nu voorliggende Eindrapport is in feite een uitwerking van de EU-studie en past naadloos in de door de EU geplande implementatie van de resultaten van de sectorstudie, die naar verwachting eind 2007 van start zal gaan.

Bouwstenen marktordening goederenvervoer

Onderstaande tekening toont de samenstellende bestanddelen voor het treffen van ordeningsmaatregelen in het vervoer van goederen in Suriname.

Knelpunten	Oplossingsrichtingen	Acties	Streefbeeld
Wegvervoer	<i>Structuursturing</i> Beleid, uitvoering, handhaving TCT vaststellen Instellen Transportautoriteit Suriname (TRAS). Oprichten Transportschool	?	Een veilig, vlot, duurzaam en efficiënt goederenvervoer
Binnenscheepvaart			
Spoorvervoer	<i>Proceduresturing</i> Opzet procedures tussen diensten TCT. Opzet wetgeving en uitvoeringsregels Opzet vergunningenstelsel.		
Zeescheepvaart / zeehavens			
Luchtvaart / luchthavens	<i>Kennissturing</i> Opzet opleidingsprogramma TCT en TRAS. Opzet opleidingsprogramma vakdiploma's bedrijfsleven. Opzet databank/statistiek.		
Pijpleidingen			
Cijfers en Feiten			

De zes genoemde vervoertakken kennen knelpunten. Daar was al een en ander over bekend. In de workshop en expertmeetings zijn die nader uitgediept. Daarover straks meer in hoofdstuk 2.

Over de oplossingsrichtingen bestonden ook al enkele inzichten. Die zijn nader verkend. Daarover handelt hoofdstuk 3.

De knelpuntenanalyse en de oplossingsrichtingen vormen de basis voor wat Hoofdstuk 4 wordt beschreven als uitgangspunten van het te creëren goederenvervoerbeleid.

Vervolgens bevat in hoofdstuk 5 de concrete acties om dat beleid vorm en inhoud te geven.

Over het streefbeeld bestaat een grote mate van overeenstemming. Dat is het uiteindelijk te bereiken doel door de geïntegreerde inzet van de acties uit het Actieplan.

Dwars door de vier blokken heen bestaat er behoefte aan kennis en inzicht in cijfers en feiten. Ook dit komt straks in de acties aan de orde. Zonder degelijk cijfermateriaal op basis van research en statistische studies kan men in de toekomst het goederenvervoerbeleid niet adequaat uitbouwen en aanpassen aan veranderende omstandigheden.

2. Knelpuntenanalyse

In algemene zin bestaat er overeenstemming over één overkoepelend knelpunt, namelijk dat het transport van goederen onder de verantwoordelijkheid van meerdere departementen valt. Er is er veel versnippering, geen integrale samenwerking, noch doeltreffende coördinatie. Daardoor stagneert besluitvorming.

Nu volgt een opsomming van knelpunten per vervoertak.

Knelpunten wegvervoer

- ☐ Het achterlandvervoer van en naar de zeehavens is kwalitatief onder de maat. Dat is een nadeel voor de export van vervoersdiensten.
- ☐ Het verkeer en vervoer zijn niet veilig. Voertuigen verkeren in slechte technische staat. Er is veel overbelading, waardoor veel schade aan de weginfrastructuur ontstaat.
- ☐ Het vervoer van gevaarlijke stoffen is niet geregeld.
- ☐ Het ontbreekt aan systematische technische keuringen van voertuigen.
- ☐ Er is geen opleiding die leidt tot een gekwalificeerd vervoerder.
- ☐ De maximale aslast van 8 ton wordt op grote schaal overschreden. Gevolg: de wegen gaan sneller kapot dan via onderhoudsplan begroot.
- ☐ Er is geen adequaat systeem om overschrijding aslast en belading te vermijden (geen borden), te meten en te handhaven met boetemaatregelen.
- ☐ Iedereen kan rijden wanneer hij wil. Tijdens piekuren veroorzaakt het containervervoer daarom grote congestie en verkeersonveiligheid.
- ☐ Er zijn geen speciale laad- en lostijden voor de bevoorrading van de winkels in de binnenstad. Daardoor ontstaan files en onveilige situaties. Ook het milieu (uitstoot van gassen) wordt onevenredig beschadigd.
- ☐ Er is geen stedenbouwkundig plan, noch een of meer handhaafbare bestemmingsplannen. Op deze manier is het niet mogelijk om industriële bedrijvigheden te concentreren op de juiste plekken. Ook ontbreekt op die manier een planmatige opzet van de infrastructuur met hoofd- en secundaire wegen. Het hoofdwegennet is nooit gedefinieerd.
- ☐ Het ontbreekt aan 'verzwaarde economische routes', wegen die zware belading kunnen dragen (bv. EU-norm aslast van 10 ton) zonder snel kapot te gaan. Het ontbreekt ook aan speciale rijbanen voor goederentransport.

- ☐ Industriële bedrijvigheid in woonwijken veroorzaakt overlast door de aan- en afvoer van materialen en producten. Er ontstaan opstoppen en wegen worden onevenredig beschadigd.
- ☐ Er zijn veel verouderde voertuigen en het rijgedrag laat te wensen over. Iedereen met een groot rijbewijs mag goederen vervoeren, er is geen vakdiploma vereist.
- ☐ Er vindt geen handhaving plaats, noch van de staat van voertuigen, noch van overbelading of aslast, noch van rijgedrag.
- ☐ De toegangswegen naar de haven zijn niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer.
- ☐ Er zijn geen overslagstations op het land. Containers worden neergezet op parkeerplaatsen of op het trottoir. Containers rijden tot in de wijken.
- ☐ Wegen en bochten zijn te smal. Vrachtauto's rijden in bochten de verkeersborden kapot.
- ☐ Bedrijven zijn niet geconcentreerd op een industrie- of bedrijventerrein door het ontbreken van een bestemmingsplan. Daardoor rijden vrachtauto's af en aan door wijken om materialen en goederen af te leveren of op te halen.
- ☐ Voor het reguleren van zwaar transport ontbreekt adequate regelgeving.
- ☐ Er is geen routeguiding of begeleiding voor containervervoer.
- ☐ Stakeholders zijn onvoldoende betrokken bij het wegvervoer. Geen commitment.
- ☐ In de samenleving is er onvoldoende bewustzijn van de betekenis en invloed van het wegvervoer.
- ☐ De oost-west verbinding is eigenlijk niet geschikt voor het goederenvervoer. De brug over de Surinamerivier is een barrière voor vrachtwagens omdat de helling te steil is.
- ☐ Door het ontbreken van ruimtelijke ordeningsmaatregelen rijden alle soorten verkeer overal door elkaar heen.
- ☐ Door de uitstoot van gassen wordt het milieu ernstig aangetast.
- ☐ De eisen die aan het groot rijbewijs worden gesteld zijn niet meer van deze tijd. De chauffeurs worden niet geleerd hoe ze met zwaar transport moeten omgaan.
- ☐ De kabels van het EBS hangen vaak te laag waardoor hoog transport die kabels kapot trekt.

Knelpunten goederenvervoer binnenscheepvaart

- ☐ Het vervoer van goederen met binnenschepen vanuit het achterland naar de zeehavens is, ook uit milieuoogpunt, onvoldoende.
- ☐ Door het laten verslonzen van de binnenscheepvaart wordt alles per vrachtauto vervoerd. Het zal veel moeite kosten om dat weer om te keren en een deel van het wegtransport weer over te hevelen naar watertransport (noodzaak modal shift).
- ☐ De nautische kennis van de bemanning is onvoldoende. Er is onvoldoende goed opgeleid nautisch personeel.
- ☐ De technische staat van de vaartuigen heeft verbetering.
- ☐ Het vervoer van gevaarlijke stoffen is niet geregeld.
- ☐ De kwaliteit van de binnenscheepvaart is onvoldoende.
- ☐ De infrastructuur voor de binnenscheepvaart verkeert in slechte staat. Het kanalenstelsel wordt slecht beheerd en onderhouden.
- ☐ Het ontbreekt aan training en opleiding voor het transport van goederen over het binnenwater.
- ☐ De infrastructuur van de rivieren is niet in optimale conditie. Kades en aanlegplaatsen verkeren in slechte staat.
- ☐ Er zijn onvoldoende stimulansen voor het vervoer van zwaar transport (steenslag, hout) over het binnenwater. Daardoor worden wegen overbelast met alle problemen van congestie, onveiligheid en milieuoverlast van dien. Het bewustzijn dat transport over water goedkoper en milieubewuster kan zijn, zonder verlies van snelheid, is nog onvoldoende aanwezig.
- ☐ Er zijn weinig of geen hydrografische data bekend van het binnenwater.
- ☐ Er zijn onvoldoende binnenvaartschepen.
- ☐ Er is geen training voor het personeel aan boord van de binnenvaartschepen.

- ☐ De verbindingen tussen wegen en waterwegen zijn slecht.
- ☐ De rivieren worden economisch onvoldoende benut voor het goederenvervoer en het personenvervoer.
- ☐ Er ontbreekt een classificatie van vaarwegen, d.w.z. een onderverdeling naar hoofdvaarwegen en secundaire vaarwegen.
- ☐ Het varen op de bovenrivieren wordt vaak belemmerd door de aanwezigheid van soela's.
- ☐ Er gelden geen vaarbewijzen. Iedereen mag varen. Daardoor ontstaan gevaarlijke situaties. Er bestaat ook geen inzicht in het feit dat een vaarbewijs voor het binnenwater nog iets anders is dan voor de kustvaart die met binnenschepen wordt uitgevoerd.
- ☐ Er is geen goed overzicht van de hoeveelheid vaartuigen op de binnenwateren.
- ☐ Er zijn onvoldoende kleine havens met goede aanlegfaciliteiten.
- ☐ Er vindt onvoldoende controle op het binnenwater plaats.
- ☐ Het Saramaccakanaal wordt onderbenut omdat het in slechte staat verkeert.
- ☐ Veerboten zijn vaak overbeladen.
- ☐ Er is onvoldoende kennis van binnenwater- en aanvaringsreglementen. Tevens ontbreekt het aan veiligheidsmiddelen en communicatiemiddelen, noch is er een eenvoudig vergunningenbeleid. Vergunningen worden nu door de President verstrekt.
- ☐ De MAS beschikt niet over snelle boten om speedboten die zich niet aan de voorschriften houden, of die betrokken zijn bij aanvaringen, te kunnen achterhalen.

Knelpunten goederenvervoer per spoor

- ☐ De vroeger aanwezige infrastructuur en het materieel zijn inmiddels onbruikbaar geworden.
- ☐ Het voormalige tracé is inmiddels voor een deel bebouwd.
- ☐ Er ontbreekt een ruimtelijke reservering voor het tracé Onverwacht – Paramaribo.
- ☐ Er is geen politiek aanvaarde visie op de mogelijkheden en rentabiliteit van spoorvervoer in Suriname.
- ☐ Het ontbreekt aan inzicht in de behoefte van spoorvervoer. Noch aan de financiële haalbaarheid van investeringen op dat punt.
- ☐ De aanleg-, onderhouds- en exploitatiekosten van spoorvervoer zijn in Suriname zeer hoog.
- ☐ Er is geen kennis over de kosten van de verschillende vervoertakken. Kosten in uitgebreide zin, dus ook de maatschappelijke kosten van bijvoorbeeld de schade aan natuur en milieu en de veiligheidsschade door transport. Omdat die kennis niet aanwezig is, is het niet mogelijk een goede vergelijking te maken in welke vervoertak de beste investeringen kunnen plaatsvinden. Daarom absorbeert het wegvervoer alle transport van goederen. Dat komt ook omdat coördinatie tussen ministeries ontbreekt.

Knelpunten goederenvervoer zeescheepvaart/zeehavens

- ☐ Er is onvoldoende bekendheid vooraf over de lading van schepen die Suriname binnenkomen.
- ☐ Het ontbreekt aan training van personeel voor een vlotte inklaring van goederen.
- ☐ Havenontvangstinstallaties voor het verwerken van afvalstoffen ontbreken.
- ☐ Electronic Data Interchange (EDI) is nog niet ingevoerd.
- ☐ De kustvaart is onvoldoende ontwikkeld.
- ☐ De haveninfrastructuur en de havenfaciliteiten zijn verouderd.
- ☐ Het ontbreekt aan een havensimulator waardoor er onvoldoende getraind kan worden voor het voorkomen en oplossen van gevaarlijke situaties.
- ☐ De huidige havencapaciteit is te beperkt, nu al en zeker in de toekomst. Er wordt onvoldoende nagedacht over de ruimtelijke beperkingen die de Nieuwe Haven heeft en over de mogelijkheid aan de andere zijde van de rivier bij Nieuw Amsterdam een nieuwe haven aan te leggen. Daar is ruimte, ook voor industriële ontwikkeling en de aan- en afvoer van landbouwproducten. De bestaande haven

zou exclusief kunnen worden ingericht voor cruiseschepen. Een politieke langetermijnvisie, mede met het oog op de uitbouw van de regiofunctie van de haven van Suriname, op de locatie van de haven ontbreekt.

- ☐ De Nieuwe Haven heeft een eigen 'Havenwet' en regels voor het gedrag op het terrein van de haven. Maar eenmaal buiten de poort kan iedereen ongecontroleerd zijn gang gaan. Dat sluit niet op elkaar aan.
- ☐ Er is geen evenwichtige spreiding van aankomsttijden van schepen waardoor er in de haven congestie ontstaat. Er zijn soms onvoldoende meerplaatsen.
- ☐ Er is nog geen Kustwacht operationeel.
- ☐ De internationale IMO-verdragen op het gebied van de veiligheid en het milieu in de zeescheepvaart zijn nog niet geïmplementeerd in de nationale wetgeving van Suriname.
- ☐ Momenteel is registratie in het Surinaamse scheepvaartregister alleen mogelijk voor Surinaamse schepen (gesloten register).
- ☐ De Surinamerivier is een getijderivier met een beperkte bevaarbaarheid, hetgeen belemmerend werkt voor een regelmatig scheepvaartverkeer.
- ☐ Een nieuwe zeehaven aan de monding zou dit probleem niet hebben.
- ☐ De mogelijkheden van de haven van Nickerie worden onderbenut.
- ☐ De Surinaamse wateren zijn te ondiep en baggeren is te duur.
- ☐ De grond langs bevaarbaar water is reeds uitgegeven. Dat beperkt de havenontwikkeling.
- ☐ Het ontbreekt aan soepele douaneregelingen.
- ☐ De Surinamerivier is te ondiep. Er zou minstens 2 meter gebaggerd moeten worden.
- ☐ Het ontbreekt in de Nieuwe Haven aan Trade Facilitation conform de eisen van IMO, WTO en WCO.

Knelpunten goederenvervoer luchtvaart/luchthavens

- ☐ De transportduur van bederfelijke exportgoederen vanuit het binnenland is te lang.
- ☐ Opslagfaciliteiten voor geconditioneerd vervoer zijn slechts beperkt aanwezig.
- ☐ De communicatie vanuit de luchthaven naar de gemeenschap laat te wensen over.
- ☐ De dienstverlening en de accommodatie op de luchthaven laat te wensen over. Bij vertragingen ontstaan veel problemen.
- ☐ Er zijn weinig mogelijkheden voor rechtstreekse vluchten.
- ☐ De verbindingsmogelijkheden zijn te beperkt.
- ☐ Vliegen is relatief te duur.
- ☐ Het natransport van de luchthaven naar de weg is slecht.
- ☐ Vrachtransport door de lucht is in Suriname nog onbekend terrein.
- ☐ Er is een trage afhandeling van goederen en onvoldoende verbindingen over de weg.
- ☐ De staat van de luchthavens in het binnenland is niet goed.

Knelpunten vervoer door pijpleidingen

- ☐ Pijpleidingen creëren een ruimtevragestuk. Er worden niet planmatig ruimtelijke reserveringen getroffen.
- ☐ Pijpleidingen vergen hoge investeringskosten en plaatsen de overheid voor ordeningsvraagstukken.
- ☐ De wetgeving is nog onvoldoende ontwikkeld.
- ☐ Pijpleidingen moeten vaak over privé en openbare grond, met alle juridische aspecten van dien.
- ☐ Pijpleidingen worden te oppervlakkig aangelegd. Hoogte en diepte zijn niet geordend.
- ☐ De wetgeving op het punt van lekkages is slecht.
- ☐ Er vindt diefstal uit pijpleidingen plaats, vooral water.
- ☐ Calamiteiten worden pas na een lange wachttijd opgelost.
- ☐ De beveiliging van pijpleidingen laat te wensen over.

- ☐ Er vindt geen kwaliteitscontrole op pijpleidingen plaats.
- ☐ Het vervoer van gevaarlijke stoffen door ondergrondse leidingen is niet geregeld.
- ☐ Er is geen infrastructuur voor pijpleidingen (pijpleidingstraten).
- ☐ Een adequate kaart van het netwerk van ondergrondse leidingen ontbreekt.
- ☐ Pijpleidingen beïnvloeden de ondergrondse temperatuur.
- ☐ Pijpleidingen bedreigen het milieu (lekkage).

3. Oplossingsrichtingen

Drie sturingsinstrumenten

Tijdens de workshop in februari 2007 zijn de in hoofdstuk 2 genoemde knelpunten besproken in het licht van een drietal sturingsmogelijkheden.

Structuursturing

Er bestaat een grote mate van overeenstemming over het standpunt dat een aantal knelpunten alleen zinvol kan worden aangepakt door organisatorische maatregelen: structuursturing. Men moet daarbij denken aan:

- ☐ Vernieuwing van de organisatie, het personeel en het materieel op het ministerie van TCT, alsook op ministeries die een relatie met goederenvervoer onderhouden. Het gaat dan om de opzet van adequate en goedopgeleide beleidsafdelingen en/of bureaus, bemand met personeel dat kennis heeft van en ervaren is in logistiek transport van de diverse vervoertakken, voorzien van moderne apparatuur en middelen.
- ☐ De oprichting van een autoriteit die belast wordt met de uitvoering van het beleid, meer in het bijzonder met het verstrekken van vergunningen en met de inspectie op het gebruik daarvan.
- ☐ De oprichting van een opleidingscentrum dat voorziet in lesprogramma's om vervoerders in de diverse vervoertakken aan een diploma te helpen.

Proceduresturing

Naast maatregelen op institutioneel-organisatorisch vlak zijn er ook maatregelen nodig op het terrein van procedures, zowel in de politieke als in de juridische sfeer:

- ☐ Het is van het hoogste gewicht om politieke duidelijkheid te krijgen over de vraag wie waarvoor verantwoordelijk is op het punt van het goederenvervoer in de diverse vervoertakken. Centralisatie bij één ministerie, bijvoorbeeld TCT, werkt niet, althans zal altijd leiden tot veel discussie en mogelijke tegenwerking tussen diensten die elkaar voor de voeten lopen. Er is behoefte aan een model van integrale samenwerking tussen departementen en diensten waarbij ieder zijn eigen verantwoordelijkheid koppelt aan zijn eigen expertise, maar waarbij alle partners zich aan elkaar verbonden weten, bijvoorbeeld door een convenant, om gezamenlijk de uitvoering van een integraal beleid mogelijk te maken.
- ☐ Eveneens op politiek niveau dient er een langetermijnvisie voor het goederenvervoer in de diverse vervoertakken te worden ontwikkeld. Het transport van goederen is een te belangrijke economische factor, ook in regioverband, om onbenut te laten. Maar zonder een politiek gedragen langetermijnvisie komt men er niet. Een visie over de locatie en positie van de haven van Paramaribo op termijn is daarbij cruciaal. Mede in verband met nationale, regionale en mondiale demografische ontwikkelingen op het vlak van ontgroening (minder jongeren), vergrijzing (meer ouderen) en

bevolkingsdaling (minder mensen). Met name het structurele gegeven dat de wereldbevolking tegen 2070 in omvang gaat dalen, iets waar elk land mee te maken gaat krijgen (en sommige al mee te maken hebben zoals Rusland, Japan, Australië, Europa), vereist een goed inzicht in de rentabiliteit van infrastructurele langetermijninvesteringen.

- Voor het goederenvervoer is er eigenlijk nog geen definitieve en allesomvattende wet- en regelgeving. Op onderdelen bestaan er wel al enige regels, maar voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart ontbreekt nagenoeg elke regelgeving en daarbijhorende procedures. Ontwerpen van regels die nu voorhanden zijn dienen snel te worden getoetst aan de knelpunten en oplossingsrichtingen van de workshop en daarna zo spoedig mogelijk te worden vastgesteld.
- Goede afstemming tussen de beleidsafdelingen van ministeries en de uitvoerende diensten is nodig, bijvoorbeeld in de vorm van prestatiecontracten.
- Het vergunningenbeleid en de inhoud van het vergunningenstelsel moet worden vastgesteld. Belangrijke aspecten daarbij zijn het vaststellen van de ondergrens van de toe te laten tonnage, en de mogelijkheid voor de overheid om in te grijpen bij ernstige verstoringen van de markt.
- De vereiste wet- en regelgeving vindt noodzakelijkerwijs eerst plaats op basis van de bestaande verouderde regulering (Staatsbesluiten voor marktordening wegvervoer en binnenvaart), daarna moeten er nieuwe wetten komen.
- Het overleg tussen ministeries over de toepassing van de Wet Economische Delicten, vergunningen, opsporingsbevoegdheid, controle en sancties, controle wegvervoer (weegbruggen), invoering vakdiploma's, ruimtelijke reserveringen (voor pijpleidingen en eventueel spoor) moet geïnstitutionaliseerd worden.

Kennissturing

Kennis is nodig op de volgende terreinen:

- Ter onderbouwing van degelijke politieke besluitvorming moet men weten waarover men praat. Tot dat doel is het nodig via research en statistisch onderzoek 'cijfers en feiten' te verzamelen en zorgvuldig bij te houden. De betrokken beleidsafdelingen kunnen het politiek bevoegde gezag geen adviezen geven als die niet gebaseerd zijn op een fundamentele *body of knowledge* van alles wat zich in relatie tot het vervoer van goederen in de diverse vervoertakken afspeelt, of gaat afspelen in de toekomst.
- Ter verhoging van de kwaliteit van het vervoer is een vergunningenstelsel nodig dat onder meer als eis stelt dat men moet beschikken over een vakdiploma alvorens men als vervoerder van goederen aan de slag mag gaan. Uiteraard met inachtneming van een overgangstermijn om tegemoet te komen aan de sociale factor dat de overheid niet van de ene dag op de andere tientallen mensen van hun brood berooft omdat ze niet over de vereiste diploma's beschikken.
- Ter verhoging van de kwaliteit van het ambtenarenapparaat dienen voldoende opleidings- en trainingsmogelijkheden beschikbaar te zijn (institutionele versterking).

Op basis van de knelpuntenanalyse en de schets van oplossingsrichtingen bevat het hiernavolgende hoofdstuk 4 de uitgangspunten voor het goederenvervoerbeleid. Daarna volgt in hoofdstuk 5 een aantal concrete acties ter uitwerking van deze uitgangspunten via de indeling van het zogeheten ketenmodel: *beleid-regelgeving-uitvoering-handhaving-organisatie-kennis*. Waar nodig en mogelijk wordt binnen elke schakel van dat ketenmodel verder uitgesplitst naar de vervoertakken wegvervoer, binnenscheepvaart, spoorvervoer, zeescheepvaart/zeehavens, luchtvaart/luchthavens en pijpleidingen. Daarnaast zijn er ook sectoroverschrijdende acties opgenomen.

4. Uitgangspunten van het goederenvervoerbeleid

Er is een integrale visie voor het goederenvervoer nodig

De Zeehaven van Paramaribo heeft een comparatief voordeel in vergelijking met omliggende havens, dat wil zeggen is economisch voordeliger voor de scheepvaart, zeker als er ook gebaggerd gaat worden. De overheid kan deze positie internationaal uitbouwen met een kwalitatief beter achterlandvervoer naar de omliggende landen, bijvoorbeeld het vervoer van containers. De haven van Paramaribo krijgt dan een regiofunctie. De infrastructuur en de bruggen liggen er. Met deze export van vervoerdiensten kan geld worden verdiend.

Tot dat doel moet wel de kwaliteit van het goederenvervoer worden verhoogd. Echter, voor dat vervoer is weinig of niets geregeld. Er is geen integrale visie op het goederenvervoer in Suriname, terwijl het belangrijk is voor de Surinaamse economie: het biedt werkgelegenheid en inkomen. Goederenvervoer kent ook maatschappelijke nadelen, zoals op het gebied van veiligheid en milieu. Deze nadelen moeten we zoveel als mogelijk ondervangen, bijvoorbeeld door te kiezen voor kustvaart en binnenvaart in plaats van wegvervoer. Dit kan door stimulerende maatregelen en ook door ge- en verbodsbepalingen.

Voor dit alles is een integrale visie op het goederenvervoer nodig. Dit rapport bevat de bestanddelen daarvan.

Er is een lichte vorm van marktordening nodig

Voor het ondervangen van genoemde maatschappelijke nadelen is een lichte vorm van marktordening nodig. Dat heeft de vorm van een vergunningenstelsel, waaraan gekoppeld een vakopleiding en een goede handhaving van de overeengekomen regels.

Als men in het goederenvervoer de veiligheid wil verhogen, met name in het wegvervoer en de binnenvaart, dan moet men weten wie in die markt opereert. Dat vereist dus registratie. Dat vraagt ook om regelgeving en vooral om handhavingsmaatregelen. Op het gebied van milieu kan de beladingsgraad en daarmee de efficiency omhoog, waardoor er minder verkeer is en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Dit vraagt om kennis en inzicht van de vervoerder. Als het gaat om duurzaamheid dan ligt daar een rol voor de overheid, bijvoorbeeld het stimuleren van milieuvriendelijke vervoertakken.

Uitgangspunt moet zijn dat alleen de echt noodzakelijke maatregelen worden getroffen.

Nadere uitwerking van het vergunningenstelsel als hoeksteen van marktordening

Tijdens de gesprekken met sleutelfiguren en experts is er met nadruk op gewezen dat men een vergunningenstelsel (door sommigen de ergste ziekte van Suriname genoemd) met grote omzichtigheid dient te benaderen. Als het in verkeerde handen komt ontaardt het als instrument van een patronagesysteem. Om die reden is ervoor gekozen om ook voor deze sector een scheiding van beleid en uitvoering te introduceren. Het verstrekken van vergunningen zou bij voorkeur een taak moeten zijn van

een op te richten Transport Autoriteit Suriname (TRAS). Die autoriteit zou zich strikt met de uitvoering en dus niet met het aansturende beleid – immers, dat is een taak van TCT – moeten bezighouden.

Zo'n TRAS zou, naast een bestuur en directie, uit twee poten moeten bestaan:

- ☐ Een onderdeel dat daadwerkelijk de vergunningen verstrekt.
- ☐ Een onderdeel dat het gebruik van die vergunning controleert.

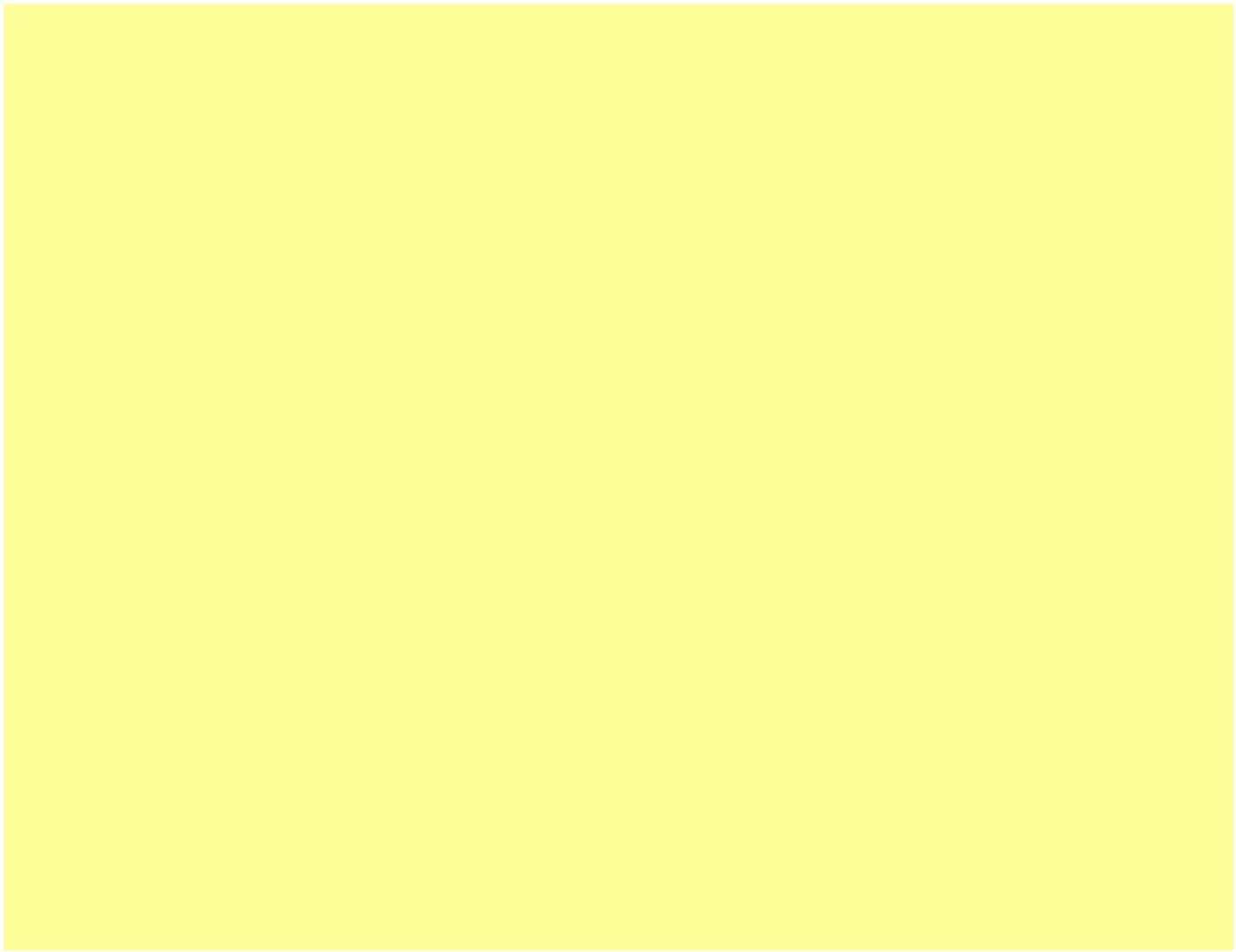
Verstrekken van de vergunning: Wat het eerste onderdeel betreft is de suggestie van diverse sleutelfiguren en experts om gebruik te maken van de expertise die inmiddels is opgebouwd door de KKF. Deze organisatie heeft al in 2004 op eigen initiatief een wetsontwerp gemaakt met een nieuwe visie op het fenomeen 'vergunning'. Daarop voortbouwend heeft de KKF reeds een 'One-Stop-Window' (een voorbeeld van het in vele landen begeerde één-loket systeem) ingevoerd waardoor vergunningen vaak in 1 dag kunnen worden verstrekt. Deze opzet past perfect in de idee van een vervoervergunning als een 'toonbankartikel': als men zich bij de One-Stop-Window voegt met drie bescheiden (bewijs van goed gedrag, een goedgekeurd voer- of vaartuig en een vakdiploma), dan wordt de vergunning ter plekke verleend. In die context is het gevaar van het gebruik van de vergunning als instrument binnen een patronagesysteem minimaal. Er kan niet mee gesjoemeld worden. We hebben het hier dus over een vorm van out-sourcing: binnen de TRAS als verantwoordelijk uitvoerend orgaan zouden zich ongeveer twee personen moeten bezighouden met het onderhoud en beheer van het vergunningstelsel als zodanig, terwijl de daadwerkelijke verstrekking van de vergunningen zou kunnen worden uitgevoerd door de KKF.

Controle van de vergunning: De TRAS zou moeten beschikken over een inspectie-apparaat dat daadwerkelijk en met opsporingsbevoegdheid controle uitoefent op het wegvervoer, zoals op het gebruik van de vergunningen en op overbelading. Voor de goede orde: dat betreft de controle van het wegvervoer. Immers, die inspectie van het vervoer van goederen over de binnenwateren is en blijft bij de MAS. De leden van het inspectie-apparaat zou naar de mening van de politie hulpagenten met opsporingsbevoegdheid moeten zijn.

Een Kaderwet Zelfstandige Autoriteiten?

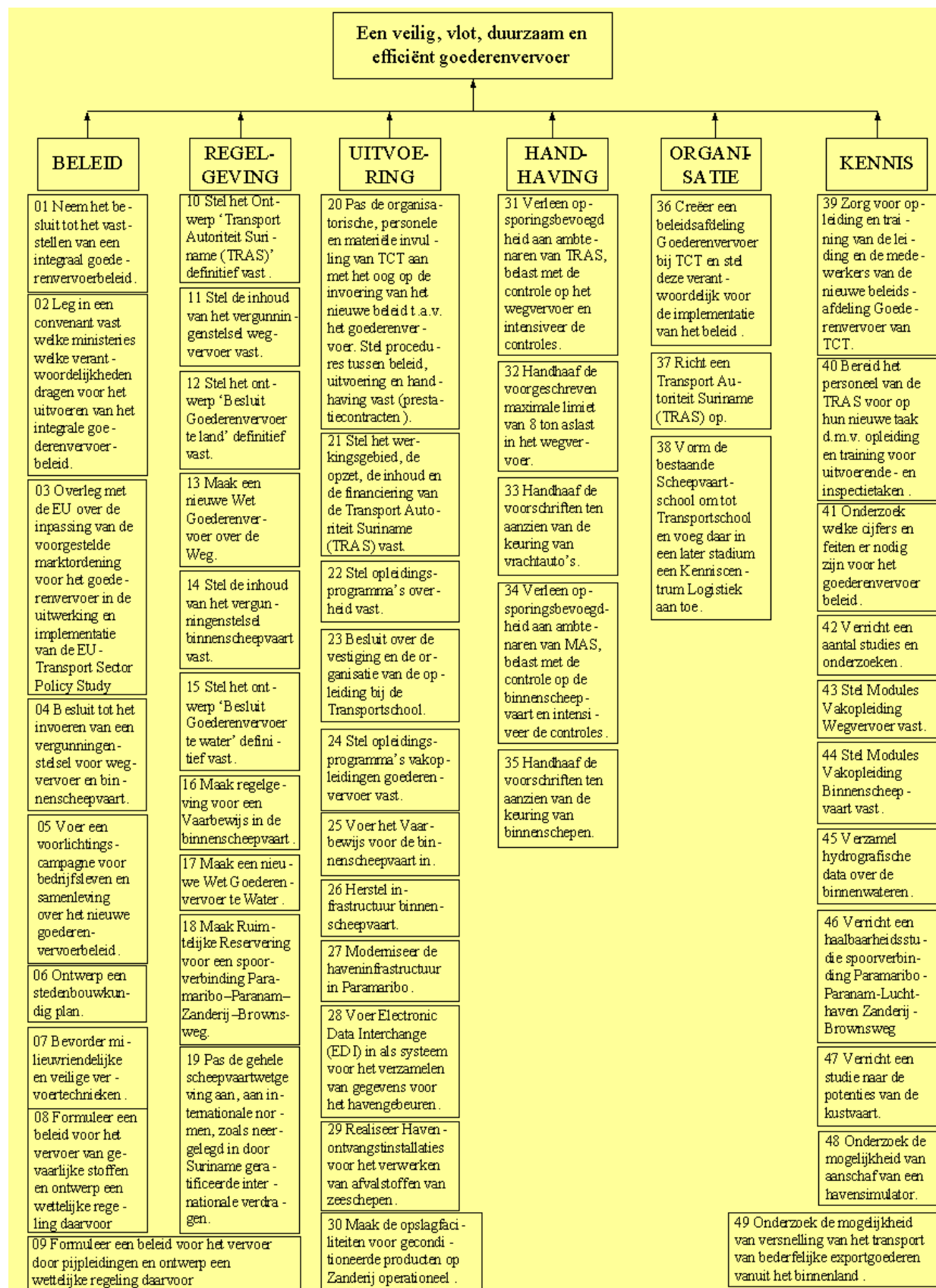
In de afgelopen jaren is in Suriname de behoefte gebleken om op diverse beleidsterreinen een scheiding van beleid en uitvoering door te voeren in de vorm van de oprichting van zelfstandige autoriteiten. Men kan verschillend denken over de staatkundige betekenis van deze ontwikkeling. Sommigen zijn voorstander van een dergelijke ontwikkeling omdat zelfstandige bestuursorganen minder vatbaar zijn voor politieke ombuigingen, waardoor de samenleving een grotere mate van rechtszekerheid en rechtsstatelijkheid geniet. Anderen betwijfelen het nut van zelfstandige autoriteiten omdat zij zich onttrekken aan het stelsel van de ministeriele verantwoordelijkheid, waardoor De Nationale Assemblée geen politieke greep heeft op eventuele tekortkomingen van zo'n autoriteit.

Vooralsnog is de trend echter dat de samenleving de aanwezigheid van dergelijke autoriteiten waardeert. Maar dat neemt niet weg dat men een verdere uitbouw van dat systeem nadrukkelijk onder ogen zou moeten zien. De vraag is gerezen of het niet een goede zaak zou zijn om een Kaderwet Zelfstandige Autoriteiten vast te stellen. Een wet die een algemene regeling treft voor de oprichting en inrichting van autoriteiten, met goed omschreven benoembaarheidseisen, en met een goede balans tussen verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Dit is echter een onderwerp dat verder buiten de scope van dit rapport valt.



5. [Actieplan](#)

Actieplan in schema



Actieplan in tekst

BELEID

Sectoroverschrijdende acties

Actie 01	Besluit tot het vaststellen van een integraal goederenvervoerbeleid.
Toelichting	Er is geen integrale visie op het vervoer van goederen over de weg, de binnenvaart, het spoor, de zeescheepvaart, de zeehaven, de luchtvaart, de luchthaven en de pijpleidingen. Daardoor is er veel versnippering van krachten en economische mogelijkheden. Het belet onder meer de uitbouw van de regiofunctie van de haven van Paramaribo. Ook levert dat gevaar op voor veiligheid en milieu.
Beoogd resultaat	Een politiek beheersbaar, beleidsmatig uitvoerbaar, juridisch handhaafbaar, veilig, vlot, duurzaam en efficiënt goederenvervoer.
Verantwoordelijke	De Nationale Assemblee.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW, Justitie en Politie, MINOV, H&I en Wegenautoriteit.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 02	Leg in een convenant vast welke ministeries welke verantwoorde-lijkheden dragen voor het uitvoeren van het integrale goederenvervoerbeleid.
Toelichting	Alle verantwoordelijkheid leggen bij een ministerie, bv. TCT, werkt niet. Een samenwerkingsverband van betrokken ministeries, op basis van een convenant, zal de beste resultaten opleveren.
Beoogd resultaat	Snelle en vruchtbare samenwerking tussen de betrokken ministeries.
Verantwoordelijke	De Raad van Ministers.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW, Justitie en Politie, MINOV, H&I en Wegenautoriteit.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 03	Overleg met de Europese Unie over de inpassing van de voor-gestelde marktordening voor het goederenvervoer in de uitwerking en implementatie van de EU-Transport Sector Policy Study.
Toelichting	In januari 2004 is de EU-Transport Sector Policy Study voor Suriname afgerond. In die studie zijn ook enkele aanbevelingen opgenomen op het gebied van het goederenvervoer. Om die aanbevelingen te implementeren is intussen de Feasibility Study for Institutional Strengthening of Surinam Transport gereed gekomen. Het bijbehorende financieringsvoorstel van ruim € 3 miljoen voor de implementatie van de aanbevelingen zal naar verwachting in de eerste helft van 2007 door de EU worden goedgekeurd. De voorgestelde marktordening van het goederenvervoer vormt een daadwerkelijk en inhoudelijk vervolg op de sectorstudie en kan bij de implementatie integraal worden meegenomen.
Beoogd resultaat	Inpassing marktordening goederenvervoer in integraal EU-project.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries PLOS, EU.
Wanneer klaar	Overleg in 2007, implementatie in 2008.

Actie 04	Besluit tot het invoeren van een vergunningstelsel voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart.
Toelichting	Zodra het integraal goederenvervoerbeleid is vastgesteld dient ook een besluit te worden genomen over de daadwerkelijke invoering van een marktordening voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart, alsmede over de daarmee samenhangende invoering van een vergunningstelsel voor beide sectoren.
Beoogd resultaat	Een lichte ordening van de bedrijfsmatige bezigheden in het wegvervoer en de binnenscheepvaart.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries H&I, Justitie en Politie, MINOV.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 05	Voer een voorlichtingscampagne voor bedrijfsleven en samenleving over het nieuwe goederenvervoerbeleid.
Toelichting	Gezien het maatschappelijk belang van het nieuwe beleid op het gebied van het goederenvervoer en de impact voor de sector goederenvervoer lijkt het nuttig en zinvol om een voorlichtingscampagne te voeren.
Beoogd resultaat	Goede bekendheid met het nieuwe goederenvervoerbeleid, gericht op kwaliteit, veiligheid en milieu.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries Justitie en Politie, MINOV en de media.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 06	Ontwerp een stedenbouwkundig plan.
Toelichting	Een belangrijk deel van de problemen in het wegvervoer wordt gevormd door het ontbreken van een goed stedenbouwkundig plan. Het hoofdwegennet, noch het onderliggende stelsel van secundaire wegen is gedefinieerd. Ook ontbreken duidelijke en handhaafbare bestemmingsplannen die duidelijk aangeven waar de locaties zijn van wonen, werken en recreëren. Zo'n plan is zeer hard nodig om locaties voor bedrijventerreinen aan te wijzen, waardoor het vervoer van goederen over de weg minder congestie, minder milieuschade en minder onveiligheid zal opleveren.
Beoogd resultaat	Duidelijkheid over de ruimtelijke inrichting van de stad Paramaribo.
Verantwoordelijke	Minister RGOB.
Trekker	Minister RGOB.
Betrokkenen	Ministerie TCT, OW.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 07	Bevorder milieuvriendelijke en veilige vervoertechnieken.
Toelichting	Het vervoer van goederen over de weg neemt explosief toe, terwijl het goederenvervoer over de binnenwateren een kwijnend bestaan leidt. Die ontwikkeling moet ten gunste van de binnenvaart worden omgebogen omwille van milieu, veiligheid en verkeerscongestie. Maatregelen zouden kunnen zijn: ge- en verbodsbepalingen voor het wegvervoer, stimuleringsmaatregelen (accijnsvrije gekleurde brandstof voor de binnenscheepvaart), aanleg binnenhavens.
Beoogd resultaat	Modal shift van wegvervoer naar binnenscheepvaart.
Verantwoordelijke	Minister Justitie en Politie. Minister Financiën.
Trekker	Minister TCT.

Betrokkenen	Ministeries OW, Politie en Justitie, Financien.
Wanneer klaar	2008
Actie 08	Formuleer een beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ontwerp een wettelijke regeling daarvoor.
Toelichting	Op het gebied van gevaarlijke stoffen over weg en binnenwater is nog niets geregeld. Vanuit milieu- (verontreiniging) en veiligheidsoverwegingen (rampen) moet dit wel gebeuren. Het betreft vervoer over de weg en te water. Het maritiem en luchtvervoer is afdoende geregeld. Het gaat hier om brandbare, ontplofbare, giftige, en radioactieve stoffen. Voor dit beleid kan men aansluiten bij de Europese VN-regeling voor het wegvervoer (ADR) en de binnenscheepvaart (ADN), alsmede bij de reeds bestaande interne regelingen van o.m. Staatsolie en de andere oliemaatschappijen. Bijzondere aandachtspunten zijn: ☐ Het complex van bevoegdheden en middelen van de Nationale Rampencoördinator, het Ministerie van ATM en het Nationaal Instituut voor Milieuontwikkeling Suriname (NIMOS). ☐ Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een gecompliceerde materie, die bij TCT op het terrein van beleidsvoorbereiding, uitvoering en handhaving om gespecialiseerde kennis en ervaring vraagt. ☐ Het aanwijzen van verplichte routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ☐ Het aanbrengen van gevarensignalering op de voer- en vaartuigen met gevaarlijke stoffen, waardoor hulpdiensten in geval van calamiteiten precies weten hoe te handelen.
Beoogd resultaat	Een geformuleerd beleid op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen, met een basis voor wetgeving op dat punt.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries ATM (Milieu), Justitie en Politie, NIMOS, Staatsolie, alsmede Nationale rampencoördinator, oliemaatschappijen.
Wanneer klaar	Zo spoedig mogelijk.
Actie 09	Formuleer een beleid voor het vervoer door pijpleidingen en ontwerp een wettelijke regeling daarvoor.
Toelichting	Vervoer van stoffen door pijpleidingen lijkt toe te nemen. Pijpleidingenstraten dienen niet alleen een beleidsmatige en juridische basis te hebben, maar ook vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening en ruimtelijke reserveringen goed in kaart te zijn gebracht.
Beoogd resultaat	Duidelijkheid over het vervoer van stoffen door pijpleidingen.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries ROGB, Justitie en Politie.
Wanneer klaar	Eind 2007.

REGELGEVING

Sectoroverschrijdende actie

Actie 10	Stel het ‘Ontwerp Transport Autoriteit Suriname (TRAS)’ definitief vast.
Toelichting	De TRAS is een zuiver uitvoerend orgaan, onder auspiciën van TCT, belast met de vergunningverlening en de handhaving daarvan in de sector van het wegvervoer en van de binnenscheepvaart, met dien verstande dat de scheepvaartinspectie verantwoordelijk blijft voor de controle van de binnenscheepvaart.
Beoogd resultaat	Realisering van een uitvoerend orgaan voor de marktordening in het wegvervoer en de binnenscheepvaart, waarbij tegelijk een scheiding tussen beleid en uitvoering ontstaat.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries BIZA, Justitie en Politie, TCT/MAS.
Wanneer klaar	Inwerkingtreding 2008.

Wegvervoer

Actie 11	Stel de inhoud van het vergunningenstelsel wegvervoer vast.
Toelichting	Drie vragen moeten nog worden beantwoord: a. Wat moet de ondergrens van het laadvermogen zijn: 3,5 ton of lager? b. Moet de overheid kunnen ingrijpen in geval van ernstige marktverstoringen, zoals bv. overcapaciteit in het wegvervoer? c. Is er een akkoord over de toelatingscriteria: Verklaring van goed gedrag, een technisch goedgekeurd voertuig, en een vakdiploma?
Beoogd resultaat	Helderheid over de uitgangspunten van het vergunningenstelsel.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries H&I, MINOV, Justitie en Politie, OW, Kenniscentrum.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 12	Stel het ontwerp ‘Besluit Goederenvervoer te land’ definitief vast.
Toelichting	Het ontwerp voorziet in een vergunningenstelsel voor het vervoer van goederen over de weg. Gebleken is dat in het goederenvervoer over de weg, met name vanuit het oogpunt van verkeers- en vervoersveiligheid, enkele belangrijke maatschappelijke problemen geconstateerd zijn, die om een oplossing vragen. Daarbij valt in het bijzonder te denken aan de veiligheid en overbelading. Daarnaast kan de efficiency en de kwaliteit van het wegvervoer worden verhoogd, hetgeen weer een positief effect heeft op het milieu. Een en ander is opgenomen in een ontwerp Staatsbesluit.
Beoogd resultaat	Met het definitief vaststellen van dit Besluit wordt uitvoering gegeven aan beleidsvoornemens zoals die in de Beleidsnota Goederenvervoer Suriname van 25 februari 2003 ten aanzien van de marktordening in het wegvervoer zijn opgenomen.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW, Justitie en Politie, MINOV, H&I.
Wanneer klaar	Inwerkingtreding 2008.

Actie 13	Maak een nieuwe Wet Goederenvervoer over de Weg.
Toelichting	De huidige wet- en regelgeving voor het goederenvervoer over de weg stamt uit de 30-er jaren, is geheel verouderd en behoeft vernieuwing.
Beoogd resultaat	Moderne en adequate wetgeving op het gebied van het goederenvervoer over de weg.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries Justitie en Politie, OW en de EU.
Wanneer klaar	Eind 2008.

Binnenscheepvaart

Actie 14	Stel de inhoud van het vergunningenstelsel binnenscheepvaart vast.
Toelichting	Drie vragen moeten nog worden beantwoord: a. Wat moet de ondergrens van de inhoud zijn: 5 m3 of meer? b. Moet de overheid kunnen ingrijpen in geval van ernstige marktverstoringen, zoals bv. overcapaciteit in de binnenvaart? c. Is er een akkoord over de toelatingscriteria: Verklaring van goed gedrag, een technisch goedgekeurd vaartuig, en een vakdiploma?
Beoogd resultaat	Helderheid over de uitgangspunten van het vergunningenstelsel.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries H&I, MINOV, Justitie en Politie, OW, Kenniscentrum.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 15	Stel het ontwerp ‘Besluit Goederenvervoer te water’ definitief vast.
Toelichting	Het ontwerp voorziet in een vergunningenstelsel voor het vervoeren van goederen per binnenschip. Gebleken is dat in het goederenvervoer te water, met name vanuit het oogpunt van veiligheid, enkele belangrijke problemen geconstateerd zijn, die om een oplossing vragen. Daarbij valt in het bijzonder te denken aan de veiligheid in het goederenvervoer per binnenschip. Daarnaast kan de efficiency en de kwaliteit van de binnenvaart worden verhoogd, hetgeen weer een positief effect heeft op het milieu en op de ontwikkeling van de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoertak. Een en ander is opgenomen in een ontwerp Staatsbesluit. Let op overlapping met de regelgeving van de MAS in andere regelgeving t.b.v. de binnenscheepvaart, zoals het Vaarbewijs.
Beoogd resultaat	Met het definitief vaststellen van dit Besluit wordt uitvoering gegeven aan beleidsvoornemens zoals die in de Beleidsnota Goederenvervoer Suriname van 25 februari 2003 ten aanzien van de marktordening in de binnenscheepvaart zijn opgenomen.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW, Politie en Justitie, MINOV, H&I.
Wanneer klaar	Inwerkingtreding 2008.
Actie 16	Maak regelgeving voor een Vaarbewijs in de binnenscheepvaart.
Toelichting	Een Vaarbewijs voor binnenvaartschippers verhoogt de veiligheid in de sector. De regelgeving wordt thans voorbereid.
Beoogd resultaat	Een veiliger binnenscheepvaart.
Verantwoordelijke	Minister TCT.

Trekker	Minister TCT/MAS.
Betrokkenen	Ministerie van Justitie en Politie.
Wanneer klaar	2007

Spoorvervoer

Zeescheepvaart/zeehavens

Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries BUZA, Justitie en Politie.
Wanneer klaar	2008.

UITVOERING

Sectoroverschrijdende acties

Actie 20	Pas de organisatorische, personele en materiële invulling van TCT aan met het oog op de invoering van het nieuwe beleid t.a.v. het goederenvervoer. Stel procedures tussen beleid, uitvoering en handhaving vast (prestatiecontracten).
Toelichting	De invoering van het nieuwe goederenvervoerbeleid heeft consequenties voor TCT. Het goederenvervoerbeleid heeft een eigen identiteit en dat moet, bijvoorbeeld als beleidsafdeling met een eigen formatie, worden ingepast in de organisatie van TCT. Het personeel van de nieuwe eenheid moet worden opgeleid en getraind. Verder heeft de nieuwe eenheid ruimte en middelen nodig om te kunnen werken. Tussen de beleidsafdeling en de instanties, belast met de uitvoering en de controle, moeten procedures worden vastgesteld, bijvoorbeeld in de vorm van prestatiecontracten.
Beoogd resultaat	Een goed lopende functionele eenheid belast met het beheer van het goederenvervoerbeleid.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie BIZA.
Wanneer klaar	Begin 2008.
Actie 21	Stel het werkingsgebied, de opzet, de inhoud en de financiering van de Transport Autoriteit Suriname (TRAS) vast.
Toelichting	De TRAS moet inhoudelijk vorm worden gegeven, de opzet en het werkingsgebied moeten worden vastgesteld. Verdere acties: Huisvesting, vaststellen formatie, benoeming leiding en personeel, vaststellen werkprocedures (aanvraagformulier, vergunningsbewijs), interne procedures, vergoeding voor het verkrijgen van een vergunning, financiering van de TRAS.
Beoogd resultaat	Een goed functionerend uitvoerend en controlerend zelfstandig orgaan.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie BIZA.
Wanneer klaar	Begin 2008.
Actie 22	Stel opleidingsprogramma's overheid vast.
Toelichting	Medewerkers van TCT en van de TRAS moeten worden opgeleid en getraind voor hun beleidsvoorbereidende respectievelijk uitvoerende taken.
Beoogd resultaat	Goed functionerende ambtenaren van hoge kwaliteit.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie BIZA, Opleidingsinstituten.
Wanneer klaar	2008.

Actie 23	Besluit over de vestiging en de organisatie van de opleiding bij de Transportschool.
Toelichting	Besloten moet worden welke instantie de vakopleidingen voor het goederenvervoer gaat verzorgen en hoe de organisatie van de opleidingen er uit gaat zien.
Beoogd resultaat	Aanwijzing opleidingsinstantie.
Verantwoordelijke	Minister MINOV.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie MINOV.
Wanneer klaar	Medio 2007.

Actie 24	Stel opleidingsprogramma's vakopleidingen goederenvervoer vast.
Toelichting	Het opleidingsprogramma moet op basis van de overeengekomen modules (zie Bijlage 3) in detail worden vastgesteld, waaronder opleidingsduur, organisatie, examens, certificaten, financiering, keus voor dag- en/of avondopleiding, lesprogramma's, cursustarieven.
Beoogd resultaat	Goed georganiseerde vakopleiding voor het goederenvervoer.
Verantwoordelijke	Minister MINOV.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Goederenvervoer bedrijfsleven.
Wanneer klaar	Eind 2007.

Binnenscheepvaart

Actie 25	Voer het Vaarbewijs voor de binnenscheepvaart in.
Toelichting	Het in voorbereiding zijnde Vaarbewijs voor schippers in de binnenvaart is van groot belang voor de veiligheid in de binnenscheepvaart. Binnenschepen die buitenom gaan vormen een bijzonder punt van aandacht.
Beoogd resultaat	Veilig binnenscheepvaartverkeer.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT/MAS.
Betrokkenen	Ministerie MINOV.
Wanneer klaar	Eind 2007.

Actie 26	Herstel infrastructuur binnenscheepvaart.
Toelichting	De infrastructuur voor de binnenscheepvaart in Suriname is in slechte staat. Daarom zal in het kader van de gewenste stimulering en ontwikkeling van de binnenscheepvaart aandacht moeten worden gegeven aan herstel, onderhoud en beheer van de infrastructuur voor deze belangrijke sector.
Beoogd resultaat	Een goed vaarwegennet voor de binnenscheepvaart.
Verantwoordelijke	Minister OW.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Bedrijfsleven binnenscheepvaart.
Wanneer klaar	2008.

Zeescheepvaart/Zeehavens

Actie 27	Moderniseer de haveninfrastructuur in Paramaribo.
Toelichting	Op het gebied van de infrastructuur dient de haven van Paramaribo te worden aangepast aan de eisen van de tijd, waarbij een grote nadruk ligt op het vervoer van containers. Dit vraagt ook aanpassing van de organisatie van het havengebeuren.

Beoogd resultaat	Naar verwachting zal in de loop van 2007 worden begonnen met de reconstructie van de haven (EU-project).
Verantwoordelijke	Moderne zeehaven.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	TCT/NV Havenbeheer.
Wanneer klaar	Ministerie OW, Europese Unie.
	Start in 2007.
Actie 28	Voer Electronic Data Interchange (EDI) in als systeem voor het verzamelen van gegevens voor het havengebeuren.
Toelichting	In het EDI-systeem worden alle gegevens over schip en lading geregistreerd. Invoering van EDI is belangrijk voor de direct betrokkenen, zoals de NV Havenbeheer, de MAS en de douane, maar ook voor de verzameling van statistische gegevens. De enige jaren geleden bij de NV Havenbeheer geïnstalleerde computerinstallatie is bewust met voldoende capaciteit uitgerust om EDI in te voeren.
Beoogd resultaat	Een goed toegerust haveninformatiesysteem en een bron voor belangrijke statistische gegevens.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	TCT/NV Havenbeheer.
Betrokkenen	TCT/MAS, Douane, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam (?).
Wanneer klaar	2008.
Actie 29	Realiseer Havenontvangstinstallaties voor het verwerken van afvalstoffen van zeeschepen.
Toelichting	Nadat het MARPOL-Vedrag is geïmplementeerd in de nationale wetgeving van Suriname, kan een havenontvangstinstallatie voor het verwerken van afvalstoffen afkomstig van zeeschepen worden gerealiseerd. Deze stoffen komen dan niet in het maritieme milieu terecht.
Beoogd resultaat	Realiseren havenontvangstinstallatie en voldoen aan internationale regelgeving.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	TCT/MAS
Betrokkenen	Ministerie van ATM (Milieu), zeevaartbedrijfsleven.
Wanneer klaar	2008.

Luchtvaart/luchthavens

Actie 30	Maak de opslagfaciliteiten voor geconditioneerde producten op Zanderij operationeel.
Toelichting	Op de luchthaven Zanderij zijn opslagfaciliteiten voor koel- en vriesprodukten beschikbaar gekomen, maar deze faciliteiten zijn nog niet operationeel. Dit betekent onnodig kapitaalverlies.
Beoogd resultaat	Opslagfaciliteiten voor koel- en vriesprodukten op de luchthaven Zanderij.
Verantwoordelijke	NV Luchthavenbeheer.
Trekker	TCT/NV Luchthavenbeheer.
Betrokkenen	Exporterend bedrijfsleven.
Wanneer klaar	Eind 2007.

HANDHAVING

Wegvervoer

Actie 31	Verleen opsporingsbevoegdheid aan de ambtenaren van TRAS, belast met de controle op het wegvervoer en intensiveer de controles.
Toelichting	Het controle-apparaat van TCT wordt ondergebracht bij een op te richten Transport Autoriteit Suriname (TRAS). Om doelgerichte opsporing en vervolging van overtredingen in het wegvervoer mogelijk te maken, moeten controle-ambtenaren van de TRAS gerichte opsporingsbevoegdheid krijgen en dienen ze te beschikken over de nodige middelen, bv. voertuigen en weegbruggen. Bijzonder aandachtspunt: een vlotte afhandeling van opgelegde sancties door OM en rechterlijke macht.
Beoogd resultaat	Controle-ambtenaren van de TRAS die toegerust zijn voor hun taak.
Verantwoordelijke	Minister van Justitie en Politie.
Trekker	Minister van TCT.
Betrokkenen	TCT/TRAS.
Wanneer klaar	2008.
Actie 32	Handhaaf de voorgeschreven maximale limiet van 8 ton aslast in het wegvervoer.
Toelichting	Overbelading veroorzaakt onaanvaardbaar hoge maatschappelijke kosten voor herstel van de weginfrastructuur en brengt bovendien de verkeersveiligheid in gevaar. Tegengaan door intensieve controle (weegbruggen), opsporing, vervolging en sancties (waarschuwing, afladen, boetes, toepassing Wet Economische Delicten, intrekken van de vervoervergunning). Gezien de sociaal-economische consequenties van deze actie is een soepele overgangsperiode met de nodige voorlichting op zijn plaats.
Beoogd resultaat	Strikte handhaving van de regelgeving inzake de aslasten in het wegvervoer.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW, Justitie en Politie.
Wanneer klaar	2008.
Actie 33	Handhaaf de voorschriften ten aanzien van de keuring van vrachtauto's.
Toelichting	Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en mede gezien de leeftijd van het wagenpark dient extra aandacht te worden besteed aan de technische staat van de vrachtauto's. Een strikte handhaving van de voorschriften is hier op z'n plaats.
Beoogd resultaat	Veilige vrachtauto's in het wegverkeer.
Verantwoordelijke	Minister van Justitie en Politie.
Trekker	Minister van TCT.
Betrokkenen	Ministeries OW.
Wanneer klaar	2008.

Binnenscheepvaart

Actie 34	Verleen opsporingsbevoegdheid aan de ambtenaren van MAS, belast met de controle op de binnenscheepvaart en intensiveer de controles.
Toelichting	Het controleapparaat van TCT voor de binnenscheepvaart wordt ondergebracht bij de Scheepvaartinspectie van de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS). Om

Beoogd resultaat	doelgerichte opsporing en vervolging van overtredingen in de binnenscheepvaart mogelijk te maken, moeten controle-ambtenaren van de MAS gerichte opsporingsbevoegdheid krijgen en dienen ze te beschikken over de nodige middelen, bv. snelle boten. Bijzonder aandachtspunt: een vlotte afhandeling van opgelegde sancties door OM en rechterlijke macht.
Verantwoordelijke	Controle-ambtenaren van de MAS die toegerust zijn voor hun taak.
Trekker	Minister van Justitie en Politie.
Betrokkenen	Minister van TCT.
Wanneer klaar	TCT/MAS.
	2008.
Actie 35	Handhaaf de voorschriften ten aanzien van de keuring van binnenschepen.
Toelichting	Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en mede gezien de leeftijd van de binnenschepen dient extra aandacht te worden besteed aan de technische staat van de binnenschepen. Een strikte handhaving van de voorschriften is hier op z'n plaats. Aandachtspunt: denk aan de herkenbaarheid van de binnenschepen (naam of nummer).
Beoogd resultaat	Veilig binnenscheepvaartverkeer.
Verantwoordelijke	TCT/MAS/Scheepvaartinspectie.
Trekker	Minister van TCT.
Betrokkenen	Ministerie Justitie en Politie.
Wanneer klaar	2008.

ORGANISATIE *Sectoroverschrijdende acties*

Actie 36	Creëer een beleidsafdeling Goederenvervoer bij TCT en stel deze verantwoordelijk voor de implementatie van het beleid.
Toelichting	Het nieuwe goederenvervoerbeleid vraagt om een goede implementatie en een goede begeleiding met eigen verantwoordelijkheden. Het opzetten van een beleidsafdeling betekent ook voorzien in huisvesting, personeel en middelen om goed te kunnen functioneren.
Beoogd resultaat	Een goed functionerende afdeling Goederenvervoerbeleid bij TCT.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie BIZA, Personeel TCT.
Wanneer klaar	Eind 2007.
Actie 37	Richt een Transport Autoriteit Suriname (TRAS) op.
Toelichting	De voorgestelde TRAS is een zuiver uitvoerend orgaan, belast met de vergunningverlening en de controle op het gebied van het transport van goederen (wegvervoer, binnenscheepvaart) en personen (vervoer met autobussen, taxi's) in de meest ruime zin. Daarmee ontstaat de gewenste scheiding tussen beleid en uitvoering. Oprichting van de TRAS betekent ook voorzien in huisvesting, personeel en middelen om goed te kunnen functioneren. Enkele vragen moeten nog worden beantwoord: 1. Werkingsgebied van de TRAS, taakverdeling met de MAS inzake vergunningverlening (TRAS) en inspectie binnenvaart (MAS). 3. Taakverdeling met OW inzake verkeersaspecten (controle met mobiele weegbrug).

Beoogd resultaat	2. Overige potentiële taken van de TRAS, zoals kentekenregistratie, technostations, uitvoering parkeerbeleid.
Verantwoordelijke	Goed werkend uitvoerend orgaan van TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministeries BIZA, OW, H&I, Justitie en Politie, Personeel TCT.
Wanneer klaar	2008.

Actie 38 **Vorm de bestaande Scheepvaartschool om tot Transportschool en voeg daar in een later stadium een Kenniscentrum Logistiek aan toe.**

Toelichting	De vakopleidingen voor de ondernemers in het goederenvervoer (wegvervoer en binnenscheepvaart) en later wellicht ook voor ondernemers in het personenvervoer (bushouders en taxi's) kunnen bij de Transportschool worden ondergebracht. De school kan later worden uitgebreid met een Kenniscentrum Logistiek.
Beoogd resultaat	Goede vakopleiding voor de transportsector teneinde een kwalitatief betere transportsector te bereiken. Kennis op transportgebied.
Verantwoordelijke	Minister van TCT.
Trekker	Minister van TCT.
Betrokkenen	Ministeries van Justitie en Politie, MINOV, ABS.
Wanneer klaar	2008.

KENNIS

Sectoroverschrijdende acties

Actie 39 **Zorg voor opleiding en training van de leiding en de medewerkers van de nieuwe beleidsafdeling Goederenvervoer van TCT.**

Toelichting	De leiding en het personeel moeten vertrouwd raken met de verantwoordelijkheid en het managen van en het werken op een beleidsafdeling (institutionele versterking van TCT).
Beoogd resultaat	Een goed functionerende afdeling Goederenvervoerbeleid bij TCT.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Personeel TCT, Opleidingsinstituten.
Wanneer klaar	Eind 2007.

Actie 40 **Bereid het personeel van de TRAS voor op hun nieuwe taak d.m.v. opleiding en training voor uitvoerende- en inspectietaken.**

Toelichting	Het personeel van de TRAS moet goed voorbereid zijn op hun taken, bijvoorbeeld door omscholing van de mensen van de Dienst Vervoer en van de bestaande inspectie bij TCT. Deze institutionele versterking van het apparaat is nodig voor een goed functioneren van de TRAS.
Beoogd resultaat	Goed gekwalificeerd personeel bij de TRAS.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Personeel van TCT, Opleidingsinstituten.
Wanneer klaar	Eind 2007.

Actie 41 **Onderzoek welke cijfers en feiten nodig zijn voor het goederenvervoerbeleid.**

Toelichting	Voor een goede uitvoering van het goederenvervoerbeleid is in ieder geval de volgende basisinformatie inzake de omvang en de structuur van het goederenvervoer in Suriname noodzakelijk: Het aantal, de structuur en de omvang van de vervoersondernemingen in de verschillende sectoren; het aantal, de aard en omvang van de vervoermiddelen; de vervoersstromen en het belang van het nationale en internationale goederenvervoer voor de Surinaamse economie. In overleg met het ABS en op basis van de uitkomsten van EDI zullen deze statistische gegevens beschikbaar moeten komen.
Beoogd resultaat	Goede basisinformatie om goederenvervoerbeleid te voeren.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	ABS, NV Havenbeheer.
Wanneer klaar	Begin 2008.
Actie 42	Verricht een aantal studies en onderzoeken
Toelichting	Voor doelmatige politieke besluitvorming zijn ‘cijfers en feiten’ nodig. Het moet ook allemaal kloppen waarover men besluiten neemt. Op dit moment ontbreekt een systematische en planmatige aandacht voor het opbouwen van kennisbanken op het punt van het goederenvervoer. Er is onvoldoende inzicht in getallen, hoeveelheden, trends prognoses, zowel nationaal, regionaal als mondiaal. Zet daarom in de context van het in een andere actie genoemde Kenniscentrum Logistiek (zie Actie 35), naast de elders genoemde studies, tenminste de volgende studies en onderzoeken uit: - Een integrale verkeers- en vervoersstudie (Mobiliteitsstudie). Er is te weinig bekend van het voertuigbezit, het voertuiggebruik, de kwaliteit van voertuigen, wonen, werken, recreatie. - Een onderzoek naar de kosten van de verschillende vervoerstakken. Kosten in uitgebreide zin, dus, naast de kosten voor het gebruik van de infrastructuur, ook de maatschappelijke kosten van bijvoorbeeld de schade aan natuur en milieu en de veiligheidsschade door transport. Omdat die kennis niet aanwezig is, is het niet mogelijk een goede vergelijking te maken in welke vervoerstak maatschappelijk gezien de beste investeringen kunnen plaatsvinden. - Een demografische studie bevolkingsontwikkeling nationaal, regionaal, mondiaal als onderlegger voor politieke besluitvorming/investeringen met langetermijn consequenties. Onderzoek daarin de ontwikkelingen op het vlak van ontgroening (minder jongeren), vergrijzing (meer ouderen) en bevolkingsdaling (minder inwoners). Met name dat laatste wordt tussen nu en 2070 een mondiaal verschijnsel, met grote gevolgen voor de politieke agenda van alle landen ter wereld (zie voor meer info: www.bevolkingsdaling.nl). - Een haalbaarheidsstudie naar de invoering van Californische normen voor de uitstoot gassen wegvervoer. Californië loopt sinds 20 jaar voorop in de wereld als het gaat om het normeren van de toegestane uitstoot van gassen van voertuigen. Dat was voor de EU begin jaren negentig aanleiding om naar Californisch voorbeeld de driewegkatalysator vervroegd in te voeren. De leefbaarheid van delen van Paramaribo staat ernstig onder druk door de onmatige uitstoot van gassen. Daardoor komen ook economische processen in gevaar en wordt het culturele erfgoed bedreigd door versneld verval. - Een haalbaarheidsstudie voor de aanleg van een nieuwe haven aan de monding van de Surinamerivier. De huidige locatie van de Nieuwe Haven heeft ruimtelijke, logistieke en vervoerstechnische beperkingen. De grenzen

zijn bereikt terwijl de economische mogelijkheden door een uitbouw van de regiofunctie en het accommoderen van cruiseschepen, nog aanzienlijk kunnen groeien. Vanuit transport-, milieu- en veiligheidsoverwegingen is de huidige locatie steeds minder aantrekkelijk, terwijl de onderhoudskosten voor het behoud van de oevers aan beide zijden van de rivier aanzienlijk zullen zijn. Een andere locatie, in de buurt van Nieuw Amsterdam zou aantrekkelijker kunnen zijn, mede uit een oogpunt van verdere ontsluiting en industriële, c.q. landbouwontwikkeling van Commowijne.

- f. Een haalbaarheidsstudie naar de **invoering van een ander systeem van laden en lossen, en van de distributie van goederen**. Door de spreiding van economische activiteiten door de hele stad is er overdag sprake van veel onveiligheid en congestie door vrachtauto's die goederen laden en lossen. Bestudeerd zou moeten worden of laden en lossen niet zou moeten plaatsvinden in de nachtelijke uren, of het niet zinvol zou zijn om aan de rand van de stad of bij de zeehaven opslag- en distributiecentra op te richten vanwaar de distributie van goederen kan plaatsvinden met kleine, elektrisch aangedreven bestelbusjes.
- g. Infrastructuur zodanig aanpassen, dat op **hoofdwegen een aslast van 10 ton** kan worden toegestaan, o.a. op wegen van en naar de zeehaven en bedrijventerreinen ('Export Processing Zones').

Beoogd resultaat	Een kennisbank met cijfers en feiten, prognoses en haalbaarheidstudies over goederenvervoer.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	Minister TCT
Betrokkenen	Diversen
Wanneer klaar	Afhankelijk van gestelde prioriteiten.

Wegvervoer

Actie 43

Toelichting

Stel Modules Vakopleiding Wegvervoer vast.

De voorgestelde modules (zie Bijlage 3) kunnen een verhoging van de kwaliteit van de bedrijven in het wegvervoer tot gevolg hebben. Nadat in overleg met MINOV en de sector overeenstemming bestaat over de inhoud van de modules kunnen ze worden vastgesteld. Aandachtspunt: denk aan een aanvullende vakopleiding voor chauffeurs groot rijbewijs.

Beoogd resultaat	Kwalitatief betere wegvervoerbedrijven, Lesprogramma.
Verantwoordelijke	Minister MINOV.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Minister MINOV, bedrijfsleven in het wegvervoer.
Wanneer klaar	2008.

Binnenscheepvaart

Actie 44

Toelichting

Stel Modules Vakopleiding Binnenscheepvaart vast.

De voorgestelde modules (zie Bijlage 3) kunnen een verhoging van de kwaliteit van de bedrijven in de binnenscheepvaart tot gevolg hebben. Nadat in overleg met MINOV en de sector overeenstemming bestaat over de inhoud van de modules kunnen ze worden vastgesteld.

Beoogd resultaat	Kwalitatief betere binnenscheepvaartbedrijven, Lesprogramma.
Verantwoordelijke	Minister MINOV.
Trekker	Minister TCT.

Betrokkenen	Ministerie MINOV, Bedrijfsleven in de binnenvaart.
Wanneer klaar	2008.
Actie 45	Verzamel hydrografische data over de binnenwateren.
Toelichting	Een goede bevaarbaarheid van binnenwateren is belangrijk voor het gebruik ervan. Om dit te kunnen beoordelen zijn hydrografische gegevens noodzakelijk. Deze gegevens ontbreken echter. Een hydrografische studie kan de nodige gegevens opleveren.
Beoogd resultaat	Een goed en betrouwbaar vaarwegenstelsel voor de binnenscheepvaart.
Verantwoordelijke	Minister OW.
Trekker	TCT/MAS/Hydrografie.
Betrokkenen	Binnenvaartbedrijfsleven.
Wanneer klaar	2008.

Spoorvervoer

Actie 46	Verricht een haalbaarheidsstudie spoorverbinding Paramaribo – Paranam – luchthaven Zanderij – Brownsweg.
Toelichting	In Actie 13 inzake de ruimtelijke reservering voor dit traject is de mogelijke zin en betekenis van deze verbinding uitvoerig gemotiveerd. Teneinde ook in economische zin de mogelijkheid van realisering van deze potentiële verbinding te onderzoeken zou een haalbaarheidsstudie moeten worden verricht. Deze zou het karakter kunnen krijgen van een Corridor-studie, waarbij ook de andere vervoermodaliteiten op deze verbinding worden onderzocht.
Beoogd resultaat	Corridor-studie Paramaribo – Paranam – luchthaven Zanderij – Brownsweg. Haalbaarheid van een spoorverbinding op dit traject.
Verantwoordelijke	Minister OW.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Europese Unie, onderzoeksinstituten.
Wanneer klaar	2008.

Zeescheepvaart/zeehavens

Actie 47	Verricht een studie naar de potenties van de kustvaart.
Toelichting	In de visie dat de haven van Paramaribo een regiofunctie moet krijgen, speelt de kustvaart voor het ‘feederen’ van containers naar havens in de direct omliggende landen, ook uit milieu-oogpunt, een belangrijke rol. Daarom is het zinvol om een studie te verrichten naar de potenties van de kustvaart.
Beoogd resultaat	Inzicht in de mogelijkheden voor de kustvaart in de regio.
Verantwoordelijke	Minister TCT.
Trekker	TCT/NV Havenbeheer.
Betrokkenen	TCT/MAS, Maritiem bedrijfsleven.
Wanneer klaar	2008.
Actie 48	Onderzoek de mogelijkheid voor aanschaf van een Havensimulator.
Toelichting	In het kader van het hervatten van het maritiem onderwijs in Suriname (Scheepvaatschool) lijkt het zinvol om na te gaan of de aanschaf van een eigen Havensimulator ten behoeve van de hele regio rendabel is.
Beoogd resultaat	Inzicht in de mogelijk voor aanschaf van een Havensimulator in Suriname.
Verantwoordelijke	Minister TCT.

Trekker	TCT/MAS.
Betrokkenen	Ministerie MINOV, TCT/NV Havenbeheer, Scheepvaartschool Suriname, maritiem bedrijfsleven.
Wanneer klaar	2008.

Luchtvaart/luchthavens

Actie 49	Onderzoek de mogelijkheid van versnelling van het transport van bederfelijke exportgoederen vanuit het binnenland.
Toelichting	Het goederenvervoer door de lucht betreft in het algemeen het vervoer van hoogwaardige en bederfelijke goederen, zoals verse vis, verse landbouwprodukten en bloemen. De vrije Caricom-markt biedt voor de afzet van dit soort goederen in de toekomst goede mogelijkheden. Het belangrijkste probleem hierbij is de duur van het transport in Suriname als gevolg van de slechte infrastructuur en de tijdelijke opslag van temperatuurgevoelige goederen (Actie 27).
Beoogd resultaat	Inzicht in de mogelijkheden van versnelling van het transport van bederfelijke exportgoederen binnen Suriname.
Verantwoordelijke	Minister H&I.
Trekker	Minister TCT.
Betrokkenen	Ministerie OW NV Luchthavenbeheer.
Wanneer klaar	2008.

6. Uitvoeringsaspecten

Voor een doeltreffende uitvoering van het Actieplan is het volgende nodig.

Instellen van een projectteam

Het effectief uitvoeren van dit geïntegreerd actieplan is geen eenvoudige zaak. Eén ministerie alléén kan dat niet aan. Vooral ook omdat er zoveel andere ministeries, diensten en de private partijen bij betrokken zijn. In de geest van de Acties 1 en 2, respectievelijk een besluit nemen om het goederenvervoerbeleid geïntegreerd aan te pakken en om dat te doen op basis van een convenant tussen de betrokken ministeries, ligt het in de rede om een interdepartementaal projectteam in te stellen. Zo mogelijk aangevuld met enkele personen uit de private sector die met het goederenvervoer te maken hebben.

Zo'n team zou minstens een jaar, fulltime en dus niet belast met ander werk, tot opdracht moeten hebben een goede uitvoering van het Actieplan te realiseren. Bijgestaan door consultants met ervaring in project- en procesmanagement en met de methodologie van interactief, strategisch beleid uitvoeren. Als door drukke bezigheden van het bestaande apparaat, dan wel door het ontbreken van adequate kennis en ervaring met dergelijke processen, geen team zou kunnen worden samengesteld, zou het aanbeveling verdienen eerst te werken aan institutionele versterking.

Startactiviteiten van het projectteam

Eerst dient aandacht te worden geschonken aan team building.

Voorts moet het team worden gehuisvest op een adequate teamlocatie met adequate middelen zoals per persoon een moderne PC met de benodigde software, internetaansluiting ADSL, randapparatuur en kantoorbehoeften.

Het team ontwerpt een omgevingsanalyse en een communicatieve aanpak van sleutelfiguren en experts die nadrukkelijk bij de uitvoering van het Actieplan betrokken moeten worden.

Budgettaire aspecten

Men dient rekening te houden met de volgende kostensoorten:

- ☐ De salarissen van de projectteamleden.
- ☐ De locatie waar het projectteam is gehuisvest.
- ☐ De apparatuur waarmee het projectteam werkt.
- ☐ De productie, de vermenigvuldiging en de distributie van stukken.
- ☐ Organisatiekosten zoals de huur van vergaderruimten voor meetings met de stakeholders/experts, en kosten voor catering.
- ☐ Reis- en verblijfskosten voor trips naar de buitengebieden waar ook stakeholders en deskundigen verblijven.
- ☐ Externe begeleiding op het gebied van processturing (project- en procesmanagement, interactief strategisch beleid maken en uitvoeren).

Bijlage 1 Programma van de workshop 12 en 13 februari 2007

Interactieve Procesgang Beleidsnota Goederenvervoer Suriname

Inleiding

In 2003 en 2004 is er in Suriname veel gebeurd op het vlak van transport- en infrastructuurbeleid. In januari 2004 verscheen de *EU-Transportstudie* voor Suriname. Vlak daarvoor speelde in november 2003 de door ondergetekenden verzorgde meerdaagse *Workshop Personenvervoerbeleid* met deelnemers uit de private en publieke sector. Tevens verscheen in februari 2003 in concept de *Beleidsnota Goederenvervoer Suriname* van drs. F. C. Hoendermis. Deze drie activiteiten liggen in elkaars verlengde en vullen elkaar goed aan.

De tijd is rijp voor implementatie. Na overleg met de Minister en met het management van TCT, willen wij begin 2006 starten met een aantal activiteiten, gericht op het uitvoerbaar maken (en de concrete uitvoering) van de genoemde werkzaamheden. Om te beginnen met het goederenvervoerbeleid. De beleidsnota (die u hierbij in concept ontvangt) moet geactualiseerd worden naar de stand van zaken van 2006. Bovendien moet opnieuw een breed draagvlak voor die beleidsnota worden verworven in de private en publieke sector.

Voor beide strevingen (update en draagvlak) denken wij aan een korte, interactieve procesgang: met de inzichten van sleutelfiguren uit de private en publieke sector maken we de beleidsnota compleet en uitvoerbaar voor de betrokken organisaties. Daarbij schenken wij tevens aandacht aan de institutionele aspecten, zoals de uitvoering, de handhaving en de organisatie.

Opzet en inhoud van de interactieve procesgang

In de beoogde, korte opzet wordt uitgegaan van een sessie van 2 dagen met alle direct betrokkenen, later gevolgd door een viertal vergaderingen met experts om de uitkomsten van de eerdere sessie te bespreken. Het beoogde resultaat is bij betrokkenen draagvlak te verkrijgen voor een geactualiseerde nota met een concreet Actieplan op het gebied van het goederenvervoerbeleid in Suriname.

Voor de tweedaagse sessie worden 20-25 personen uitgenodigd die betrokken zijn bij het goederenvervoer in Suriname. In deze sessie komen de volgende vragen aan de orde:

- Welke problemen ziet u in het goederenvervoer?
- Wat ziet u als de oorzaken van deze problemen?
- Wat ziet u als de beste oplossingen voor deze problemen?
- Welke concrete acties moeten hier uit voortvloeien?

Vervolgens worden de genoemde concrete acties zo gedetailleerd mogelijk uitgewerkt.

De resultaten van de tweedaagse sessie worden, inclusief de in detail uitgewerkte actiepunten, door de projectleiding in de dagen na de sessie in een geactualiseerde beleidsnota verwerkt tot een concreet Actieplan en onder de deelnemers van de sessie en van de expert-vergaderingen verspreid.

Deze bijgewerkte nota vormt de basis voor vier vergaderingen met de volgende groepen van experts:

- Overheid, beleid en institutionele aspecten (TCT/OW/WAS/Politie/Justitie).
- Bedrijfsleven/Verladers (VSB)/Universiteit.
- Vertegenwoordigers vervoerders (KKF).
- Vakbonden en Consumentenorganisaties.

Beoogde resultaten

Het eindresultaat betreft een voorstel voor een breed gedragen beleidsnota met een Actieplan met een belangrijke concrete operationele uitwerking en bijbehorende organisatie, zoveel mogelijk aansluitend op de EU-Transportstudie. De keuze voor deze verkorte procesmatige benadering levert voorts nog andere resultaten op, te weten: versterking van de samenwerking binnen en tussen alle betrokken partijen; overbrugging van bestuurlijk/politieke tegenstellingen en van tegenstellingen tussen de publieke en private sectoren; draagvlak voor de besluitvorming; bereidheid om de acties uit het Actieplan ook daadwerkelijk ter hand te nemen; een eerste aanzet *body of knowledge* van cijfers en feiten als basis voor toekomstig beleid; inverdieneffecten door intercollegiale uitwisseling van informatie, kennis en ervaring, zowel binnen de organisaties van de betrokken partijen, als tussen die organisaties.

Programma

Het programma van het project belooft 2 weken en ziet er als volgt uit:

- Donderdag: Aankomst projectleiding.
- Vrijdag t/m Zondag: Voorbereiding, inrichting zaal, check deelnemers, catering et cetera.
- Maandag en Dinsdag: Tweedaagse sessie.
- Woensdag t/m Zondag: Verwerken uitkomsten tweedaagse sessie, tijdige (voor het weekend) verzending resultaat. Voorbereiding vergaderingen met experts.
- Maandag en Dinsdag: Vergaderingen met experts (4 dagdelen achter elkaar).
- Woensdag en Donderdag: ontwerp eindversie beleidsnota en Actieplan.
- Donderdag: Afsluitend overleg met TCT en vertrek projectleiding.

Projectleiding

De workshop staat onder leiding van mr.dr. L.E.M. Klinkers, directeur van Klinkers Public Policy Consultants in Den Haag. Daarnaast treedt als begeleider op drs.F.C. Hoendermis, voormalig werkzaam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en deskundige op het gebied van het goederenvervoerbeleid.

Benodigde faciliteiten

Om dit programma te laten slagen hebben wij gedurende deze twee weken een kleine kantoorruimte nodig met een aantal computers en een printer, alsmede voor 2 dagen een grote vergaderruimte. Een en ander zal in de begroting van het project worden verwerkt. Voorts zouden we graag beschikken over twee beleidsmedewerkers van TCT als ook over een van de secretaressen om al het productiewerk tijdig te kunnen opzetten en afronden. Voor hen is dit overigens ook een belangrijk leerproces.

Financiering en tijdpad

Financiering van het project zou mogelijk kunnen geschieden uit het Voorbereidingsfonds in het kader van de Verdragsmiddelen.

Wat betreft het tijdpad wordt voorgesteld het project in februari/maart 2006 uit te voeren.

Den Haag, 16 november 2005
mr.dr. L.E.M.Klinkers / drs.F.C.Hoendermis

Bijlage 2 Beleidsnota Goederenvervoer Suriname

Beleidsnota
Goederenvervoer
Suriname

Paramaribo, 25 februari 2003

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING/CONCLUSIES

1. INLEIDING
2. STRUCTUUR GOEDERENVERVOER
3. PROBLEEMSTELLING
4. DOELSTELLINGEN GOEDERENVERVOER
5. GOEDERENVERVOERBELEID
6. REGELGEVING GOEDERENVERVOER
7. UITVOERING GOEDERENVERVOERBELEID
8. HANDHAVING GOEDERENVERVOERBELEID
9. ORGANISATIE

SLOTOPMERKINGEN

SAMENVATTING/CONCLUSIES

Het goederenvervoer betreft in beginsel alle vervoertakken en havens. Deze beleidsnota richt zich derhalve op het wegvervoer, de binnenscheepvaart, het spoorvervoer, de zeescheepvaart/zeehavens en de luchtvaart/luchthavens.

Het goederenvervoer is van groot belang voor de Surinaamse economie. Maatschappelijk gezien kan de economie zonder goederenvervoer niet functioneren. Economisch gezien biedt het goederenvervoer werkgelegenheid en inkomen. Deze economische functie van het goederenvervoer kan ook in internationale zin verder worden uitgebouwd. Het goederenvervoer kent naast maatschappelijke en economische voordelen echter ook nadelen, zoals de overbelading in het wegvervoer.

Bij het formuleren van een goederenvervoerbeleid moet daarom met name rekening worden gehouden met de maatschappelijke aspecten veiligheid, efficiency en duurzaamheid. Een en ander is verwerkt in een integrale beleidsvisie met passende beleidsmaatregelen. Daarbij is het uitgangspunt dat alleen de echt noodzakelijke maatregelen worden getroffen.

Het resultaat is een lichte vorm van marktordening voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart in de vorm van een vergunningstelsel. In dat verband zal tevens een aantal maatregelen worden getroffen om de kwaliteit van de desbetreffende bedrijfstakken en daarmee van het goederenvervoer te verhogen.

Het formuleren van beleid alleen is niet voldoende. Teneinde het beleid ook effectief te doen zijn, is tevens aandacht besteed aan de bijbehorende regelgeving, de beleidsuitvoering en de beleidshandhaving als schakels in een keten. Tenslotte zal ook de organisatie passend moeten zijn.

Het na te streven eindresultaat is een kwalitatief hoogwaardige goederenvervoermarkt met gezond functionerende bedrijven die bijdragen aan werkgelegenheid en inkomen en waarbij de maatschappelijke nadelen van het goederenvervoer zoveel als mogelijk worden ondervangen. 1. INLEIDING

In de Beleidsnota Transport 2001/2005 van het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme (TCT) is het goederenvervoerbeleid niet nader uitgewerkt. Deze nota strekt ertoe om, binnen het kader van de in de algemene nota geformuleerde doelstellingen, aan dit onderdeel van het transportbeleid een nadere invulling te geven.

Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de Surinaamse economie. Zonder goederenvervoer zou er geen im- en export van goederen kunnen plaatsvinden. Het goederenvervoer kent naast voordelen echter ook maatschappelijke nadelen op het gebied van veiligheid en milieu. Vanuit een te formuleren beleidsvisie op het goederenvervoer zal worden getracht deze nadelen zoveel als mogelijk te ondervangen en tevens de kwaliteit van het vervoer te verhogen. Een en ander zal een zekere ordening van de goederenvervoermarkt, met name voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart, tot gevolg hebben.

In beginsel zullen alle vervoertakken en havens die bij het goederenvervoer zijn betrokken in deze nota een plaats krijgen. Het betreft derhalve het wegvervoer, de binnenscheepvaart, het spoorvervoer, de zeescheepvaart/zeehavens en de luchtvaart/luchthavens. Het pijpleidingvervoer is in deze nota niet meegenomen omdat dit in hoofdzaak eigen vervoer betreft. Wel zullen hiervoor zonodig tracés worden gereserveerd.

Het formuleren van beleid alleen is niet voldoende. Teneinde het beleid ook effectief te doen zijn, zal tevens aandacht moeten worden besteed aan de bijbehorende regelgeving, de beleidsuitvoering en de beleidshandhaving als schakels in een keten. Tenslotte zal ook de organisatie passend moeten zijn. In de nota zullen al deze aspecten achtereenvolgens worden behandeld.

2. STRUCTUUR GOEDERENVERVOER

Bij het formuleren van beleid is het van belang te beschikken over de nodige basisinformatie inzake de omvang en de structuur van het goederenvervoer in Suriname. Daarbij gaat het met name om het aantal, de structuur en de omvang van de vervoersondernemingen in de verschillende sectoren, het aantal en de omvang van de vervoermiddelen, de vervoersstromen en het belang van het nationale en internationale goederenvervoer voor de Surinaamse economie.

Met uitzondering van de gegevens over de zeescheepvaart, de zeehavens en de samenstelling van het vrachtautopark bestaan er feitelijk geen recente statistische gegevens die in het kader van deze nota bruikbaar zijn. Per saldo kan dan ook worden geconcludeerd dat het aantal statistische gegevens over het verkeer en vervoer, waarover het Algemeen Bureau voor de Statistiek (ABS) beschikt, duidelijk onvoldoende is en op korte termijn verbetering behoeft. In overleg met het ABS zal hierop actie worden genomen.

3. PROBLEEMSTELLING

De belangrijkste problemen in het goederenvervoer zijn voor de verschillende vervoersmodaliteiten als volgt:

- **Algemeen:** Ontbreken van een integrale visie op het goederenvervoer.
- **Wegvervoer:** Overbelading van vrachtauto's, technische staat van vrachtauto's.
- **Binnenscheepvaart:** Onvoldoende nautische kennis, waardoor veel ongevallen met binnenschepen, technische staat van binnenschepen.
- **Spoorvervoer:** Aanwezige infrastructuur en materieel onbruikbaar.

- **Zeescheepvaart/zeehavens:** Uitvoering internationaal milieu- en veiligheidsbeleid (Marpol/Solas).
- **Luchtvaart/luchthavens:** Transportduur en opslag geconditioneerd vervoer.

