

Vergaderjaar 1997–1998

25 412

Aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart aan richtlijn nr. 96/75/EG (liberalisering van de binnenvaart)

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 maart 1998

Inleiding

Tijdens het Algemeen Overleg Binnenvaart op 11 februari 1998 (25 412, nr. 7) heb ik toegezegd de meest recente informatie over **de gerealiseerde verschuiving en de ontwikkeling van de tonnages vervoerde goederen per binnenvaart** te verstrekken. Bijgaand treft u een analyse aan van de ontwikkeling van het vervoerde volume per binnenvaart alsmede een beschrijving van de ontwikkeling van omvang en samenstelling van de Nederlandse actieve binnenvloot. Ook presenteer ik een samenvatting van de resultaten van de «Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen».

De analyse is gebaseerd op cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek en van het NEA-transportonderzoek en -opleiding. Het jaar 1997 is in deze beschouwing als schatting opgenomen omdat de definitieve cijfers over dat jaar pas in mei 1998 door het CBS zullen worden gepubliceerd.

De binnenvaart in perspectief

Het vervoerde volume per binnenvaart is sinds 1950 sterk gegroeid. Voor 1970 was de groei het sterkst. Na 1970 groeide het internationale vervoer wel maar het binnenlands vervoer stabiliseerde en nam tussen 1980 en 1985 en in de jaren 1992–1993 zelfs af. Toch is er ook in het binnenlands vervoer geen sprake van een structurele achteruitgang. De fluctuaties worden voornamelijk veroorzaakt door conjuncturele schommelingen. De totale omvang van de binnenvaart is de laatste decennia per saldo wel gegroeid dankzij de toename in het internationale vervoer.

De internationale binnenvaart is sinds 1950 blijven groeien. Na 1970 was de groei minder sterk dan daarvoor. Tot begin jaren negentig was de tankvaart de grootste groeier, zowel absoluut als relatief.

Tussen 1963 en 1992 is het vervoersvolume in de belangrijkste internationale markt, de Rijnvaart, bijna verdubbeld van 73 miljoen naar 135 miljoen ton. Het vervoer van aan de staalindustrie gerelateerde goederen

was met ongeveer een kwart van het totale stroomopwaartse volume de belangrijkste vervoersstroom.

De doorvoer (goederen die niet geladen of gelost worden in Nederland) is van groot belang voor de Nederlandse binnenvaartsector. Het volume ligt al jaren op een constant niveau van ongeveer 30 miljoen ton.

De binnenvaart in de jaren negentig

De statistische gegevens lijken op het eerste gezicht aanzienlijke fluctuaties weer te geven in de periode 1992–1996. Er zijn echter verschillende factoren die de cijfers hebben beïnvloed.

Ten eerste de invoering van de Wet Vervoer Binnenvaart op 1 januari 1993. Op grond van deze wet zijn houders van een vergunning beroepsvervoer alsmede houders van een bewijs inschrijving eigen vervoer verplicht maandelijks aan het CBS een overzicht van de gemaakte (internationale en binnenlandse) reizen te verstrekken. Ook werd er in dat jaar door het in werking treden van de eerder genoemde wet een begin gemaakt met het verzamelen van gegevens over de tankvaart, de containervaart en de Waddenbootdiensten. Als gevolg van deze veranderingen wijken de cijfers over 1993 en de volgende jaren af van de cijfers van voorgaande jaren. Daarnaast ligt de registratie over 1993 volgens het CBS te laag. Dat houdt verband met het verlenen van nieuwe vergunningen vanaf 1993. Ten slotte hebben de schippersacties van 1993 geleid tot een eenmalige volumedaling in dat jaar. De internationale binnenvaart heeft daar het meest van te leiden gehad, het binnenlands vervoer in mindere mate. Een verklaring daarvoor is dat de internationale vaart sterk afhankelijk is van Rotterdam, waar de blokkades waren opgeworpen. Gecorrigeerd voor deze factoren is de markt door de jaren heen redelijk constant gebleven. De afgelopen paar jaar veranderde de samenstelling van het ladingpakket: er worden meer hoogwaardige goederen vervoerd. Met name in de goederengroep «overige goederen en fabrikaten» en het segment containervervoer is sprake van een stijging van het volume. Er is een aantal signalen dat het gaat om een structurele toename van het vervoer over water in dit marktsegment: een forse toename van het binnenlands containervervoer, uitbreiding van het aantal shuttlediensten en uitbreiding van het binnenlands terminalnetwerk. Daarnaast oriënteren verladers zich serieus op alternatieven voor wegvervoer, ook voor niet-traditionele binnenvaartgoederen. Dat blijkt uit de interesse voor het project «modal shift scans» dat in opdracht van mijn ministerie wordt uitgevoerd. Verladers kunnen hun bedrijf in het kader van dat project laten doorlichten op de mogelijkheden ladingstromen te «shiften» van weg naar water of spoor. Ook door het succes van de «Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen» groeit het aantal bedrijfsaansluitingen op het vaarwegennet. Hierop ga ik later nog uitgebreider in. In tabel 1 is de volume-ontwikkeling in de periode 1991–1996 weergegeven. De cijfers zijn gecorrigeerd voor een door het CBS doorgevoerde registratieverandering in miljoenen tonnen.