4. DOELSTELLINGEN GOEDERENVERVOER

De in de Beleidsnota Transport 2001-2005 geformuleerde doelstelling is onverkort van toepassing op het goederenvervoer. In dat verband dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de volgende vooral maatschappelijke aspecten.

- De **veiligheid in het goederenvervoer** wordt maatschappelijk gezien voor alle vervoersmodaliteiten van uitermate groot belang geacht. Het wegvervoer en de binnenscheepvaart vragen op dat punt om specifieke beleidsmaatregelen.
- Een **vlot en efficiënt goederenvervoer** is, behalve voor de vervoerbedrijven zelf in de vorm van een verhoging van de beladingsgraad, belangrijk voor de Surinaamse economie en het milieu in de vorm van minder verkeerscongestie en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Een stimulerend kwaliteitsbeleid kan hierbij ondersteunend werken.
- Een **duurzaam goederenvervoer**, waarbij uit milieu-oogpunt zoveel als mogelijk de voorkeur wordt gegeven aan het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten, is vooral voor de langere termijn van belang. Prijs- en stimuleringsmaatregelen vormen hierbij de sturende instrumenten.

5. GOEDERENVERVOERBELEID

Algemeen

Het goederenvervoer is, met de inachtneming van de hierboven omschreven doelstellingen, van groot belang voor de Surinaamse economie. Maatschappelijk gezien kan de economie zonder goederenvervoer niet functioneren. Economisch gezien biedt het goederenvervoer werkgelegenheid en inkomen. Deze economische functie van het goederenvervoer kan, met inachtneming van de hierboven omschreven doelstellingen, ook in internationale zin verder worden uitgebouwd.

De zeehavenfunctie staat daarbij als belangrijke schakel in het goederenvervoer centraal. Goederen worden in de haven overgeslagen van zeeschepen op andere vervoersmodaliteiten voor vervoer naar het achterland en omgekeerd. De concurrentiepositie van de haven van Paramaribo ten opzichte van de havens in de direct aangrenzende landen is relatief gunstig. Hoewel het ook een getijdenhaven betreft en de diepgang beperkingen kent, hoeft er niet gebaggerd te worden. Daardoor kan de haven van Paramaribo een meer regionale functie gaan vervullen. Wel zal in dat verband de kwaliteit van het vervoer naar en van het achterland op een aantal punten moeten verbeteren.

De staat van de infrastructurele hoofdverbindingen in het wegennet is redelijk goed. Met name de thans vaste oeververbindingen in Suriname kunnen in belangrijke mate bijdragen aan een vlotte doorstroming van het wegverkeer. Ook de kustvaart kan bij de aan- en afvoer van goederen naar de haven een belangrijke rol vervullen. De binnenscheepvaart kan, mits aan bepaalde voorwaarden wat betreft de infrastructuur wordt voldaan, hierin eveneens een functie vervullen. De veerverbindingen met de buurlanden behoeven eveneens verbetering.

Teneinde de uitbouw van de economische functie van het goederenvervoer ook werkelijk te kunnen realiseren, zullen daarnaast de verschillende vervoersmodaliteiten in het goederenvervoer aan bepaalde kwaliteitseisen moeten voldoen. In dat verband zal, in het bijzonder met betrekking tot het wegvervoer en de binnenscheepvaart, een aantal maatregelen ter verhoging van de kwaliteit van het goederenvervoer moeten worden getroffen.

Naast de zeehavenfunctie kan ook de luchthavenfunctie in dit verband, zij het in mindere mate, een overeenkomstige bijdrage leveren.

De export van vervoerdiensten komt in de vorm van werkgelegenheid, inkomen en deviezen ten goede aan de Surinaamse economie.

Het goederenvervoer kent naast maatschappelijke en economische voordelen echter ook nadelen. Zoals reeds eerder in deze nota aangegeven liggen deze nadelen met name op het gebied van veiligheid en milieu. Het past in een integrale beleidsvisie op het goederenvervoer om ook deze aspecten in kaart te brengen en oplossingen aan te geven.

In het onderstaande zullen de verschillende vervoersmodaliteiten achtereenvolgens aan de omschreven doelstellingen en beleidsvisie worden getoetst en zullen passende beleidsmaatregelen worden voorgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat alleen de echt noodzakelijke maatregelen worden getroffen.

Wegvervoer

In de sector van het wegvervoer is op het gebied van de kwaliteit van het vervoer in feite nog niets geregeld en heeft nog geen enkele ordening plaatsgevonden. De problemen die in ieder geval moeten worden opgelost zijn de overbelading boven de wettelijke aslast van 8 ton en de verhoging van de kwaliteit van de sector wegvervoer. Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen verdient aandacht.

Door de overbelading van vrachtauto's, o.a. met zand/grind, houtblokken en natuursteen, wordt grote maatschappelijke schade aangericht in de vorm van kapotte wegen en bruggen en op het punt van de verkeersveiligheid. Ook de technische staat van het vrachtautopark verdient uit het oogpunt van verkeersveiligheid aandacht, evenals de concurrentie verhoudingen binnen de sector wegvervoer.

Een verhoging van de kwaliteit van de sector wegvervoer is noodzakelijk teneinde de sector aan het op basis van de doelstellingen geformuleerde goederenvervoerbeleid te laten voldoen. Een beperkte vorm van marktordening is hiertoe noodzakelijk.

Per saldo betreft het de volgende beleidsmaatregelen voor de sector wegvervoer:

- Realiseren van een **vergunningstelsel** op basis van kwalitatieve eisen voor bedrijven in het wegvervoer. Alleen bedrijven met zware vrachtauto's vallen als doelgroep onder het stelsel. Toelatingsvoorwaarden zijn een "Verklaring van goed gedrag" en "Technisch goedgekeurde vrachtauto's". Het vakdiploma kan hieraan met een tijdelijke ontheffingsmogelijkheid worden toegevoegd. Intrekkingsgronden zijn overbelading (na waarschuwing en boetes), rijden met technisch niet goedgekeurde vrachtauto's en rijden zonder groot rijbewijs.
- Aanpassen van de **Wet Economische Delicten (WED)** teneinde het behaalde economisch voordeel bij overbelading te kunnen afroemen.
- Onderzoek **vervoer gevaarlijke stoffen** per vrachtauto.
- Realiseren van een versterkte **controle** op het wegvervoer met adequate middelen.
- Toepassen van het **prijsmechanisme** (motorijtuigenbelasting/accijns) als instrument om milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten te stimuleren (De gebruiker/vervuiler betaalt).
- Voorbereiden van een **vakdiploma** voor ondernemers in het goederenvervoer over de weg ter verhoging van de toekomstige efficiency en kwaliteit van de sector wegvervoer.

Binnenscheepvaart

De sector binnenscheepvaart kent evenmin een vorm van economische ordening. Binnenschepen zijn verder niet onderworpen aan een periodieke technische keuring. In deze sector liggen de belangrijkste problemen eveneens op het gebied van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van het vervoer.

Zoals eerder in de probleemstelling aangegeven, worden de problemen in de binnenscheepvaart met name veroorzaakt door onvoldoende nautische kennis, waardoor veel ongevallen ontstaan. Verder is de technische staat van binnenschepen vaak onvoldoende. Beleidsmatige aandacht voor schip en bemanning is derhalve noodzakelijk, evenals voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenschip.

Een verhoging van de kwaliteit van de sector binnenscheepvaart is noodzakelijk teneinde de sector aan het op basis van de doelstellingen geformuleerde goederenvervoerbeleid te laten voldoen. Met name uit het oogpunt van het streven naar een duurzaam goederenvervoer is een verhoging van de kwaliteit en een stimulering van de

binnenscheepvaart als milieuvriendelijke vervoersmodaliteit maatschappelijk van groot belang. Een beperkte vorm van marktordening is hiertoe noodzakelijk.

De infrastructuur voor de binnenscheepvaart in Suriname is in slechte staat. Daarom zal in het kader van de gewenste stimulering en ontwikkeling van de binnenscheepvaart tevens aandacht moeten worden gegeven herstel, onderhoud en beheer van de infrastructuur voor deze belangrijke sector.

Gezien de overeenkomstige problematiek is ten aanzien van de sector binnenscheepvaart, wat betreft de marktordening, voor dezelfde benadering gekozen als voor het wegvervoerbeleid. Per saldo leidt dit tot de volgende beleidsmaatregelen voor de sector binnenscheepvaart:

- Invoeren van een **vaarbewijs** voor het besturen van binnenschepen en regelen van de **Opleiding**.
- Realiseren van een **vergunningenstelsel** op basis van kwalitatieve eisen voor bedrijven in de binnenscheepvaart. Bedrijven die goederen vervoeren per binnenschip vallen als doelgroep onder het stelsel. Daarnaast zullen ook binnenvaartbedrijven die personen vervoeren in het stelsel worden betrokken. De doelgroep is dezelfde als voor het vaarbewijs. Toelatingsvoorwaarden zijn een “Verklaring van goed gedrag” en “Technisch goedgekeurde binnenschepen”. Het vakdiploma kan hieraan met een tijdelijke ontheffingsmogelijkheid worden toegevoegd. Intrekkingsgronden zijn varen met technisch niet goedgekeurde binnenschepen en varen zonder vaarbewijs.
- Onderzoek **vervoer gevaarlijke stoffen** per binnenschip.
- Realiseren van periodieke **technische inspecties** van binnenschepen.
- Realiseren van een versterkte **controle** op de binnenscheepvaart met adequate middelen.
- Voorbereiden van een plan voor herstel, onderhoud en beheer van het net van **hoofdvaarwegen** ten behoeve van de binnenscheepvaart.
- Voorbereiden van een **vakdiploma** voor ondernemers in het goederenvervoer met binnenschepen ter verhoging van de toekomstige efficiency en kwaliteit van de sector binnenscheepvaart.

Spoorvervoer

Goederenvervoer per spoor bestaat in Suriname feitelijk niet. De bestaande spoorlijnen tussen Onverwacht en Brownsweg en tussen Apoera en het Bakhuis Gebergte zijn volledig in onbruik geraakt. Het is niet realistisch te veronderstellen dat op korte termijn voldoende financiële middelen beschikbaar komen om deze infrastructuur of een deel ervan te herstellen.

Uit het oogpunt van het streven naar een duurzaam goederenvervoer is spoorvervoer als milieuvriendelijke vervoersmodaliteit maatschappelijk voor de toekomst echter wel van groot belang. Daarbij gaan de gedachten met name uit naar stimulering van het vervoer per spoor van zware goederen uit het binnenland, zoals houtblokken en natuursteen, naar de zeehaven van Paramaribo, al of niet via Paranam. Daarmee wordt het wegverkeer ontlast en de weginfrastructuur minder belast. Deze optie moet derhalve in de sfeer van de ruimtelijke ordening voor de toekomst wel open worden gehouden.

Per saldo leidt dit tot de volgende beleidsmaatregelen voor de sector spoorvervoer:

- Ruimtelijk handhaven van het bestaande tracé van de spoorlijn Onverwacht-Brownsweg en **ruimtelijk reserveren van een tracé** tussen Zanderij en, via Paranam, de Haven van Paramaribo, mede in aanmerking nemend de mogelijkheid van personenvervoer op dit traject tussen Paramaribo en de luchthaven te Zanderij en verder voor toeristen naar Brownsweg.
- **Ruimtelijk handhaven van het tracé** tussen Apoera en het Bakhuis Gebergte.

Zeescheepvaart/zeehavens

De zeescheepvaart en ook de zeehavens zijn in belangrijke mate gebonden aan internationale regelgeving. De belangrijkste problemen liggen op het vlak van de implementatie in de nationale wetgeving en de uitvoering van de internationale regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu (IMO-Verdragen Solas en Marpol). Hiermee hangt direct samen het realiseren van een havenontvangstinstallatie voor het verzamelen en verwerken van afvalstoffen van zeeschepen.

In het kader van het streven naar een duurzaam goederenvervoer is het tevens van belang dat Suriname sinds kort is aangesloten bij de Caribbean Port State Control (PSC), hetgeen inhoudt dat zeeschepen die de havens van Suriname aandoen technisch gecontroleerd kunnen worden op de aspecten veiligheid en milieu. Teneinde een verstrengeling van belangen tussen de economische aspecten en de aspecten veiligheid en milieu te voorkomen, dient de verantwoordelijke scheepvaartinspectie geheel onafhankelijk te kunnen opereren.

Om een vlot en efficiënt goederenvervoer in de haven te bevorderen en daarmee tevens de concurrentiepositie van de haven van Suriname te verbeteren zal in samenwerking met de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS) en de douane Electronic Data Interchange (EDI) worden ingevoerd. Dit systeem kan tevens een goede basis vormen voor de statistiek van het goederenvervoer in Suriname. Daarnaast wordt in dit verband gestreefd naar versoepeling van de internationale scheepsregistratie. Tenslotte zal ook het vervoer van containers met de kustvaart naar en vanuit de omringende landen worden gestimuleerd.

Op het gebied van de infrastructuur dient de haven van Paramaribo te worden aangepast aan de eisen van de tijd, waarbij een grote nadruk ligt op het vervoer van containers. De Europese Unie heeft zich tertijd bereid verklaard dit te zullen financieren. Ook zijn er voornemens om de economische activiteiten op het haventerrein uit te breiden, o.a. realiseren van mogelijkheden voor de opslag van geconditioneerde goederen. In dat verband zal ook de haven van Nieuw Nickerie worden verbeterd en geschikt worden gemaakt voor de overslag van landbouwprodukten. Wat betreft het internationaal vervoer zullen de veerverbindingen met de nabuurlanden nader worden gezien op hun geschiktheid voor containervervoer.

Per saldo leidt dit tot de volgende beleidsmaatregelen voor de sector zeescheepvaart/zeehavens:

- Implementeren van de IMO-Verdragen **Solas en Marpol** in de nationale wetgeving.
- Realiseren van een **havenontvangstinstallatie** voor het afval van schepen.
- Opzetten van het systeem van **Port State Control (PSC)** in Suriname. **Training** van inspecteurs.
- Invoeren van **Electronic Data Interchange (EDI)** in de haven van Suriname. Opzetten **statistiek**.
- Versoepelen internationaal **Scheepsregister** in Suriname.
- Stimuleren **kustvaart** met omringende landen.
- Renoveren van de **haveninfrastructuur** en uitbreiden van **economische activiteiten** in de haven.
- Verbeteren van de **haven van Nieuw Nickerie**.
- **Veerverbindingen** met nabuurlanden geschikt maken voor containervervoer over de weg.

Luchtvaart/luchthavens

Het goederenvervoer door de lucht betreft in het algemeen het vervoer van hoogwaardige en bederfelijke goederen, zoals verse vis, verse landbouwprodukten en bloemen. Het belangrijkste probleem hierbij is de duur van het transport in Suriname en de tijdelijke opslag van deze temperatuurgevoelige goederen op de luchthaven. De vrije Caricom-markt biedt voor de afzet van dit soort goederen in de toekomst goede mogelijkheden. Op de luchthaven te Zanderij komen voor deze goederen koel- en vriesfaciliteiten ter beschikking.

Uit het oogpunt van veiligheid is het vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht van belang. Dit vervoer is reeds gebonden aan zeer strenge internationale regelgeving.

Per saldo zijn voor de sector luchtvaart/luchthavens ten aanzien van het goederenvervoer geen specifieke beleidsmaatregelen noodzakelijk.

Gevolgen van de beleidsmaatregelen

In het onderstaande zal inhoudelijk worden aangegeven wat de gevolgen zijn van het geformuleerde nieuwe beleid voor de regelgeving, de uitvoering en de handhaving. Ook de organisatorische aspecten zullen worden gezien.

6. REGELGEVING GOEDERENVERVOER

De gevolgen van het geformuleerde goederenvervoerbeleid voor de wet- en regelgeving, voor zover deze onder het beheer van het Ministerie van TCT valt, zijn in het onderstaande voor de relevante vervoersmodaliteiten aangegeven.

De beoogde aanpassing van wet- en regelgeving die onder andere ministeries valt, zal in overleg met de betrokken ministeries moeten geschieden. Dit betreft onder meer de toepassing van de Wet Economische Delicten en van het prijsmechanisme in het wegvervoer, de versterkte controle op het wegvervoer, de invoering van vakdiploma's voor ondernemers in het wegvervoer en in de binnenscheepvaart, de internationale scheepsregistratie en het ruimtelijk reserveren van tracés voor het spoorvervoer.

Wegvervoer

- Formuleren van een **Beschikking** op basis van Artikel 1, lid (2) b) van de “Autobusdienst-verordening” van 23 augustus 1933 (G.B. no. 100), laatstelijk gewijzigd op 21 augustus 1962, waarin de eerder geformuleerde marktordening voor het wegvervoer kan worden vastgelegd.

Binnenscheepvaart

- Formuleren van een **Resolutie** op basis van Artikel 1 van de “Verordening Openbare Vervoermiddelen te Water” van 30 augustus 1935, waarin de eerder geformuleerde marktordening voor de binnenscheepvaart kan worden vastgelegd.
- Invoering van het **vaarbewijs** voor het besturen van binnenschepen wettelijk vastleggen in het kader van de “Verordening Openbare Vervoermiddelen te Water”.
- Realisering van periodieke **technische inspecties** van binnenschepen wettelijk vastleggen in het kader van de “Verordening Openbare Vervoermiddelen te Water”.

Zeescheepvaart

- Implementeren van het IMO-Verdrag **Marpol** in de “Wet voorkoming verontreiniging door schepen”.
- Implementeren van het IMO-Verdrag **Solas** als nationale Schepenwet.

7. UITVOERING GOEDERENVERVOERBELEID

De uitvoering van het goederenvervoerbeleid op basis van de geformuleerde doelstellingen is in hoofdzaak een verantwoordelijkheid van het Ministerie van TCT. Nieuw element in het beoogde beleid is de invoering van een marktordening in de vorm van een vergunningenstelsel voor zowel het wegvervoer als de binnenscheepvaart. Het beheer van deze marktordening met bijbehorende vergunningenstelsels zal door of namens het Ministerie van TCT kunnen geschieden.

De handhaving van het goederenvervoerbeleid is eveneens een verantwoordelijkheid van TCT voor zover het zaken betreft die onder het beheer van TCT vallen. Zodra de handhaving van het beleid meerdere belanghebbenden betreft, zal moeten worden gezocht naar effectieve samenwerkingsverbanden met andere betrokken overheidsdiensten.

Ook het beoogde kwaliteitsbeleid zal door het Ministerie van TCT in samenspraak met betrokken instanties in de bedrijfstakken moeten worden gerealiseerd.

Het goederenvervoerbeleid zal tenslotte regelmatig moeten worden geëvalueerd en bijgestuurd.

8. HANDHAVING GOEDERENVERVOERBELEID

Een effectief beleid kan alleen worden bereikt met een effectieve handhaving. Daartoe zal het Ministerie van TCT met name voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart een duidelijk en uitvoerbaar handhavingsbeleid (opsporing, controle, vervolging, sancties) formuleren op basis van de gestelde beleidsdoelen en in samenwerking

met de betrokken instanties, te weten het Ministerie van Openbare Werken, het Ministerie van Justitie en Politie en het Korps Politie Suriname. Voor een effectieve controle zullen adequate middelen, zoals mobiele weegbruggen voor het wegvervoer en schepen voor controle van de binnenscheepvaart, ter beschikking moeten staan.

9. ORGANISATIE

Een adequate organisatorische, personele en materiële invulling door het Ministerie van TCT is noodzakelijk om het beoogde goederenvervoerbeleid goed te kunnen uitvoeren. Het betreft met name het beheer van de wetgeving, het beheer van de vergunningenstelsels en het beheer van de handhaving.

SLOTOPMERKINGEN

Het toekomstig goederenvervoerbeleid in Suriname is hiermee in hoofdlijnen vastgelegd. Een verdere uitwerking van de verschillende beleidsonderdelen naar specifiek beleid moet in overleg met alle betrokkenen en belanghebbenden nog geschieden.

Paramaribo, 25 februari 2003

Bijlage 3 Modules Vakdiploma's (21-10-2004)

VAKDIPLOMA GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

EN OVER DE BINNENWATEREN

Modules met Toelichting

Paramaribo, 21 oktober 2004

Onderwerp	Toelichting	Weg vervoer	Binnen vaart
1. Module Bedrijfsmanagement			
1.1: Vestigingseisen In staat zijn de aspecten van een transportonderneming in Suriname te begrijpen.	Kenmerken van de verschillende ondernemingsvormen, zoals N.V's en eenmanszaken. Kennis van de regelgeving van belang voor ondernemingen in goederenvervoer. Kunnen aanvragen van een vervoervergunning en van vrijstelling daarvan.	X	X
1.2: Ondernemingsplan In staat zijn een ondernemingsplan te ontwikkelen en in te dienen.	In staat zijn om een beknopt ondernemingsplan te ontwikkelen en dit plan schriftelijk vorm te geven.	X	X
1.3: Rechts- en Wetskennis Kennis hebben van de vervoerswetgeving. Kennis hebben van verschillende aspecten van aansprakelijkheid en zakelijke overeenkomsten.	Kunnen aangeven van strekking en de voor transportondernemingen in het goederenvervoer relevante elementen en hun samenhang met het Surinaams Burgerlijk Wetboek. Het kunnen omschrijven van het verschil tussen dwingend en aanvullend recht in het SBW en het kunnen aangeven van de strekking en de voor goederenvervoerondernemingen relevante elementen.	X	X
1.4: Verzekeringen In staat zijn het verzekeringsrecht toe te passen bij goederenvervoerondernemingen met name voor lading, voertuig en chauffeurs.	Kunnen aangeven wat het wettelijke kader is voor algemene ondernemingsverzekeringen, het type verzekeringen kunnen omschrijven, evenals de rechten en plichten van overeenkomsten, de betekenis van dekking en de rol van de assurantiebelasting. Kunnen aangeven wat de gevolgen van de schade afwikkeling en van onder- en oververzekerd zijn.	X	X
1.5: Instanties Kennis hebben van de vertegenwoordigende hulpverlenende en vergunningsverlenende instanties in Suriname.	Kunnen noemen van werkgevers- en werknemersorganisaties, vervoerders- en verladersorganisaties en voor het goederenvervoer relevante vergunning- en ontheffingverlenende instanties.	X	X

2. Module Financieel Management			
2.1: Kostprijsberekening Het kunnen bepalen van de kostprijs en de aanbiedingsprijs van de dienstverlening.	Kennis dragen van en inzicht tonen in: - De elementaire begrippen inzake kosten en kostprijs; - De bepalende invloed van variaties in fysieke prestaties als afstand(km) en tijd (uren, dagen) op de kostprijs van de verleende vervoersdienst. Vaardigheid in het berekenen van financiële gevolgen van bezettingsverschillen van het materieel als gevolg van afwijking van de werkelijke bezetting ten opzicht van de (voor-)gecalculeerde bezetting van het materieel. Het kunnen bepalen van de fiscale afschrijving.	X	X
		X	X
2.2: Belastingen en heffingen Het hebben van kennis van belastingen en heffingen.	Kunnen omschrijven van de voor ondernemingen relevante aspecten van de fiscale wetgeving, de sociale lasten en de plaatselijke heffingen, zoals de inkomstenbelasting, de vennootschapsbelasting, de omzetbelasting, de loonbelasting en de motorrijtuigenbelasting.	X	X
3. Module Personeelsmanagement			
3.1: Documenten chauffeurs Kennis hebben van de benodigde documenten voor chauffeurs.	Kunnen noemen van de benodigde documenten voor chauffeurs, zoals rijbewijs, diploma's, paspoort, verklaring van dienstbetrekking/verklaring van ter beschikkingstelling, visa en dergelijke en onder welke omstandigheden deze documenten nodig zijn.	X	
3.2: Documenten schippers Kennis hebben van de benodigde documenten voor schippers.	Kunnen noemen van de benodigde documenten voor schippers, zoals vaarbewijs, diploma's, paspoort, verklaring van dienstbetrekking/verklaring van ter beschikkingstelling, visa en dergelijke en onder welke omstandigheden deze documenten nodig zijn.		X
4. Module Logistiek Management			
4.1: Infrastructuur Kennis hebben van de infrastructuur.	Kunnen aangeven van de belangrijkste aspecten van de infrastructuur in Suriname en de invloed daarvan op de planning van ritten en vaarroutes.	X	X

	Het hebben van kennis van verplichte routes voor het goederenvervoer.		
4.2: Routeplanning In staat zijn aan te geven welke aard en type van routeplanning nodig is en dit kunnen coördineren (zware lading).	Kunnen omschrijven van de verschillende methoden van routeplanning in hoofdkenmerken en relevante variabelen in de routeplanning en in het bijzonder: routevolgorde, routeafstand, lading, aard van de wegen en vaarroutes en gemiddelde snelheden als gevolg van de aard van de infrastructuur, obstakels, files en controles.	X	X
4.3: Routeadministratie Het kunnen voeren van een routeadministratie.	Kunnen voeren van een administratie per route, verlader, voertuig of vaartuig, chauffeur/schipper.	X	X
4.4: Ladingdocumenten Het hebben van kennis op het gebied van de benodigde documenten voor de lading.	Kunnen aangeven van de voor ondernemingen in het goederenvervoer relevante documenten bij de lading in het vervoer.	X	X
5. Module Technische aspecten, veiligheid en milieu			
5.1: Voertuigdocumentatie Kennis hebben van de benodigde documentatie bij voertuigen in Suriname en het Caraïbisch gebied.	Kunnen omschrijven van de benodigde documenten bij het voertuig in Suriname en het Caraïbisch gebied en in het bijzonder: rijbewijs, registratiebewijs, machtigingen en APK-keuringscertificaat.	X	
5.2: Vaartuigdocumentatie Kennis hebben van de benodigde documentatie bij vaartuigen in Suriname en het Caraïbisch gebied.	Kunnen omschrijven van de benodigde documenten bij het vaartuig in Suriname en het Caraïbisch gebied en in het bijzonder: vaarbewijs, registratiebewijs, vergunningen, machtigingen en Certificaat van Deugdelijkheid.		X
5.3: Kenmerken en typen van voertuigen Kennis van de typen, kenmerken en wettelijke aspecten van voertuigen voor het vervoeren van goederen.	Kennis hebben van het rijbesluit van Suriname. Kunnen omschrijven van de typen, kenmerken en wettelijke aspecten van voertuigen voor het vervoer van goederen en in het bijzonder: aard, massa ledig gewicht, wielbasis, wieltype en diameter, maximum afmetingen en snelheden.	X X	
5.4: Kenmerken en typen van vaartuigen Kennis van de typen, kenmerken en wettelijke aspecten van vaartuigen voor het vervoeren van goederen.	Kunnen omschrijven van de typen, kenmerken en wettelijke aspecten van vaartuigen voor het vervoer van goederen en in het bijzonder: aard, massa ledig gewicht en snelheid.		X
5.5: Milieu en geluidshinder Kennis hebben van de wettelijke eisen voor wat betreft het milieu en geluidshinder.	Kunnen omschrijven van de strekking en relevante inhoud van de Hinderwet en bevoegde instanties die de naleving van deze wet controleren.	X	X
5.6: Veiligheid voertuigen en vaartuigen	Kunnen omschrijven van veiligheidsaspecten van de besturing van	X	X

Kennis hebben van de veiligheidsaspecten bij het bedienen van voertuigen of vaartuigen en in staat zijn procedures te ontwikkelen bij calamiteiten en het voorkomen daarvan.	voertuigen of vaartuigen, brand, aanrijding of aanvaring en diefstal, alsmede het kunnen opstellen van procedures voor het kunnen handelen tijdens deze calamiteiten en het voorkomen daarvan.		
5.7: Vervoer van gevaarlijke stoffen In staat zijn om de relevante aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen te overzien.	Kunnen omschrijven van de voor ondernemingen in goederenvervoer relevante aspecten van de regulering m.b.t het vervoer van gevaarlijke stoffen.	X	X
5.8: Vervoer bederfelijke goederen In staat zijn om de implicaties van het vervoer van bederfelijke goederen te overzien.	Kunnen omschrijven van de voor ondernemingen bij het goederenvervoer relevante wettelijke aspecten voor voertuig of vaartuig, bemanning en lading.	X	X

Bijlage 4 Deelnemerslijst

Interactieve Procesgang Beleidsnota Goederenvervoer Suriname

Lijst van deelnemers

- TCT/Directeur/Mw. drs. Th. Douglas-Pinas
- Beleidsmedewerker(s) Goederenvervoer/Dhr. J. Eyken*), dhr. G. Corinde, dhr. L. Daniel
- TCT/Wetgeving/Mw. mr. C. Starke *)
- Maritieme Autoriteit Suriname (MAS)/ Mw. R. Baldew, mw. N. Eersel
- NV Havenbeheer Suriname/Dhr. drs. G.H.G. Castelen, dhr. K. de Koeijer
- Scheepvaart Maatschappij Suriname (SMS)/Dhr. A. Edenburg
- OW/ Dhr. S. Soman, dhr. P. Jharap
- Wegenautoriteit/Dhr. S. Mahabier *)
- Korps Politie Suriname/Afdeling Verkeer/Dhr. A.D. Forster *)
- Coördinator Rampenplan/Dhr. J. Slijngard *)
- Staatsolie/Dhr. A. Sam-Sin *), dhr.D. Ellis *), dhr.M.Allendy *), dhr.A.Nai Chung Tong *)
- Vereniging Surinaams Bedrijfsleven (VSB)/Dhr. M.A. Meyer *), dhr. R.van Essen *), dhr. R.G.A. Vyzelman *), mw. Doelwijt *)
- KKF/Dhr. R.L.A.Ameerah *), dhr. M.D. Man A Hing *), dhr. A.A. Gesser *)
- Unie van Truckhouders en Zwaar Materieel (UTZS)/Voorzitter/Dhr. W. Ozir
- Binnenscheepvaart/Dhr. W.D. Durga *)
- Werknemersorganisaties/SHTAB-dhr. R. Chin A Loi *)
- Consumentenbond/Dhr. R. Balken *)
- Europese Unie/Dhr.R. van der Horst *)
- Onderzoek en Training/Mw. M.A. Amelo
- Externe deskundigen/Dhr. E. Fitz-Jim/ dhr.G. Katidjo

Procesbegeleiding:

- Dhr. mr.dr. L.E.M. Klinkers
- Dhr. drs. F.C. Hoendermis

Administratieve ondersteuning: Mw. P. Westenburg (TCT)

*) Alleen expertoverleg