Tabel 1: Kerncijfers vervoer per binnenvaart periode 1991–1996

Jaar	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997*, **
Binnenlands gecorrigeerd***	75,8	67,4	80,2	90,3	76,2	87,6	89*
Internationaal	199,1	194,7	172,6	199,2	197	201,1	202*
Totaal	274,9	262,1	252,8	289,5	273,2	288,7	291*

Bron: CBS, 1997

* Schatting op basis van de gegevens van het Duitse Bundesamt omtrent de vervoerde volumes in de grensoverschrijdende Rijnvaart (NL-D) in de periode jan-okt '97 ten opzichte van de periode jan-okt '96. Er is een volumestijging waarneembaar van ruim 6,8 miljoen ton.

** Binnenlands vervoer exclusief Waddenbootdiensten

*** Hoeveelheid lading maal afstand (lading-tonkilometerprestatie)

Vlootontwikkelingen

De binnenvloot is de laatste decennia sterk van samenstelling en omvang veranderd. Tussen 1975 en 1997 is het aantal schepen dat deel uitmaakt van de actieve vloot gehalveerd. Het aantal actieve schepen bedroeg op 1 januari 1997 ongeveer 5000. Het laadvermogen van de totale vloot is in diezelfde periode ongeveer constant gebleven op circa 6 miljoen ton. De vervoersprestatie¹ is aanzienlijk gegroeid en het aantal vaartuigkilometers is afgenomen. Hieruit kunnen twee conclusies worden betrokken: de gemiddelde scheepsgrootte is toegenomen (verdubbeld) en de produktiviteit is hoger geworden.

In 1975 hadden schepen tot 650 ton een aandeel van 68% in de totale vlootcapaciteit, in 1995 was dat aandeel teruggelopen tot 37%. Het absolute aantal schepen tot 650 ton halveerde tussen 1983 en 1996 van 3200 tot 1600 eenheden.

Er zal naar mijn mening echter geen sprake zijn van het verdwijnen van het kleine schip. Hoewel de vraag naar kleine schepen voor het vervoer van agri-bulk afneemt als gevolg van een dalende behoefte aan die goederen, zijn er op basis van de beschikbare statistische gegevens² geen aanwijzingen dat de benutting van kleine vaarwegen (CEMT-klasse I, II en III) terugloopt. Uit een analyse van de projecten, die in het kader van de subsidieregeling voor verladers worden uitgevoerd, blijkt er een behoorlijk aantal projecten aan kleiner vaarwater te worden uitgevoerd. Ik kom hier nog op terug.

Ik sluit mij aan bij de visie van het NEA in «Koers op kansen» met betrekking tot de kleine schepen: de vloot zal niet verder reduceren dan tot het niveau waarop nog een aanvaardbaar economisch en sociaal bestaan mogelijk is, behoudens technische verouderingen. Dit houdt de spitsen nog wel tientallen jaren in de vaart.

De Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV)

Algemeen

Uit signalen vanuit de binnenvaartsector en het verladend bedrijfsleven bleek dat de investeringen in zogenaamde vaarwegaansluitingen voor verladers een bottleneck vormden bij overweging om van wegvervoer over te stappen naar transport over water. Uit een inventarisatie bleek dat een vermindering van de initiële investeringskosten zou leiden tot een toename van het aantal bedrijfsaansluitingen op het vaarwegennet. Omdat modal shift-bevordering één van de instrumenten is om mijn beleidsdoelstellingen te realiseren, is door mijn ministerie in 1996 de «Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen» geïntroduceerd. Op grond van deze regeling kan door verladers subsidie worden aangevraagd voor de investeringskosten van de voorzieningen die nodig zijn voor de overslag van en naar de binnenvaart zoals een kade, meerpalen, verharding en overslagmaterieel. De overheidsbijdrage is maximaal 50% van de investeringskosten.

Aan de subsidie worden twee belangrijke voorwaarden verbonden: het moet gaan om vervoer dat voorheen over de weg ging of om geheel nieuw vervoer en de aanvrager moet een garantie afgeven dat hij de goederen tenminste vijf jaar over water vervoert.

Aantal projecten

De resultaten van de regeling zijn verheugend. In 1996 en 1997 zijn totaal 48 subsidie-aanvragen ingediend. Voor 31 projecten is subsidie verleend en nog zes andere projecten zullen dit jaar subsidie ontvangen. Inmiddels zijn er dit jaar reeds tien nieuwe verzoeken ingediend.

¹ Het CBS registreert slechts de scheepsbewegingen van de schepen met de kwalificatie «leeg» of «vol».

² CEMT-klasse I, II en III.

Goederensoorten

Het gaat bij deze projecten veelal om vervoer van laagwaardige goederen zoals bouwmaterialen, afval, kunstmest, suikerbieten, chemie en cacao. Maar er zijn ook nieuwe segmenten aangeboord, bijvoorbeeld containers met onder andere computers en computeronderdelen, babyvoeding en andere hoogwaardige goederen.

Kleine vaarwegen en kleine schepen

Veel goederenstromen die door deze projecten per binnenvaart worden afgewikkeld, hebben een herkomst en/of bestemming aan klein vaarwater. Enkele voorbeelden zijn de Linge, de Zaan, het AG Wildervanckkanaal, het Wilhelminakanaal en de Schie. Het totale volume dat met TBBV-projecten aan kleine vaarwegen samenhangt bedraagt circa **1,4 miljoen ton**. Deze vervoersstromen worden met kleinere schepen afgewikkeld (tot 1000 ton). Dat is een toename van **4,5%** van het totale volume binnenlands vervoer met een herkomst of bestemming aan klein vaarwater.

Bijdrage aan de beleidsdoelstellingen

Alle tot op heden gehonoreerde projecten tezamen leiden tot **4 miljoen ton nieuw vervoer over water** en dus modal shift. Afgezet tegen het totale vervoer per binnenvaart (1996= 288,6 mln ton) betekent dit een stijging van **1,4%**. Als percentage van het binnenlands vervoer (bij circa driekwart van de projecten gaat het hierom) gaat het om een toename van 4,6%. De totale reductie van het aantal vrachtwagenkilometers als gevolg van de «shift» bedraagt **25 miljoen**.

Deze projecten tezamen kosten 23 miljoen gulden aan subsidiegeld. Het bedrijfsleven heeft zelf totaal circa veertig miljoen gulden geïnvesteerd. De regeling is dus zeker succesvol te noemen, zeker gezien de aanzienlijke bijdrage aan de doelstellingen gerelateerd aan de relatief lage investeringskosten.

De regeling levert een aanzienlijke bijdrage aan de modal shift-doelstelling die ik in de nota «Transport in Balans» voor binnenvaart heb geformuleerd. In twee jaar tijd is reeds vier miljoen ton van de totaal-doelstelling (twintig miljoen shift in 2010) gerealiseerd. Dat biedt rondt goede perspectieven. Later dit jaar zal ik u nog uitgebreider over de resultaten van deze regeling informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink