



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Gebruikerstevredenheid Verladere in de binnenvaart 2008



.....

Colofon

Uitgegeven door:	RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart
In samenwerking met	EVO
Informatie:	Ariea Vermeulen Kim Hofhuis
Uitgevoerd door:	I&O Research BV Enschede
Foto voorpagina:	EVO
Datum:	Januari 2009
Status:	Definitief

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Onderzoeksvragen	8
1.3 Aanpak	8
1.4 Leeswijzer	9
2. Verladers in beeld	11
2.1 Transport producten en grondstoffen	11
2.2 Gebruik binnenvaart	12
2.3 Herkomst en bestemming producten en grondstoffen	15
3. Transport per binnenvaart	17
3.1 Haven en loskade	17
3.2 Vaarwegen	19
3.3 Bruggen en sluizen	20
3.4 Reistijd op het water	22
4. Communicatie en informatie	27
4.1 Informatievoorziening	27
4.2 Communicatie Rijkswaterstaat	28
4.3 Imago Rijkswaterstaat	30
4.4 Samenwerking	31
5. Toekomst	33
5.1 ICT	33
5.2 Groei van het vervoer	33
Bijlagen	35
Onderzoeksverantwoording	36
Vragenlijst	37
Antwoorden op open vragen	49

Samenvatting

Doelstelling en onderzoeksoptzet

Bijna de helft van het goederenvervoer (in tonkilometer) vindt via vaarwegen plaats. Voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van hun producten maken verladers veel gebruik van binnenvaart en daarmee zijn vaarwegen en beheer van vaarwegen van belang voor verladers.

Om inzicht te krijgen in de tevredenheid van verladers in de binnenvaart zijn in oktober 2008 met negen verladers diepte-interviews gehouden. Op basis van de verkregen informatie uit deze interviews is een vragenlijst opgesteld die online is afgenomen onder verladers die gebruikmaken van de binnenvaart in Nederland. In totaal zijn ongeveer 150 geslaagde enquêtes afgenomen.

Conclusies

Transport per binnenvaart

De bereikbaarheid van de (vaar-)wegen, de diepte in de haven en lengte van de kade vinden de verladers belangrijker (77 tot 87 procent) dan de groeimogelijkheden van de haven/loskade (61 procent). Over dit laatste aspect zijn de verlader ook het minst vaak (zeer) tevreden (27 procent). In de meeste gevallen (48 procent) is het bedrijf zelf eigenaar van de loskade.

De diepte en het onderhoud van de vaarwegen (respectievelijk 80 en 73 procent) is volgens de verladers nog belangrijker dan de doorstroming en breedte van de vaarwegen (beide 68 procent). Minder belangrijk is de aanwezigheid van overnachtingsmogelijkheden (40 procent). Het aandeel ontevreden verladers is het grootst bij het aspect diepte van de vaarwegen (21 procent (zeer) ontevreden). Verdiepen en verbreden zijn dan ook de meest genoemde verbeterpunten ten aanzien van de vaarwegen.

Als het gaat om bruggen en sluizen vinden de verladers de bedienings-tijden en wachttijden bij sluizen (respectievelijk 67 en 64 procent) belangrijker dan bij bruggen (respectievelijk 57 en 55 procent). Als het gaat om sluizen is men minder tevreden over de afmetingen (60 procent) en capaciteit (63 procent).

Voor wat betreft aspecten van vaarwegen en objecten zijn de onder-vraagde verladers het vaakst (zeer) tevreden over:

- lengte van de loskade: 63%
- diepte in de haven: 42%
- bereikbaarheid vaarwegen: 41%
- doorstroming op vaarwegen: 39%
- bereikbaarheid wegen: 39%

Het minst vaak is men (zeer) tevreden over de onderstaande aspecten van vaarwegen en objecten:

- capaciteit van sluizen: 17%
- afmetingen van sluizen: 18%
- doorvaarhoogte van bruggen: 19%
- wachttijden bij bruggen: 19%
- aanwezigheid overnachtingsplaatsen: 20%

Reistijd

Bijna de helft van de verladers vindt de reistijd van transport per as net zo betrouwbaar als de reistijd van transport over vaarwegen (41 procent). Daarentegen vindt 31% van de verladers dat de reistijd per as betrouwbaarder is dan de reistijd van transport over vaarwegen. 22% vindt dat de reistijd van transport over vaarwegen betrouwbaarder dan het transport per as. Bij transport per spoor zijn de meningen hierover meer verdeeld.

De meeste verladers hebben minder dan één keer per week te maken met vertragingen in de binnenvaart. Meer dan de helft van de verladers (60 procent) calculeert (soms) vooraf oponthoud/extra reistijd in bij het maken van plannings. Dit oponthoud heeft dan vooral te maken met vertraging bij verlading van het schip, maar ook met extra wachttijd bij sluizen of het lossen van het schip. Gemiddeld is overigens een uitloop van 13 procent op de reguliere reistijd acceptabel. De binnenvaart scoort een ruime voldoende (7,1) als het gaat om betrouwbare reistijd. Grootste belemmeringen bij transport per binnenvaart van A naar B zijn wachttijden bij sluizen en bij het laden en lossen bij de terminals in de havens.

Communicatie & informatie

De meeste verladers verkrijgen hun informatie via rederijen, bevrachters, transporteurs of terminals. Daarnaast krijgen de verladers informatie van EVO en de schippers. Eén op de zes verladers krijgt ook informatie van Rijkswaterstaat. Verladers wensen met name informatie over groot onderhoud en stremmingen.

Bij groot onderhoud, grote projecten en stremmingen zou Rijkswaterstaat volgens de verladers moeten communiceren met de binnenvaartsector. Over stremmingen moet wekelijks geïnformeerd worden. Over andere zaken kan maandelijks of halfjaarlijks worden gecommuniceerd.

Rijkswaterstaat scoort een rapportcijfer 6,3 voor de mate van publieksgerichtheid. Over het functioneren is men over het algemeen neutraal. Meest positief zijn verladers over de mate waarin medewerkers van Rijkswaterstaat afspraken nakomen.

Verladers werken samen met EVO, de gemeente en de haven. Daarnaast werkt men samen met de provincie en (regionale dienst van) Rijkswaterstaat. Voor Rijkswaterstaat ziet men vooral een coördinerende en informerende rol. EVO zien de verladers als belangenbehartiger. De meeste verladers zijn neutraal over de samenwerking met Rijkswaterstaat.

Toekomst

Goede en snelle informatievoorziening is essentieel voorplanning en productie van transport. Voor veel verladers is ICT belangrijk voor het bedrijf en de werkzaamheden met betrekking tot verladen. Driekwart verwacht dat het vervoer per schip meer zal groeien dan vervoer via spoor en per as. Files op de weg nemen toe en door schaalvergroting dalen de kosten voor transport per binnenvaart. De groei kan wel leiden tot capaciteitsproblemen op de vaarwegen en in de haven.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Jaarlijks voert Rijkswaterstaat metingen uit ter beoordeling van haar diensten door haar gebruikers. In deze rapportage staat de gebruikerstevredenheid van de verladers centraal¹. Omdat de verladers voor het eerst in een tevredenheidsonderzoek zijn betrokken, heeft het onderzoek met name een verkennend karakter. Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart heeft in samenwerking met de EVO dit onderzoek laten uitvoeren.

1.2 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen luiden:

- Hoe maken verladers gebruik van de vaarwegen?
- Hoe tevreden zijn verladers over de vaarwegen en objecten?
- Hoe informeren verladers zich over vervoer per binnenvaart?
- Welke ontwikkelingen zien verladers in de toekomst van de binnenvaart?
- Welk imago heeft Rijkswaterstaat bij de verladers?

1.3 Aanpak

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn in oktober 2008 met negen verladers diepte-interviews gehouden. Op basis van de informatie die uit deze interviews naar voren is gekomen, is, in samenwerking met Rijkswaterstaat een gestructureerde vragenlijst ontwikkeld. De respondenten zijn door middel van een voor dit onderzoek beschikbaar gesteld adressenbestand van de brancheorganisatie EVO per mail benaderd om deel te nemen aan het onderzoek. Het gaat hierbij om verladers die actief in de binnenvaart zijn of sterke interesse hebben in goederenvervoer over het water.

Centrale onderwerpen in de vragenlijst zijn de kenmerken van verladers, aspecten van vaarwegen en objecten, communicatie en informatie, samenwerking en de toekomst. In de vragenlijst is verder een meting van het imago van Rijkswaterstaat opgenomen.

Verdere informatie over de aanpak van het onderzoek is te vinden in de bijlage 'onderzoeksverantwoording'.

In totaal hebben 151 verladers de enquête ingevuld. In tabel 1 staat de respons per provincie weergegeven.

¹ De resultaten van tevredenheidsonderzoeken onder andere gebruikers zijn in afzonderlijke rapporten beschreven.

Tabel 1
Respons per provincie

	absoluut	procentueel
Groningen	3	2%
Friesland	6	4%
Drenthe	2	1%
Overijssel	11	7%
Gelderland	21	14%
Utrecht	4	3%
Noord-Holland	17	11%
Zuid-Holland	27	18%
Zeeland	8	5%
Noord-Brabant	21	14%
Limburg	13	9%
onbekend	18	12%
totaal	151	100%

Kenmerken van de verlader

Qua omvang worden bij de verladers vooral schepen van 1.000-1.500 ton geladen en gelost, maar er zijn ook verladers die van kleine schepen (tot 400 ton) of grotere schepen (vanaf 1.500 ton) gebruik maken.

De producten / grondstoffen die worden aangevoerd zijn veelal afkomstig uit Nederland en West-Europa. Een derde van de verladers geeft aan dat producten ook van buiten Europa afkomstig zijn. Meest genoemde corridors zijn de Maasroute en Rotterdam-Duitsland.

1.4 Leeswijzer

Opbouw van het rapport

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de verladers:

- Welke producten en grondstoffen worden verladen;
- Gebruik van hoofdvaarwegen;
- Herkomst en bestemming van goederen.

In hoofdstuk 3 wordt het belang en de waardering van de verschillende aspecten van de vaarwegen en objecten behandeld. Communicatie en informatievoorziening staan centraal in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt tevens het imago van Rijkswaterstaat onder verladers gerapporteerd. Hoe de verladers de toekomst zien, wordt in hoofdstuk 5 behandeld.

Tot slot

De bijlage bevat het profiel van de respondenten, de onderzoeksverantwoording en de vragenlijst.

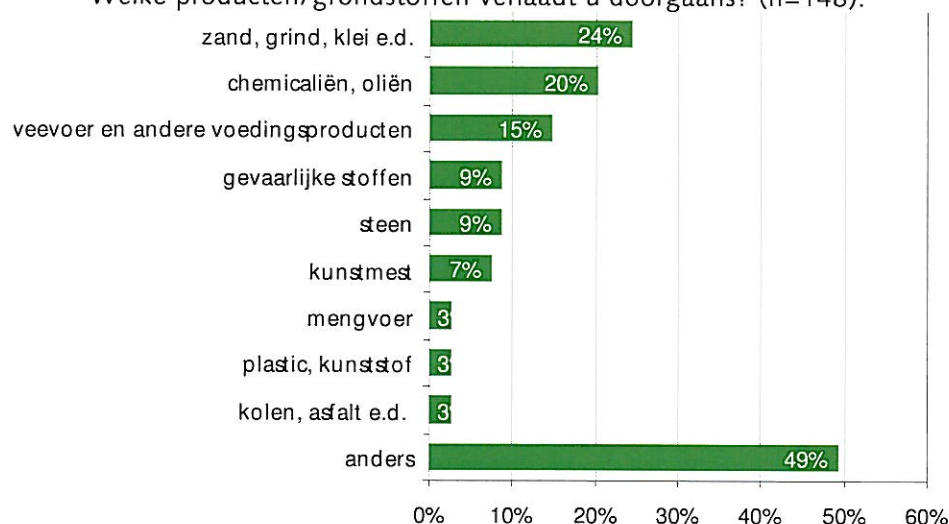
2. Verladers in beeld

2.1 Transport producten en grondstoffen

Als eerste is aan de verladers gevraagd welke producten / grondstoffen zij doorgaans verladen. Een kwart van de ondervraagde verladers (24 procent) verlaadt zand, grind, klei en dergelijke, een vijfde deel (20 procent) verlaadt chemicaliën en oliën en door 15 procent van de respondenten worden veevoer en andere voedingsproducten verladen. De helft van de respondenten geeft aan doorgaans andere producten of grondstoffen te verladen, zoals containers, cement, granen en staal.

Figuur 1

Welke producten/grondstoffen verlaadt u doorgaans? (n=148).

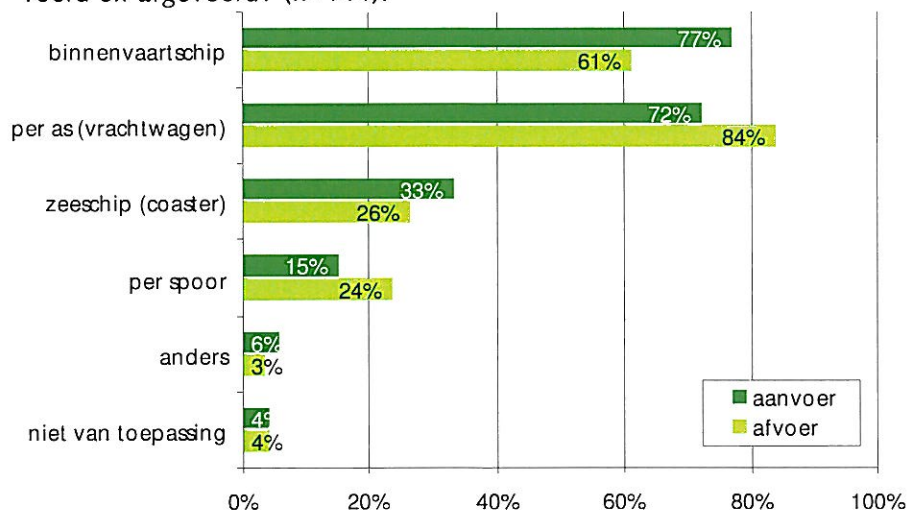


Vervolgens hebben de verladers aangegeven via welke modaliteit(en) deze producten/grondstoffen bij hen worden aangevoerd en afgevoerd. Voor de aanvoer van producten en grondstoffen wordt het meeste gebruik gemaakt van de binnenvaart (77 procent) en transport per as (72 procent) en minder vaak van zeeschepen en transport per spoor (respectievelijk 33 en 15 procent).

Ook voor de afvoer van producten en grondstoffen maken de ondervraagde verladers vooral gebruik van binnenvaartschepen (61 procent) en vrachtwagens (84 procent). Een kwart van de respondenten gebruikt zeeschepen en het spoor voor het afvoeren van producten en grondstoffen.

Figuur 2

Via welke modaliteit(en) worden producten/grondstoffen bij u aangevoerd en afgevoerd? (n=144).

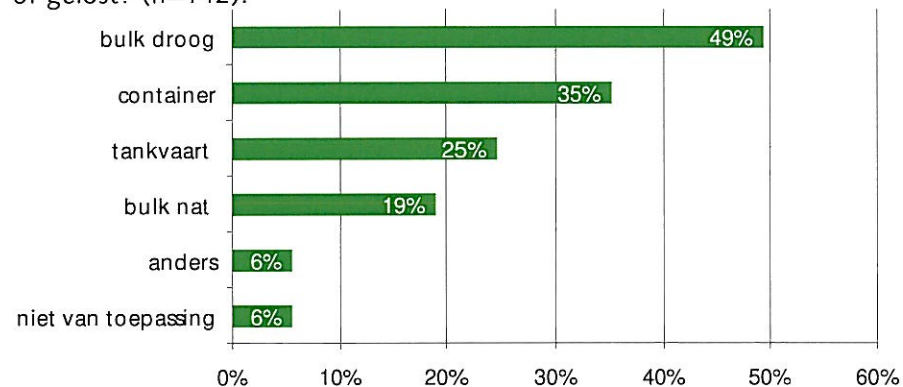


Legenda aanpassen in 'aanvoer' en 'afvoer'

Bij de helft van de ondervraagde verladers (49 procent) worden producten en grondstoffen via schepen met droge bulk geladen of gelost en bij ruim een derde deel (35 procent) gaat dit via containerschepen. Tankvaart en schepen voor bulk nat worden minder vaak gebruikt om producten of grondstoffen te laden en lossen (respectievelijk 25 en 19 procent).

Figuur 3

Via welk type schepen worden producten/grondstoffen bij u geladen of gelost? (n=142).



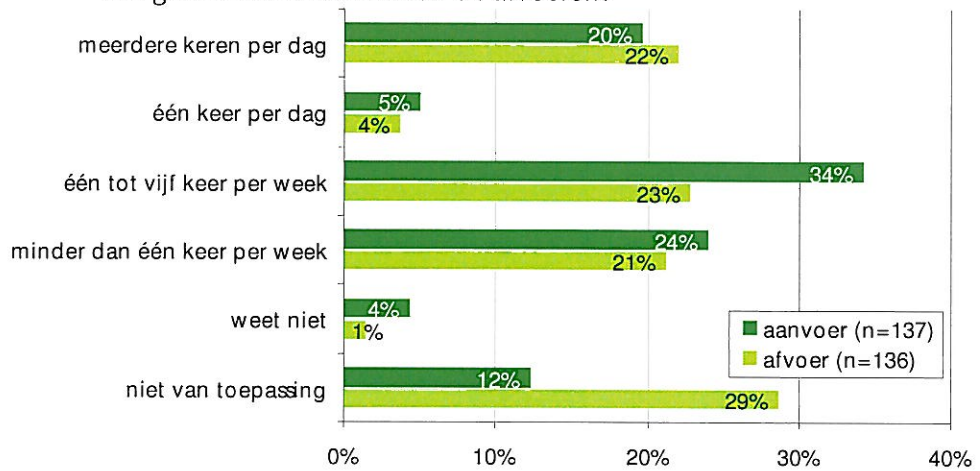
2.2 Gebruik binnenvaart

Aan de verladers is de vraag voorgelegd of zij (bij benadering) kunnen aangeven hoe frequent er binnenvaartschepen voor hen producten aanvoeren en afvoeren. Eén op de vier verladers maakt één tot meerdere keren per dag gebruik van binnenvaartschepen om producten aan of af te laten voeren (respectievelijk 25 en 26 procent).

Bij een derde deel (34 procent) wordt één tot vijf keer per week de binnenvaart gebruikt om producten en grondstoffen aan te voeren terwijl voor de afvoer van producten/grondstoffen 23 procent met deze frequentie gebruik maakt van de binnenvaart. Verder blijkt dat bij een kwart (24 procent) minder dan één keer per week via de binnenvaart producten/grondstoffen worden aangevoerd en bij 21 procent wordt voor afvoeren minder dan één keer per week gebruik gemaakt van de binnenvaart. Het blijkt dus dat men voor de aanvoer van producten en grondstoffen frequenter gebruik maakt van de binnenvaart dan voor de afvoer.

Figuur 4

Kunt u aangeven hoe frequent er binnenvaartschepen voor u producten/grondstoffen aanvoeren en afvoeren?

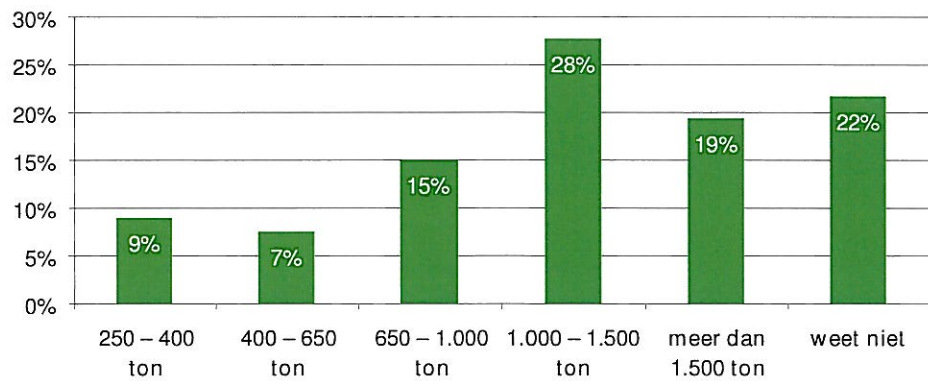


De frequentie waarmee bij verladers binnenvaartschepen producten en grondstoffen aanvoeren en afvoeren, verschilt per provincie. Vanwege de beperkte respons per provincie, zijn enkele provincies samengevoegd om de (eventuele) verschillen te bekijken. Hoewel niet significant, blijken bij verladers in de provincies Zuid-Holland en Zeeland (39 procent) en in de provincies Utrecht en Noord-Holland (37 procent) vaker minimaal één keer per dag binnenvaartschepen producten en grondstoffen aan- en/of af te voeren dan gemiddeld (25 procent).

Vervolgens is de verladers gevraagd een schatting te maken van de gemiddelde tonnage van de schepen die komen om te laden en/of lossen. De tonnage van de schepen is divers maar het meest voorkomend zijn schepen van 1.000 tot 1.500 ton (28 procent). Een vijfde deel (19 procent) geeft aan dat de gemiddelde tonnage meer dan 1.500 ton is.

Figuur 5

Kunt u een schatting maken van het gemiddelde tonnage van schepen die bij u laden of lossen? (n=134)



Aansluitend hebben de verladers aangegeven (in procenten) welk aandeel van alle producten en grondstoffen die bij hen worden aangevoerd en afgevoerd, via de binnenvaart gaat. Gemiddeld wordt bij de ondervraagde verladers 43 procent via de binnenvaart aangevoerd en gaat 29 procent van de afvoer van producten en grondstoffen per binnenvaart. Bij een derde deel van de verladers (32 procent) wordt driekwart of meer van alle producten en grondstoffen via de binnenvaart aangevoerd. Ook hier blijkt dat de binnenvaart meer gebruikt wordt voor het aanvoeren dan voor het afvoeren van producten en grondstoffen.

Tabel 2

Kunt u een schatting maken welk aandeel van het volume van alle producten/grondstoffen die bij u aan- of afgevoerd worden, via de binnenvaart gaat?

	aanvoer (n=94)	afvoer (n=93)
minder dan 5 procent	16%	31%
5 - 25 procent	22%	27%
25 - 50 procent	17%	14%
50 - 75 procent	13%	9%
75 procent en meer	32%	19%

Tenslotte is de verladers gevraagd wat voor hen de belangrijkste redenen zijn om te kiezen voor transport per binnenvaart in plaats van transport via andere modaliteiten. Het meest genoemde argument is het kosten aspect (46 procent). Verladers geven aan dat in veel gevallen vervoer per binnenvaart goedkoper is dan vervoer via andere modaliteiten. Ook wordt vaak genoemd dat de keuze voor binnenvaart gemaakt wordt op basis van het volume van de te vervoeren producten en grondstoffen (21 procent). Vaak wordt ook een combinatie genoemd van het kostenaspect en bijvoorbeeld het volume van de te vervoeren producten en grondstoffen en het milieu. Andere, vaker genoemde, redenen om voor de binnenvaart te kiezen zijn: ligging aan het water (9 procent) en het vermijden van files op de weg (5 procent).

Tabel 3

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om te kiezen voor transport per binnenvaart i.p.v. transport via andere modaliteiten? (n=151)

reden	
lagere kosten	46%
grotere volumes	21%
milieu	13%
ligging aan water	9%
vermijden file	5%

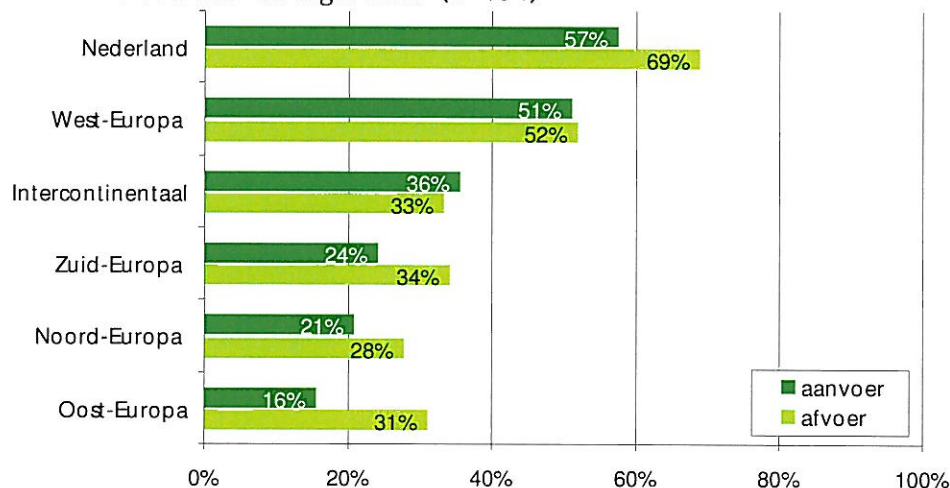
2.3 Herkomst en bestemming producten en grondstoffen

De producten en grondstoffen die worden aangevoerd naar de verladers, hebben een verschillende herkomst. Een meerderheid van de verladers (57 procent) ontvangt aanvoer vanuit Nederland en de helft (51 procent) krijgt producten en grondstoffen aangevoerd vanuit West-Europa. Daarnaast krijgt een derde deel (36 procent) producten en grondstoffen aangeleverd vanuit intercontinentale gebieden. Het minst vaak vindt aanvoer van producten en grondstoffen plaats vanuit Oost-Europa.

Een meerderheid van de respondenten (69 procent), verlaadt producten en grondstoffen naar een bestemming in Nederland en de helft (52 procent) verlaadt producten met als bestemming West-Europa. Een derde deel van de respondenten transporteert producten naar intercontinentale gebieden (33 procent), Zuid-Europa (32 procent) of Oost-Europa (31 procent). Het minst vaak verladen de respondenten producten of grondstoffen met Noord-Europa als bestemming (28 procent).

Figuur 6

Wat is de herkomst en bestemming van producten/grondstoffen die bij u worden aan- en afgevoerd? (n=134)



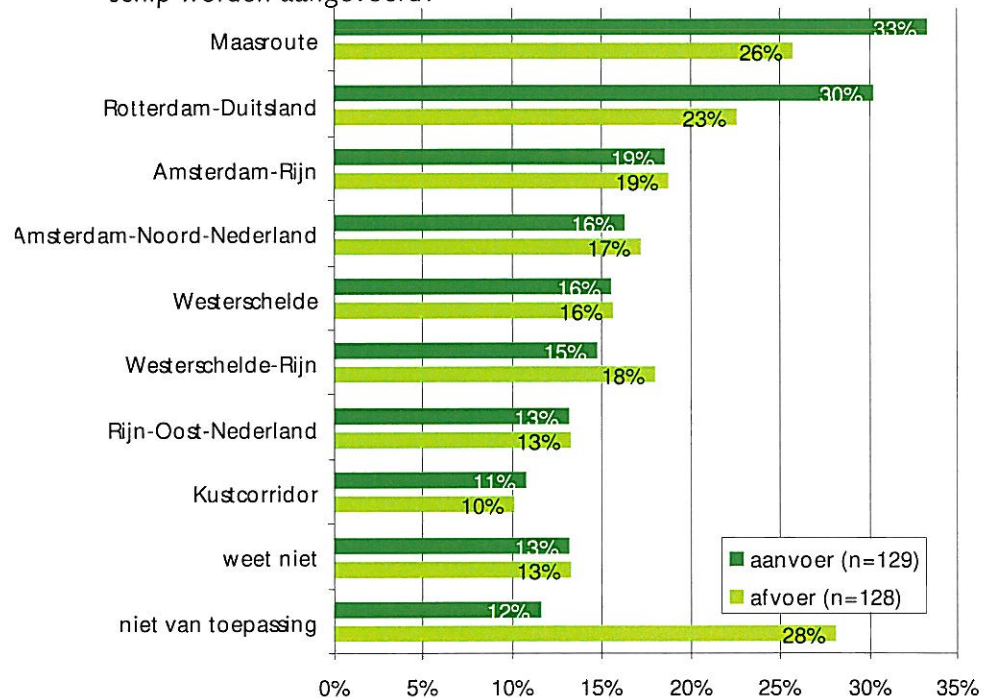
Bij verladers waarbij de helft of meer van de producten/grondstoffen wordt aangevoerd vanuit Nederland, gaat de afvoer van producten/grondstoffen voornamelijk naar Nederlandse locaties en naar West-Europa. Hetzelfde geldt voor verladers die een groot deel van de producten/grondstoffen aangeleverd krijgen vanuit Noord- en Oost-Europa. Bij verladers die vooral producten/grondstoffen krijgen aangevoerd uit West-Europa, is de bestemming van producten/grondstoffen die bij hen worden afgevoerd in de meeste gevallen in Nederland of West-Europa. Bij verladers die producten/grondstoffen krijgen aangevoerd vanuit Zuid-Europa is de bestemming van de producten/grondstoffen divers.

Tenslotte gaat bij verladers die de helft of meer van de producten/grondstoffen intercontinentaal krijgen aangevoerd, de afvoer het vaakst naar bestemmingen in Nederland, gevolgd door West- en Zuid-Europa.

Vervolgens hebben de ondervraagde verladers aangegeven via welke corridors hun producten en grondstoffen per schip worden aan- en afgevoerd. Zowel voor de aanvoer als afvoer wordt relatief veel gebruik gemaakt van de corridor Maasroute (respectievelijk 33 en 26 procent) en de corridor Rotterdam - Duitsland (respectievelijk 30 en 23 procent). De corridor Amsterdam - Rijn wordt door circa een vijfde deel van de verladers gebruikt voor de aan- en afvoer van producten en grondstoffen en bij één op de zes verladers vindt dit plaats via de corridor Amsterdam - Noord-Nederland en Westerschelde.

Figuur 7

Kunt u aangeven via welke corridors uw producten/grondstoffen per schip worden aangevoerd?



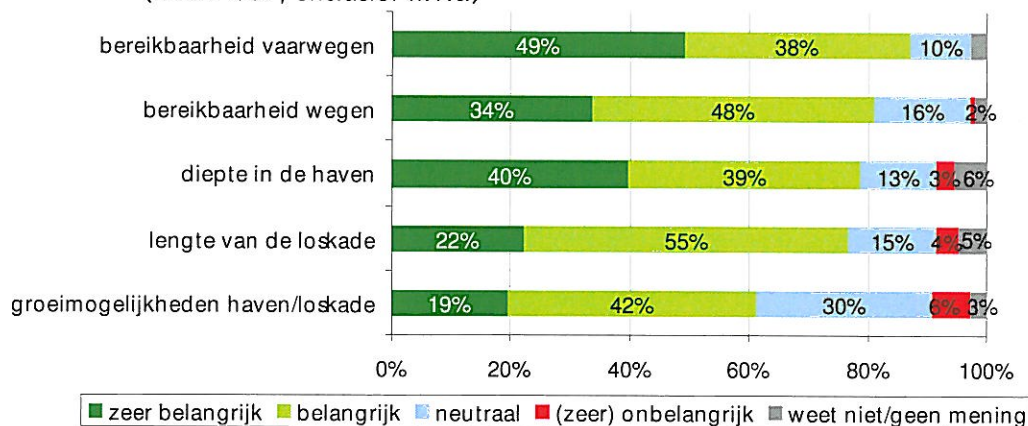
3. Transport per binnenvaart

3.1 Haven en loskade

De verladers is een aantal aspecten van de haven/loskade voorgelegd met de vraag in welke mate deze voor hen van belang zijn. De bereikbaarheid van de vaarwegen blijkt het vaakst (zeer) belangrijk te zijn (87 procent). Circa acht op de tien verladers vindt de bereikbaarheid van de wegen bij de haven/loskade (82 procent), de diepte in de haven (79 procent) en de lengte van de loskade (77 procent) (zeer) van belang. De groeimogelijkheden van de haven/loskade is minder vaak van belang (61 procent).

Figuur 8

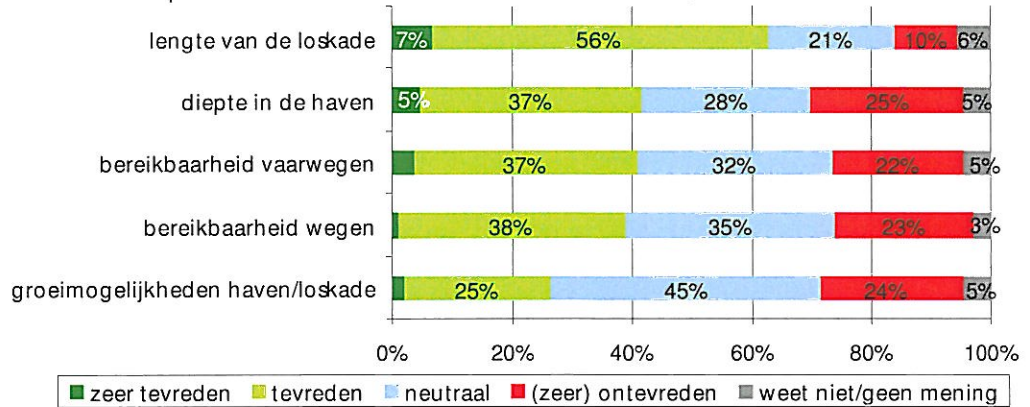
Kunt u aangeven in hoeverre onderstaande aspecten van de haven/loskade die door uw bedrijf gebruik wordt, voor u van belang zijn? (nmin=107, exclusief n.v.t.)



Naast de mate van belang hebben de ondervraagde verladers ook aangegeven in hoeverre zij tevreden zijn over deze aspecten van de haven/loskade waar men gebruik van maakt. Een meerderheid van de verladers is (zeer) tevreden over de lengte van de loskade (63 procent). Verder geeft circa vier op de tien aan (zeer) positief te zijn over de diepte in de haven (42 procent) en de bereikbaarheid van de vaarwegen en de wegen (respectievelijk 41 en 39 procent). Het minst vaak is men te spreken over de groeimogelijkheden van de haven/loskade; een kwart van de respondenten (27 procent) is hier (zeer) tevreden over.

Figuur 9

Kunt u aangeven in welke mate u tevreden bent over de genoemde aspecten van de haven/loskade? (nmin=103, exclusief n.v.t.)



Vervolgens is gekeken of de locatie van de verladers van invloed is op tevredenheid van de aspecten van de haven/loskade. Vanwege de beperkte respons per provincie, zijn enkele provincies samengevoegd om de (eventuele) verschillen te onderzoeken. Genoemde verschillen tussen provincies zijn niet significant maar slechts indicatief.

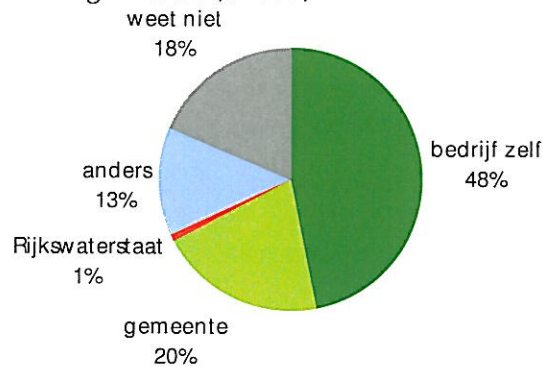
Verladers uit de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn het minst vaak (zeer) tevreden over de diepte in de haven (27 procent). Ook zijn deze verladers minder vaak (zeer) tevreden over de bereikbaarheid van de vaarwegen (15 procent). Verladers uit Utrecht en Noord-Holland zijn daarentegen relatief positief over de bereikbaarheid van de vaarwegen (61 procent).

Respondenten die ontevreden zijn over één of meerdere aspecten, is gevraagd dit toe te lichten. Meerdere keren wordt aangegeven dat diverse vaarwegen en havens/loskades niet meegroeien met de steeds grotere schepen. Veel verladers geven aan dat vaarwegen niet diep genoeg zijn waardoor havens voor schepen met veel tonnage niet bereikbaar zijn. Ook wordt opgemerkt dat er veel files zijn waardoor bereikbaarheid van de wegen achteruit gaat en enkele verladers geven aan dat er sprake is van achterstallig onderhoud bij loskades.

De helft van de ondervraagde verladers (48 procent) geeft aan dat het bedrijf zelf de eigenaar is van de loskade die wordt gebruikt, een vijfde deel (20 procent) gebruikt een gemeentelijke loskade en één procent zegt dat Rijkswaterstaat eigenaar is van de loskade is. Andere eigenaren die genoemd worden, zijn havenbedrijven en een combinatie van genoemde eigenaren. Bijna één op de vijf respondenten (18 procent) weet niet wie de loskade beheert.

Figuur 10

Wie is de eigenaar van de loskade waardoor uw bedrijf gebruik van wordt gemaakt? (n=119)

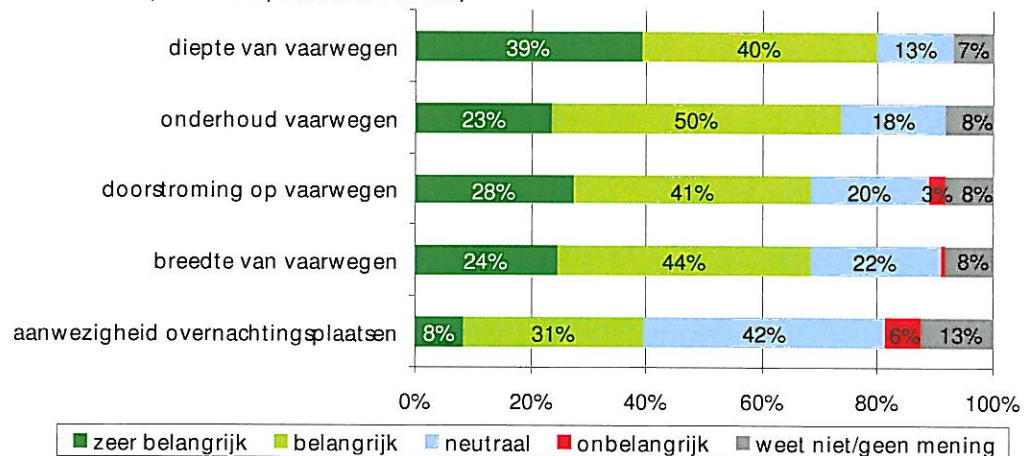


3.2 Vaarwegen

Vervolgens is de verladers gevraagd in welke mate ze belang hechten aan diverse aspecten van de vaarwegen waar hun bedrijf gebruik van maakt. Voor acht op de tien respondenten (80 procent) is de diepte van de vaarwegen (zeer) belangrijk en driekwart van de verladers (73 procent) hecht (zeer) veel belang aan het onderhoud van de vaarwegen. Verder vindt tweederde deel de doorstroming op en de breedte van de vaarwegen (zeer) van belang (beide 68 procent). Minder belangrijk vindt men de aanwezigheid van overnachtingsplaatsen (40 procent).

Figuur 11

Kunt u aangeven in hoeverre onderstaande aspecten van de vaarwegen waar uw bedrijf gebruik van maakt, voor u van belang zijn? (nmin=96, exclusief n.v.t.)

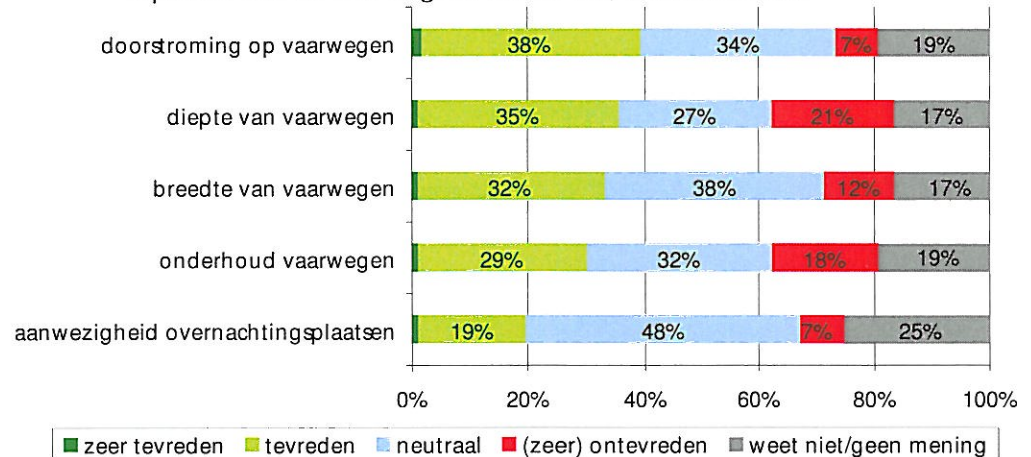


Ook voor de aspecten met betrekking tot de vaarwegen is gevraagd in welke mate men hier tevreden over is. Vier op de tien verladers (39 procent) is (zeer) tevreden over de doorstroming op de vaarwegen en circa een derde deel is positief over de diepte en breedte van de vaarwegen (respectievelijk 36 en 33 procent). Wel is een vijfde deel (21 procent) (zeer) ontevreden over de diepte van de vaarwegen.

Ook is bijna één op de vijf (18 procent) ontevreden over het onderhoud van vaarwegen. Het minst vaak is men (zeer) te spreken over de aanwezigheid van overnachtingsplaatsen (20 procent).

Figuur 12

Kunt u aangeven in welke mate u tevreden bent over de genoemde aspecten van de vaarwegen? (nmin=96, exclusief n.v.t.)



Verladers uit de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn duidelijk minder vaak (zeer) tevreden over de diepte en breedte van de vaarwegen (respectievelijk 16 en 12 procent). In de provincies Utrecht en Noord-Holland (53 procent) en de provincies Zuid-Holland en Zeeland (52 procent) zijn verladers relatief vaak positief over de doorstroming op de vaarwegen. Ook zijn deze verladers vaker dan gemiddeld (zeer) tevreden over het onderhoud van de vaarwegen (respectievelijk 41 en 48 procent).

Verladers geven verschillende redenen voor ontevredenheid over één of meerdere aspecten met betrekking tot de vaarwegen. Meerdere keren wordt genoemd dat de beperkte diepte en breedte van de vaarwegen de scheepsgrootte belemmert en hetzelfde geldt voor te smalle en korte sluizen en bruggen. Verder merkt een verlader op dat een tekort aan overnachtingsplaatsen zorgt voor onveilige situaties omdat schippers dan (te) lang moeten doorvaren.

Tenslotte is aan de verladers gevraagd of zij verbeterpunten kunnen aangeven waardoor de vaarwegen verbeterd kunnen worden. Het verdiepen en verbreden van de vaarwegen wordt het vaakst aangedragen. Ook geven meerdere verladers aan dat de bedieningstijden van bruggen en sluizen verruimd moeten worden; het liefst 24 uur per dag. Verder geeft een aantal verladers aan dat de vaarwegen beter onderhouden moeten worden en enkele verladers merken op dat er voor meer lig- en wachtplaatsen gezorgd moet worden.

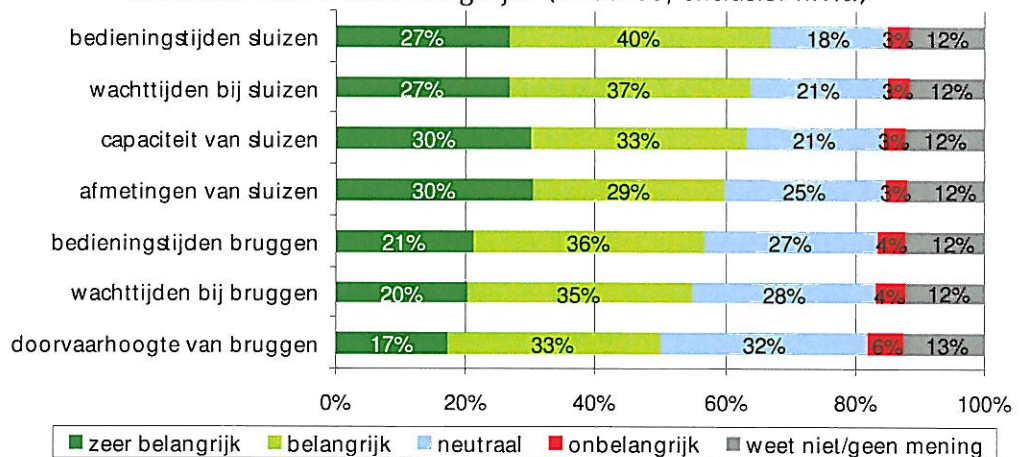
3.3 Bruggen en sluizen

Na de haven/loskade en de vaarwegen, zijn aan de verladers een zevental aspecten voorgelegd met betrekking tot bruggen en sluizen.

Circa tweederde deel van de ondervraagde verladers vindt de bedieningstijden en wachttijden bij sluisen (respectievelijk 67 en 64 procent) en de capaciteit van sluisen (63 procent) (zeer) belangrijk. Verder is voor 50 tot 60 procent van de respondenten de afmetingen van sluisen en de bedieningstijden, wachttijden en doorvaarhoogte van bruggen (zeer) van belang.

Figuur 13

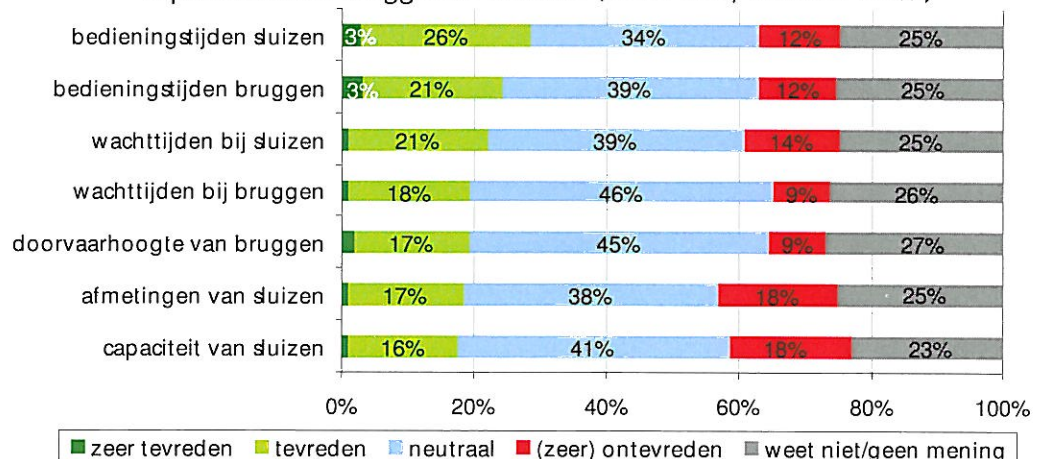
Kunt u aangeven in hoeverre onderstaande aspecten m.b.t. bruggen en sluisen voor u van belang zijn? (nmin=88, exclusief n.v.t.)



Een minderheid van de verladers is (zeer) tevreden over de genoemde aspecten van bruggen en sluisen en een groot deel oordeelt neutraal of weet geen antwoord te geven. Het vaakst is men (zeer) te spreken over de bedieningstijden van sluisen (29 procent) en bruggen (24 procent). Verder is ruim een vijfde deel van de respondenten (22 procent) positief over de wachttijden bij sluisen. Voor de overige aspecten geldt dat minder dan één op de vijf verladers er tevreden over is. De meeste ontevredenheid is er bij verladers voor wat betreft de afmetingen en de capaciteit van sluisen; bijna een vijfde deel (18 procent) is hier (zeer) ontevreden over.

Figuur 14

Kunt u aangeven in welke mate u tevreden bent over de genoemde aspecten m.b.t. bruggen en sluisen? (nmin=103, exclusief n.v.t.)



Voor alle aspecten met betrekking tot bruggen en sluisen blijkt dat verladers uit de provincies Noord-Brabant en Limburg het minst vaak (zeer) tevreden zijn. Voor wat betreft de capaciteit en afmetingen van de sluisen geldt dat geen van de ondervraagde verladers uit deze provincies hier tevreden over is. Verladers de provincies Noord-Holland en Utrecht zijn relatief vaak tevreden over de wachttijden bij bruggen en sluisen, de capaciteit en afmetingen van sluisen en de doorvaarhoogte van bruggen (voor al deze aspecten is 38 procent van de verladers uit deze provincies (zeer) tevreden). Tenslotte blijkt dat verladers uit de provincies Groningen, Friesland, Drente en Flevoland relatief vaak positief zijn over de wachttijden bij bruggen (50 procent).

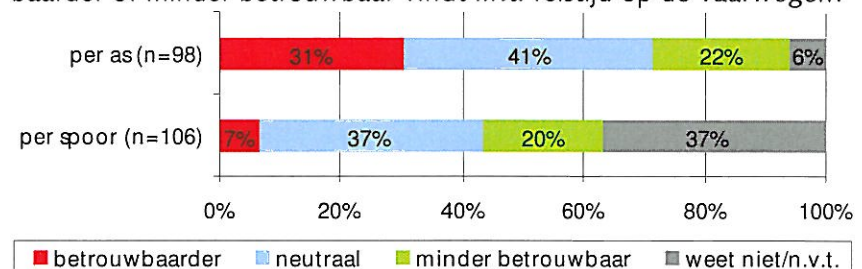
Ontevredenheid over bruggen en sluisen hangt vooral samen met beperkte bedieningstijden en onvoldoende capaciteit. Enkele verladers hebben locaties genoemd waar zij ontevreden zijn over bruggen en sluisen. Genoemd zijn onder meer: het sluisencomplex bij Terneuzen, Klein Ternaaijen, het kanaal naar Veghel, meerdere locaties op de Maasroute, bruggen bij Winschoterdiep en de spoorbrug bij Gouda.

3.4 Reistijd op het water

De verladers is de vraag gesteld of zij de reistijd van andere modaliteiten betrouwbaarder of minder betrouwbaar vinden in vergelijking met de reistijd op vaarwegen. Drie op de tien respondenten (31 procent) vindt de reistijd per vrachtwagen betrouwbaarder dan de reistijd op vaarwegen, een vijfde deel (22 procent) vindt echter de reistijd over vaarwegen betrouwbaarder. Ook vindt één op de vijf (20 procent) de reistijd op vaarwegen betrouwbaarder dan de reistijd per spoor. Minder dan een tiende deel (7 procent) is van mening dat de reistijd per spoor meer betrouwbaar is.

Figuur 15

Kunt u aangeven of u de reistijd van andere modaliteiten betrouwbaarder of minder betrouwbaar vindt i.r.t. reistijd op de vaarwegen?



Verladers uit de provincies Groningen, Friesland, Drente en Flevoland en uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland vinden de reistijd per as relatief vaak betrouwbaarder dan de reistijd op de vaarwegen dan gemiddeld. Respondenten uit Overijssel en Gelderland en uit de provincies Utrecht en Noord-Holland vinden de reistijd per as daarentegen vaker minder betrouwbaar.

Als het gaat om de reistijd per trein vinden verladers uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland en uit de provincies Noord-Brabant en Lim-

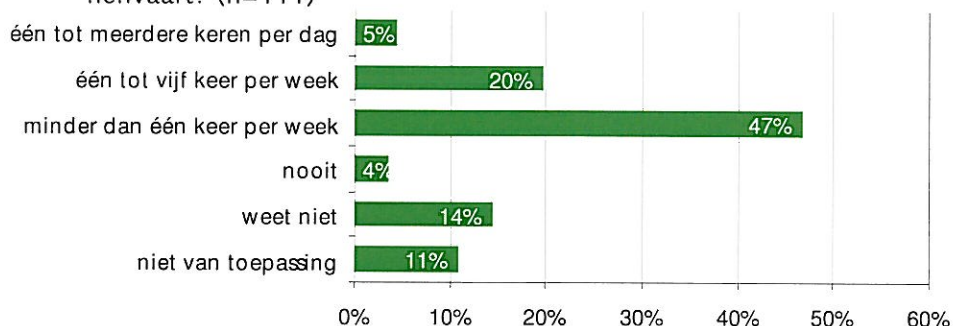
burg deze reistijd relatief vaak betrouwbaarder dan de reistijd over vaarwegen. Verladers in de provincies Utrecht en Zuid-Holland vinden de reistijd per trein echter relatief vaak minder betrouwbaar.

Aan de verladers is uitgelegd dat één van de acties van Rijkswaterstaat voor 2012 is een betrouwbare reistijd op de vaarweg. Vervolgens is aan de respondenten gevraagd hoe Rijkswaterstaat volgens hen er voor kan zorgen dat dit beter wordt. Meerdere verladers opperen dat er gezorgd moet worden voor een betere doorstroming, en dat dit bereikt kan worden door ruimere bedieningstijden bij bruggen en sluisen. Verder wordt genoemd dat de vaarwegen en objecten goed onderhouden moeten worden en dat de capaciteit van vaarwegen, bruggen en sluisen vergroot moet worden.

Vijf procent van de ondervraagde verladers geeft aan doorgaans één tot meerdere keren per dag te maken te hebben met vertragingen van de binnenvaart en voor een vijfde deel (20 procent) is dit één tot vijf keer per week het geval. De helft van de respondenten (47 procent) heeft echter minder dan één keer per week te maken met vertragingen en bij vier procent is dit nooit aan de orde.

Figuur 16

Hoe vaak heeft u doorgaans te maken met vertragingen van de binnenvaart? (n=111)



Verladers uit Zuid-Holland en Zeeland hebben vaker dan gemiddeld één tot meerdere keren per dag te maken met vertragingen (10 procent). Ook geven deze verladers relatief vaak aan dat vertragingen één tot vijf keer per week voorkomen (29 procent). Verladers uit de provincie Groningen, Friesland, Drente en Flevoland en uit de provincies Utrecht en Noord-Holland hebben vaker dan gemiddeld minder dan één keer per week te maken met vertragingen (respectievelijk 64 en 65 procent). In de provincies Overijssel en Gelderland geven verladers het vaakst aan nooit met vertragingen te maken te hebben (10 procent).

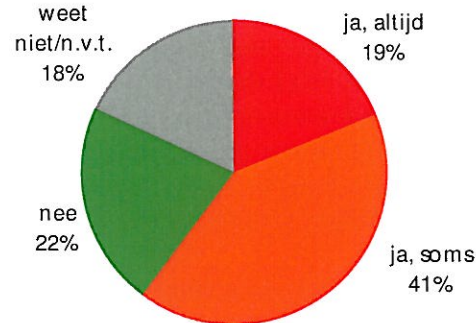
Zes op de tien verladers (60 procent) calculeert (soms) van te voren al oponthoud en extra reistijd in bij de binnenvaart bij het maken van de planning, één op de vijf (19 procent) doet dit altijd.

Een vijfde deel van de verladers (22 procent) geeft aan nooit oponthoud of extra reistijd in te calculeren en voor 18 procent is dit niet van toepassing of men weet het niet. Verladers die van te voren al reke-

ning houden met extra reistijd, houden gemiddeld bij benadering rekening met 28 procent extra reistijd ten opzichte van de reguliere reistijd.

Figuur 17

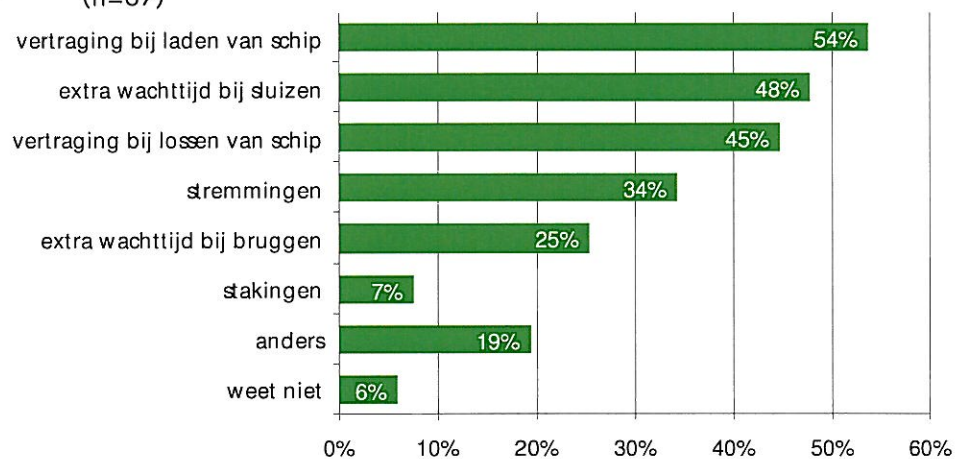
Calculeert u van te voren al oponthoud/extra reistijd in bij de binnenvaart als u uw planning maakt? (n=112)



Respondenten die van te voren al rekening houden met extra reistijd, houden doorgaans met name rekening met vertraging bij het laden van een schip (54 procent), extra wachttijd bij sluizen (48 procent) en vertraging bij het lossen van een schip (45 procent). Verder geeft een derde deel aan extra reistijd in te calculeren vanwege vertraging door stremmingen (34 procent) en een kwart houdt rekening met extra wachttijd bij bruggen (25 procent). Andere factoren waar men rekening mee houdt, zijn weersomstandigheden en laag en hoog water.

Figuur 18

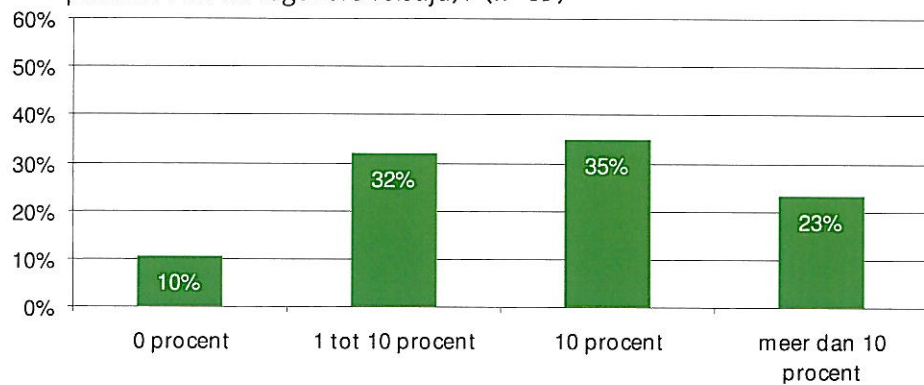
Met welke vorm(en) van vertraging houdt u doorgaans rekening? (n=67)



Gemiddeld is voor de verladers 13 procent uitloop op de reguliere reistijd nog acceptabel. Voor tien procent is echter geen enkele uitloop acceptabel. Een derde deel accepteert tot 10 procent extra reistijd (32 procent) of 10 procent uitloop op de reguliere reistijd (35 procent). Voor een kwart van de verladers (23 procent) is meer dan 10 procent uitloop nog acceptabel.

Figuur 19

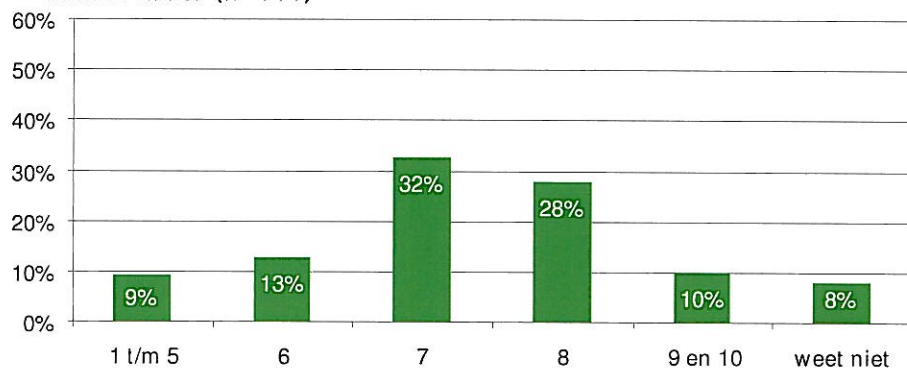
Hoeveel uitloop op de geplande reistijd is voor u nog acceptabel (in procent van de reguliere reistijd)? (n=69)



Gemiddeld beoordelen de ondervraagde verladers de betrouwbaarheid van de reistijd per binnenvaart met het rapportcijfer 7,1. Eén op de tien respondenten (9 procent) vindt de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende en 13 procent geeft het cijfer 6. Een 7 (32 procent) en 8 (28 procent) zijn de meest gegeven rapportcijfers.

Figuur 20

Kunt u een cijfer geven voor de betrouwbaarheid van de reistijd per binnenvaart? (n=111)



Verladers uit de provincies Groningen, Friesland, Drente en Flevoland geven gemiddeld het hoogste cijfer voor de betrouwbaarheid van de reistijd per binnenvaart (7,5). Verladers uit Utrecht en Noord-Holland beoordelen met het rapportcijfer 6,5 de betrouwbaarheid van de reistijd per binnenvaart het minst positief.

Tenslotte is de verladers gevraagd wat zij als de grootste belemmering(en) op de tocht per binnenvaart van A naar B met betrekking tot een betrouwbare reistijd ervaren, en wat de effecten zijn van deze belemmeringen op hun logistieke proces en productieproces. De grootste belemmering is de wachttijd bij bruggen en sluisen. Ook wordt vaak aangegeven dat het laden en lossen (bij terminals) vertraging oploopt. Verder ervaart men belemmeringen vanwege weersomstandigheden en stremmingen.

Gevolgen van deze belemmeringen zijn vertragingen in het gehele transportproces waardoor onder meer afvaarten en schepen in de Rotterdamse haven niet gehaald worden.

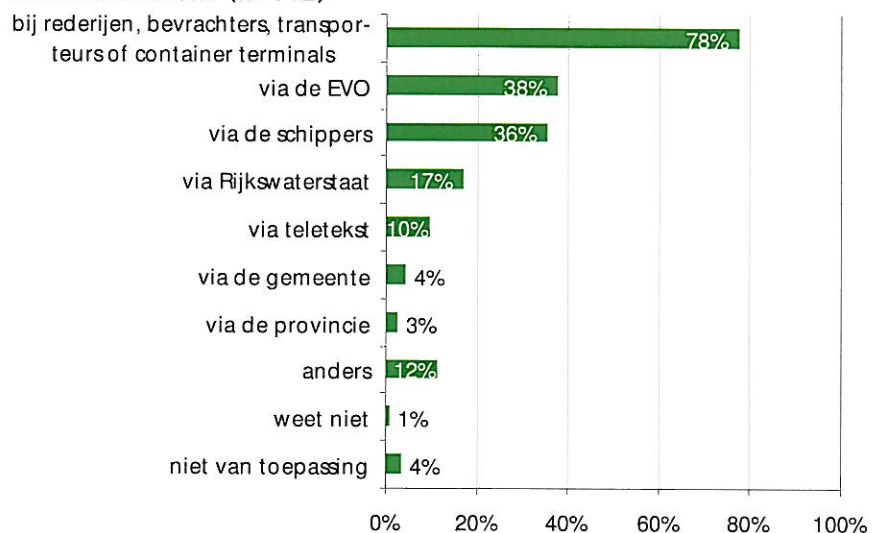
4. Communicatie en informatie

4.1 Informatievoorziening

Om inzicht te krijgen in hoe verladers aan informatie komen, en welke informatie zij nodig hebben en gebruiken, is een aantal vragen gesteld over de informatievoorziening. Als eerste is aan de verladers gevraagd waar zij doorgaans de informatie vandaan halen die zij nodig hebben voor hun werkzaamheden. Het grootste deel van de respondenten (78 procent) geeft aan via rederijen, bevrachters, transporteurs of container terminals informatie te krijgen. Ruim een derde deel haalt informatie bij de EVO of bij schippers (respectievelijk 38 en 36 procent) en 17 procent verkrijgt informatie via Rijkswaterstaat. Andere informatiebronnen die men gebruikt, zijn de eigen organisatie of een eigen netwerk, Schuttevaer en internet.

Figuur 21

Waar haalt u doorgaans informatie vandaan die u nodig heeft voor uw werkzaamheden? (n=112)



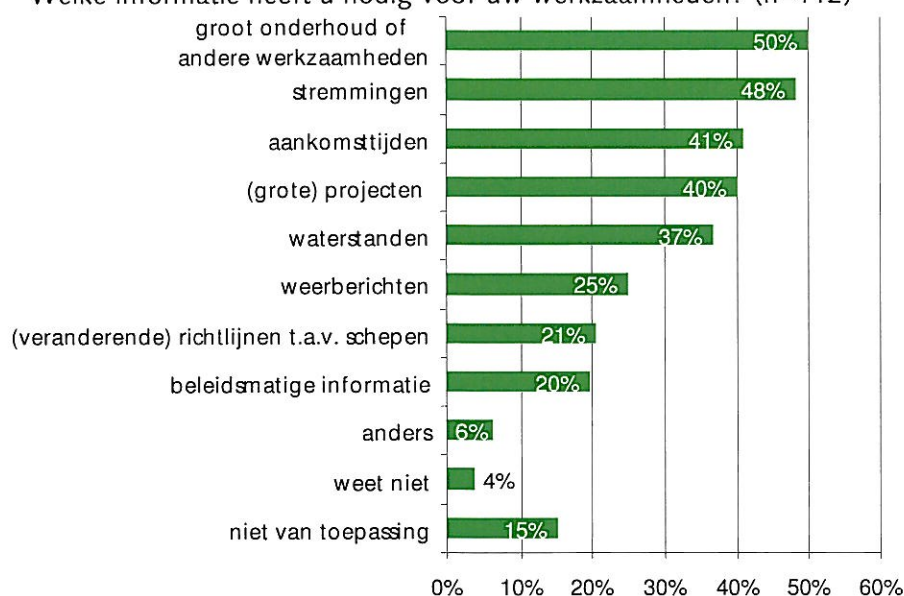
Verladers uit de provincies Overijssel en Gelderland halen relatief gezien vaak informatie bij Rijkswaterstaat (20 procent). Verladers uit de provincies Groningen, Friesland, Drente en Flevoland doen dit minder vaak (9 procent). Verder blijkt dat verladers uit de provincies Utrecht en Noord-Holland (44 procent) en de provincies Noord-Brabant en Limburg (44 procent) relatief vaak informatie halen bij de EVO.

De helft van de verladers geeft aan informatie nodig te hebben over groot onderhoud of andere werkzaamheden en over stremmingen (respectievelijk 50 en 48 procent). Verder heeft circa vier op de tien behoefte aan informatie over aankomsttijden (41 procent), (grote) projecten zoals verbreding of verdieping van de vaarwegen (40 procent) en waterstanden (37 procent). Daarnaast gebruikt een kwart van de verladers (25 procent) weerberichten.

Minder vaak geven de respondenten aan informatie nodig te hebben over (veranderende) richtlijnen t.a.v. schepen en beleidsmatige informatie (respectievelijk 21 en 20 procent).

Figuur 22

Welke informatie heeft u nodig voor uw werkzaamheden? (n=112)



Acht procent van de ondervraagde verladers geeft aan specifieke informatie te missen, zoals: actuele informatie in het geval van stremmingen, betrouwbare aankomst- en vertrek-informatie, informatie over plannen met betrekking tot de vaarwegen en informatie over de locatie van schepen die onderweg zijn.

4.2 Communicatie Rijkswaterstaat

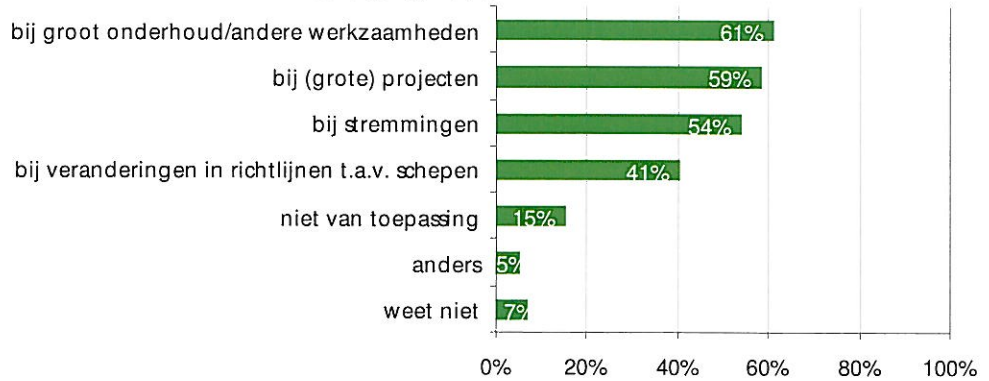
De ondervraagde verladers communiceren op verschillende manieren met Rijkswaterstaat, voornamelijk via telefoon en internet/e-mail. Een enkele respondent woont verladersoverleggen bij. Een groot deel (meer dan de helft) van de respondenten geeft echter aan niet of nauwelijks contact te hebben met Rijkswaterstaat.

De verladers is gevraagd in welke gevallen Rijkswaterstaat met verladers moet overleggen. Meest genoemde antwoorden zijn bij groot onderhoud (61 procent), bij grote projecten (59 procent) en bij stremmingen (54 procent).

Ook hier is gekeken of verladers uit verschillende provincies van elkaar verschillen. Verladers uit de provincies Utrecht en Noord-Holland en uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland geven vaker dan gemiddeld aan dat Rijkswaterstaat met verladers moet communiceren bij stremmingen, groot onderhoud of andere werkzaamheden en veranderingen in richtlijnen aanzien van schepen. Ook vinden verladers uit de provincies Utrecht en Noord-Holland vaker dat Rijkswaterstaat over (grote) projecten moet communiceren met verladers.

Figuur 23

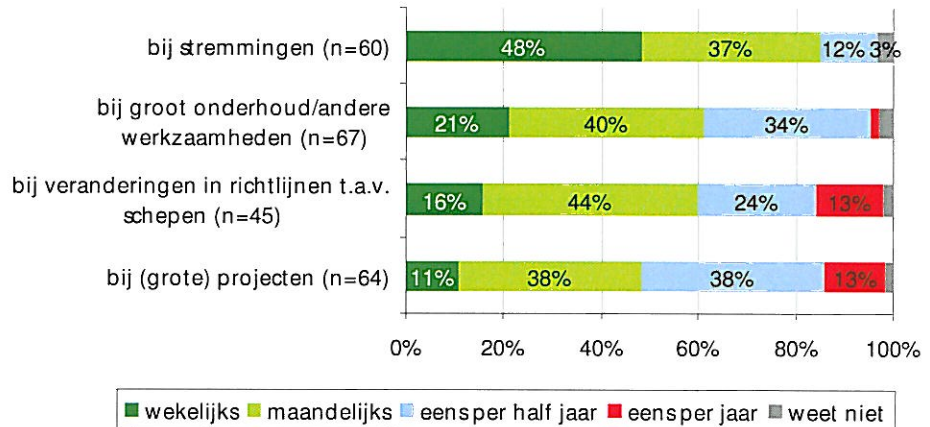
Wanneer zou Rijkswaterstaat volgens u met u (en collega verladers) moeten communiceren? (n=111)



Daarna is gevraagd in welke frequentie overleg tussen Rijkswaterstaat en verladers dient plaats te vinden. Voor stremmingen is de meerderheid van mening dat er wekelijks overleg dient te zijn, voor de overige aspecten is volgens de verladers maandelijks overleg voldoende. Voor een kwart tot een derde is halfjaarlijks overleg ook afdoende (m.u.v. stremmingen).

Figuur 24

Op welke termijn zou Rijkswaterstaat moeten communiceren over onderstaande? (n=112)

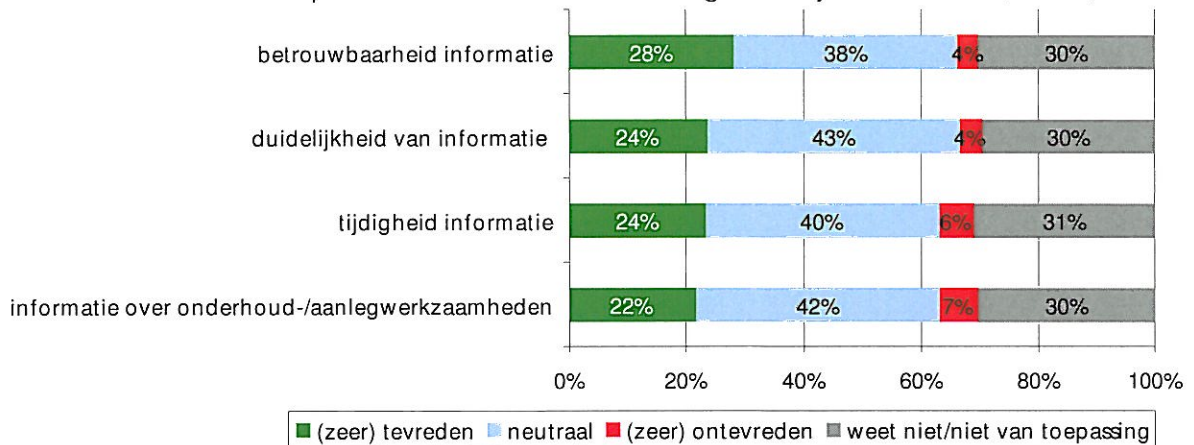


Aan de verladers is verder gevraagd of men bekend is met de landelijke informatielijn van Rijkswaterstaat, 0800-8002. Een kwart (27 procent) van de ondervraagde verladers geeft aan bekend te zijn met dit nummer.

In het kader van de informatievoorziening door Rijkswaterstaat zijn tot slot enkele tevredenheidsvragen gesteld. Een groot deel van de verladers is neutraal over de aspecten van de informatievoorziening van Rijkswaterstaat of weet het niet. Van de verladers die zich wel uitspreken is een aanzienlijk groter deel tevreden dan ontevreden.

Figuur 25

Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over onderstaande aspecten van informatievoorziening door Rijkswaterstaat? (n=106).



4.3 Imago Rijkswaterstaat

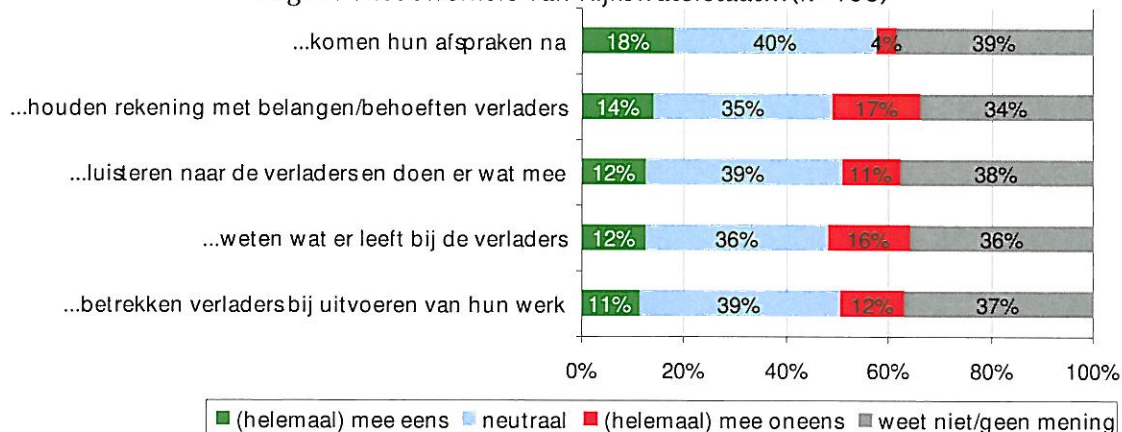
Over het imago van Rijkswaterstaat is een tweetal vragen gesteld. Geraagd is in welke mate Rijkswaterstaat publieksgericht is en er is een aantal stellingen over Rijkswaterstaat aan de verladers voorgelegd.

Op een schaal van 1 tot 10 geven de verladers Rijkswaterstaat het rapportcijfer 6,3 voor de mate van publieksgerichtheid. De meeste verladers geven een zeven (een derde) of een zes (een vijfde). Ruim een derde weet het niet en zo'n één op de zeven verladers geeft Rijkswaterstaat een onvoldoende voor de mate van publieksgerichtheid.

Voor de stellingen over de beeldvorming over Rijkswaterstaat geldt dat de meeste respondenten hierover neutraal zijn of aangeven het niet te weten. De verladers zijn het meest van mening dat medewerkers van Rijkswaterstaat hun afspraken nakomen (18 procent). Voor de overige vier gemeten aspecten geldt dat het aandeel positieve beoordelingen het aantal negatieve beoordelingen in balans houdt. Het gaat hierbij om de stellingen dat Rijkswaterstaatmedewerkers rekening houden met belangen van verladers, naar hen luistert, weten wat er leeft en de verladers betrekken bij hun werk.

Figuur 26

Kunt u aangeven in welke mate u het eens bent met de volgende stellingen? Medewerkers van Rijkswaterstaat... (n=106)

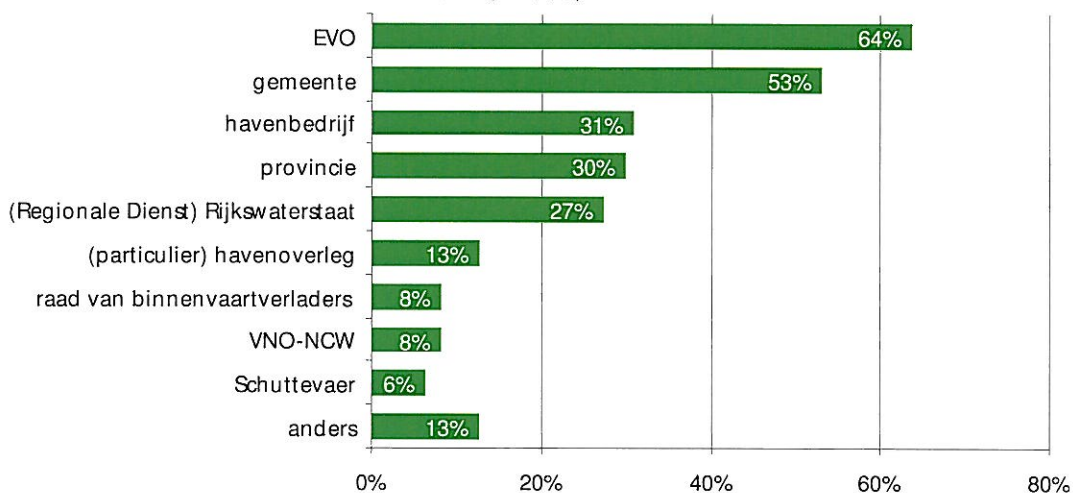


4.4 Samenwerking

In de enquête zijn enkele vragen gesteld over samenwerking. De meeste verladers (64 procent) geven aan samen te werken met EVO. Andere veel genoemde partners zijn de gemeente (53 procent), het havenbedrijf (31 procent) en de provincie (30 procent). Ruim een kwart (27 procent) noemt (de Regionale Dienst van) Rijkswaterstaat als partij waar mee wordt samengewerkt.

Figuur 27

Met wie werkt u wel eens samen of bij welke samenwerkingsverbanden bent u betrokken? (n=110)



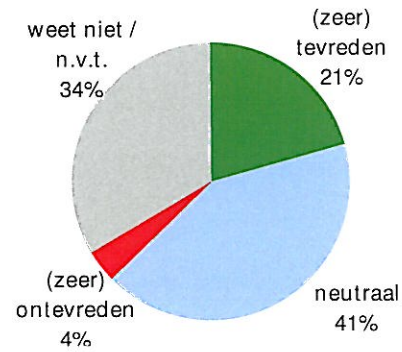
Voor Rijkswaterstaat zien de verladers vooral een coördinerende en informerende rol weggelegd. Een belangrijke taak voor EVO is volgens de verladers het behartigen van belangen. Daarnaast wordt van EVO ook een coördinerende en informerende opstelling verwacht.

Eén op de vijf verladers (21 procent) is (zeer) tevreden over de samenwerking met Rijkswaterstaat. Het grootste deel is neutraal of weet het niet.

De verladers die ontevreden zijn (4 procent), suggereren ondernemers meer te betrekken bij beleid en meer hierover te communiceren.

Figuur 28

Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over samenwerking met Rijkswaterstaat? (n=106)



Verladers uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland zijn relatief gezien het vaakst (zeer) tevreden over de samenwerking met Rijkswaterstaat (35 procent).

5. Toekomst

De binnenvaart is een sector die zich snel ontwikkelt. Daarom zijn in de enquête onder verladers een aantal vragen over mogelijke ontwikkelingen in de toekomst opgenomen. Zo is gevraagd naar het belang van ICT, de opkomst van lijndiensten en kansen en knelpunten in de binnenvaart.

5.1 ICT

Voor de helft van de verladers (50 procent) is ICT belangrijk voor hun bedrijf en het uitvoeren van de werkzaamheden met betrekking tot het verladen. Een kwart (28 procent) vindt ICT niet belangrijk voor het bedrijf. De overige verladers weten het niet of hebben 'niet van toepassing' geantwoord.

De belangrijkste reden waarom ICT belangrijk is, is de snelle beschikbaarheid van de juiste informatie. In dit kader wordt het belang van e-mail en internet genoemd.

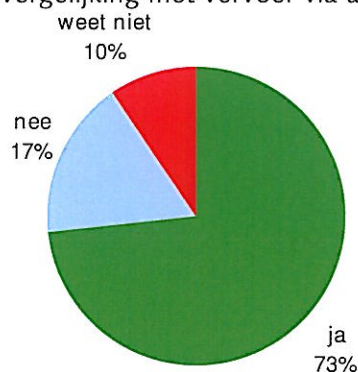
5.2 Groei van het vervoer

Bijna driekwart (73 procent) van de verladers verwacht dat vervoer over water in de toekomst meer zal groeien ten opzichte van vervoer via andere modaliteiten. Een zesde (17 procent) verwacht geen verdere groei van het vervoer over water ten opzichte van de andere modaliteiten.

Als toelichting geven de verladers van groeiend vervoer over water aan dat grondstoffen over grotere afstanden worden aangevoerd, de files op de weg en door de schaalvergroting wordt het vervoer over het water steeds efficiënter. Verladers die geen verdere groei verwachten benadrukken de grenzen aan de capaciteit, dat de markt stabiel is en de reistijden onbetrouwbaar zijn.

Figuur 29

Verwacht u dat het vervoer over water in de toekomst zal groeien in vergelijking met vervoer via andere modaliteiten? (n=105)



Desgevraagd geeft een kwart (22 procent) van de verladers aan dat zij gebruik maken van lijndiensten. Een vergelijkbaar deel (26 procent) verwacht dat het aantal lijndiensten in de toekomst zal toenemen; de meerderheid (55 procent) weet niet of het aantal lijndiensten zal toenemen.

De verladers is gevraagd waar kansen liggen. Zo'n 50 verladers (de helft) doet hiervoor een suggestie. Kansen in de binnenvaart liggen er volgens verladers door de binnenvaart beter als alternatief te promoten, door de schaalvergroting en de toenemende drukte op de weg.

De groei van de binnenvaart leidt bij een derde deel van de verladers tot knelpunten. Knelpunten zijn onder meer de beschikbaarheid van kleine schepen, capaciteitsproblemen en de capaciteit in havens en bij sluisen.

Concrete verbeterpunten die genoemd worden zijn de sluisen in Brabant (Tilburg) en het verbreden en verdiepen van diverse vaarwegen.

Bijlagen

Onderzoeksverantwoording

Methode

Het onderzoek is in twee delen uitgevoerd. In het eerste deel van het onderzoek zijn negen interviews met verladers uitgevoerd (elke regio één gesprek). Doel van de interviews was om een beeld te krijgen wat verladers doen, hoe zij contact hebben met Rijkswaterstaat en met welke partijen zij samenwerken. Op basis van deze interviews is een vragenlijst ontwikkeld voor het tweede deel van het onderzoek. Dit is een kwantitatieve enquête onder verladers. Deze vragenlijst is in samenspraak met Rijkswaterstaat en EVO door I&O Research ontwikkeld.

Steekproef

De adresgegevens van verladers zijn door brancheorganisatie EVO voor dit onderzoek beschikbaar gesteld. In dit bestand is aangegeven welke verladers interessant zijn voor een enquête over verladen via de binnenvaart. Circa 4.300 verladers zijn benaderd. Gedurende het veldwerk bleek dat slechts een deel van de benaderde verladers tot de directe doelgroep behoorde. In totaal zijn er 151 enquêtes afgenomen.

Veldwerk

Het veldwerk is online uitgevoerd in november / december 2008. Verladers zijn per e-mail uitgenodigd en daarna twee keer per e-mail herinnerd aan het onderzoek. De vragenlijst bestond uit zo'n 60 vragen.

Rapportage

Bij de figuren staat vermeld hoeveel respondenten (n) de vraag hebben beantwoord.

Vragenlijst

ALGEMENE KENMERKEN

1 Welke producten/grondstoffen verlaadt u doorgaans?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Zand, grind, klei e.d. | <input type="checkbox"/> Kolen, asfalt e.d. |
| <input type="checkbox"/> Steen | <input type="checkbox"/> Plastic, kunststof |
| <input type="checkbox"/> Veevoer en andere voedingsproducten | <input type="checkbox"/> mengvoer |
| <input type="checkbox"/> Chemicaliën, oliën | <input type="checkbox"/> kunstmest |
| <input type="checkbox"/> Gevaarlijke stoffen | |
| <input type="checkbox"/> anders, namelijk: _____ | |

2 Via welke modaliteit(en) worden producten/grondstoffen bij u aangevoerd?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- zeeschip (coaster)
 Binnenvaartschip
 per as (vrachtwagen)
 per spoor
 anders, namelijk: _____
 n.v.t.

3 Via welke modaliteit(en) worden producten/grondstoffen vanaf u afgevoerd?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- per zeeschip (coaster)
 per binnenvaartschip
 per as (vrachtwagen)
 per spoor
 anders, namelijk: _____
 n.v.t.

4 Via welk type schepen worden producten/grondstoffen bij geladen of gelost?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- tankvaart
 Container
 bulk droog
 bulk nat
 anders, namelijk: _____
 n.v.t.
-

5 Kunt u (bij benadering) aangeven hoe frequent er binnenvaartschepen voor u producten/grondstoffen aanvoeren?

- meerdere keren per dag
- één keer per dag
- één tot vijf keer per week
- minder dan één keer per week
- weet niet
- niet van toepassing (geen informatie vooraf ontvangen)

6 Kunt u (bij benadering) aangeven hoe frequent er binnenvaartschepen voor u afvaren?

- meerdere keren per dag
- één keer per dag
- één tot vijf keer per week
- minder dan één keer per week
- weet niet
- niet van toepassing

7 Kunt u een schatting maken van de gemiddelde tonnage van schepen die bij u laden of lossen

- 250 – 400 ton
- 400 – 650 ton
- 650 – 1.000 ton
- 1.000 – 1.500 ton
- meer dan 1.500 ton
- weet niet

8 Wat is de herkomst van producten/grondstoffen die bij u worden aangevoerd? Kunt u dit in percentages aangeven?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- Nederland, voor ...%
- Noord-Europa (bijv. Zweden, Noorwegen, Finland, Denemarken), voor ...%
- West-Europa (bijv. Groot Brittanië, Duitsland), voor ...%
- Oost-Europa (bijv. Hongarije, Roemenië, Polen, Rusland), voor ...%
- Zuid-Europa (bijv. Frankrijk, Italië, Portugal, Spanje), voor ...%
- Intercontinentaal, namelijk: _____, voor ...%
- n.v.t.

9 Wat is de bestemming van producten/grondstoffen die bij u worden afgevoerd?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- Nederland
- Noord-Europa (bijv. Zweden, Noorwegen, Finland, Denemarken)
- West-Europa (bijv. Groot Brittanië, Duitsland)
- Oost-Europa (bijv. Hongarije, Roemenië, Polen, Rusland)
- Zuid-Europa (bijv. Frankrijk, Italië, Portugal, Spanje)
- Intercontinentaal, namelijk: _____
- n.v.t.

10 Kunt u, aan de hand van de getoonde afbeelding, aangeven via welke corridors uw producten/grondstoffen per schip worden aangevoerd? Kies s.v.p. één of meerdere van onderstaande corridors.

- Rotterdam-Duitsland, incl. Nederrijn/Lek
- Amsterdam-Rijn
- Westerschelde-Rijn
- Westerschelde
- Amsterdam-Noord-Nederland
- Rijn-Oost-Nederland
- Maasroute
- Kustcorridor
- weet niet
- n.v.t.

11 Kunt u, aan de hand van de getoonde afbeelding, aangeven via welke corridors uw producten/grondstoffen per schip worden afgevoerd? Kies s.v.p. één of meerdere van de onderstaande corridors.

- Rotterdam-Duitsland, incl. Nederrijn/Lek
- Amsterdam-Rijn
- Westerschelde-Rijn
- Westerschelde
- Amsterdam-Noord-Nederland
- Rijn-Oost-Nederland
- Maasroute
- Kustcorridor
- weet niet
- n.v.t.

12 Kunt u een schatting maken (in procenten) welk aandeel van het volume van alle producten/grondstoffen die bij u aangevoerd of afgevoerd worden, via de binnenvaart gaat?

% van volume dat wordt aangevoerd:

procent

weet niet

% van volume dat wordt afgevoerd:

procent

weet niet

- 13 Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om te kiezen voor transport per binnenvaart i.p.v. transport via andere modaliteiten?

ASPECTEN VAARWEGEN EN OBJECTEN

- 14 Dan volgt nu een aantal aspecten van de haven/loskade die door uw bedrijf gebruikt wordt. Kunt u aangeven in hoeverre deze aspecten voor u van belang zijn?

	zeer be- langrijk	belangrijk	neutraal	onbelang- rijk	zeer onbe- langrijk	weet niet/ geen me- ning	n.v.t.
lengte van de loskade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
diepte in de haven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bereikbaarheid vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bereikbaarheid wegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
groeimogelijkheden ha- ven/loskade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
onderhoud vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 15 Zou u nu kunnen aangeven in welke mate u tevreden bent over de genoemde aspecten van de haven/loskade?

	zeer te- vreden	ontevre- den	neutraal	ontevre- den	zeer onte- vreden	weet niet/ geen me- ning	n.v.t.
lengte van de loskade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
diepte in de haven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bereikbaarheid vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bereikbaarheid wegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
groeimogelijkheden ha- ven/loskade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
onderhoud vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bij ontevredenheid:

- 16 Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over dit aspect/deze aspecten?

- 17 Wie is eigenaar van de loskade waar door uw bedrijf gebruik van wordt gemaakt?

- het bedrijf zelf
 de gemeente
 Rijkswaterstaat
 anders, namelijk: _____
 weet niet

18 Nu volgt een aantal aspecten met betrekking tot de vaarwegen waar u gebruik van maakt. Kunt u aangeven in hoeverre deze aspecten voor u van belang zijn?

	zeer belangrijk	belangrijk	neutraal	onbelangrijk	zeer onbelangrijk	weet niet/ geen mening	n.v.t.
diepte van vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
breedte van vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
doorstroming op vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
onderhoud vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
aanwezigheid overnachtingsplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19 En kunt u nu aangeven in welke mate u tevreden bent over de genoemde aspecten met betrekking tot de vaarwegen?

	zeer tevreden	ontevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet/ geen mening	n.v.t.
diepte van vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
breedte van vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
doorstroming op vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
onderhoud vaarwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
aanwezigheid overnachtingsplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bij ontevredenheid:

20 Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over dit aspect/deze aspecten?

20 Kunt u aangeven welke andere aspecten met betrekking tot de vaarwegen verbeterd kunnen worden?

21 Kunt u aangeven of u de reistijd van andere modaliteiten (per as of per spoor) betrouwbaarder of minder betrouwbaar vindt in vergelijking met de reistijd op de vaarwegen?

	betrouwbaarder	neutraal	minder betrouwbaar	weet niet	n.v.t.
reistijd per as (vrachtwagens) is ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reistijd per spoor is ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 22 Eén van de acties van Rijkswaterstaat (RWS) voor 2012 is betrouwbare reistijd op de vaarweg. Hoe kan Rijkswaterstaat er volgens u voor zorgen dat dit beter wordt?

- 23 Calculeert u van te voren al ophoud/extra reistijd in bij de binnenvaart als u uw planning maakt?

- ja, altijd
 ja, soms
 nee, nooit ga naar vraag 26
 weet niet ga naar vraag 26
 n.v.t. ga naar vraag 26

- 24 Kunt u aangeven met hoeveel extra reistijd u bij benadering rekening houdt (in procenten van de reguliere reistijd)?

--	--	--

 procent

- weet niet

- 25 Met welke vorm van vertraging houdt u doorgaans rekening?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- extra wachttijd bij bruggen
 extra wachttijd bij sluizen
 vertraging bij laden van schip
 vertraging bij lossen van schip
 stremmingen
 stakingen
 anders, namelijk: _____
 weet niet

- 26 Hoeveel uitloop op de geplande reistijd is voor u nog acceptabel (in procenten van de reguliere reistijd)?

--	--	--

 procent

- weet niet

- 27 Hoe vaak heeft u doorgaans te maken met vertragingen van de binnenvaart?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- meerdere keren per dag
 één keer per dag
 één tot vijf keer per week
 minder dan één keer per week
 nooit
 weet niet
 niet van toepassing

28 Wat ervaart u als de grootste belemmering(en) op de tocht per binnenvaart van A naar B met betrekking tot betrouwbare reistijd en kunt u aangeven wat de effecten zijn van deze belemmeringen op uw logistiekeproces en productieproces?

29 Kunt u een cijfer geven voor de betrouwbaarheid van de reistijd? (1 = zeer onbetrouwbaar, 10 = zeer betrouwbaar)

weet niet

30 Kunt u aangeven in hoeverre onderstaande aspecten met betrekking tot bruggen en sluisen voor u van belang zijn?

	zeer be- langrijk	belangrijk	neutraal	onbelangrijk	zeer onbe- langrijk	weet niet/ geen me- ning	n.v.t.
bedieningstijden bruggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bedieningstijden sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wachttijden bij bruggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wachttijden bij sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
capaciteit van sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
afmetingen van sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
doorvaarhoogte van brug- gen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31 Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over onderstaande aspecten met betrekking tot bruggen en sluisen?

	zeer tevre- den	ontevreden	neutraal	ontevreden	zeer onte- vreden	weet niet/ geen me- ning	n.v.t.
bedieningstijden bruggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bedieningstijden sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wachttijden bij bruggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wachttijden bij sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
capaciteit van sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
afmetingen van sluisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
doorvaarhoogte van brug- gen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bij ontevredenheid:

32 Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over dit aspect/deze aspecten en kunt u de locatie(s) benoemen waarover u ontevreden bent?

COMMUNICATIE EN INFORMATIE**33 Waar haalt u doorgaans informatie vandaan die u nodig heeft voor uw werkzaamheden?***MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK*

- via Rijkswaterstaat
- via de EVO
- bij rederijen, bevrachters, transporteurs of container terminals
- via de schippers
- via teletekst
- via de provincie
- via de gemeente
- anders, namelijk: _____
- weet niet
- n.v.t.

34 Welke informatie heeft u nodig voor uw werkzaamheden? Informatie over:*MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK*

- stremmingen
- groot onderhoud of andere werkzaamheden
- aankomsttijden
- (grote) projecten (zoals verbreding of verdieping van vaarwegen)
- beleidsmatige informatie
- (veranderende) richtlijnen t.a.v. schepen
- waterstanden
- weerberichten
- anders, namelijk: _____
- weet niet
- n.v.t.

35 Mist u specifieke informatie?

- ja
- nee ga naar vraag 37
- n.v.t. ga naar vraag 37

36 Welke informatie mist u?**37 Hoe communiceert u met Rijkswaterstaat?**

- geen communicatie met Rijkswaterstaat

38 Wanneer zou Rijkswaterstaat volgens u met u (en collega verladers) moeten communiceren en op welke termijn (wekelijks, maandelijks, eens per half jaar/jaar)?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- bij stremmingen
- bij groot onderhoud of andere werkzaamheden
- bij (grote) projecten (zoals verbreding of verdieping van vaarwegen)
- bij veranderingen in richtlijnen t.a.v. schepen
- anders, namelijk: _____
- weet niet
- n.v.t.

39 Op welke termijn zou Rijkswaterstaat moeten communiceren over onderstaande aspecten? (wekelijks, maandelijks, eens per half jaar/jaar)?

	wekelijks	maande- lijks	eens per half jaar	eens per jaar	weet niet	n.v.t.
bij stremmingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bij groot onderhoud of andere werkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bij (grote) projecten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bij veranderingen in richtlijnen t.a.v. schepen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
anders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

40 Kent u de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat, 0800-8002?

- ja
- nee

41 Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over onderstaande aspecten van informatievoorziening door Rijkswaterstaat?

	zeer tevreden	ontevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet/ geen mening	n.v.t.
informatie over onderhoud/aanlegwerkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
betrouwbaarheid informatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tijdigheid informatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
duidelijkheid van informatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

42 Kunt u een cijfer geven voor de publieksgerichtheid van Rijkswaterstaat? (1 = zeer slecht, 10 = zeer goed)

- weet niet

43 Hieronder staan een aantal stellingen over Rijkswaterstaat. Kunt u aangeven in welke mate u het eens bent met de volgende stellingen?

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	weet niet/ geen mening
De medewerkers van Rijkswaterstaat weten wat er leeft bij de verladers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De medewerkers van Rijkswaterstaat houden rekening met de belangen/behoefte van de verladers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De medewerkers van Rijkswaterstaat komen hun afspraken na	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De medewerkers van Rijkswaterstaat luisteren naar de verladers en doen er wat mee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De medewerkers van Rijkswaterstaat betrekken de verladers bij het uitvoeren van hun werk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SAMENWERKING

44 Met wie werkt u wel eens samen of bij welke samenwerkingsverbanden bent u betrokken?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> (Regionale Dienst) Rijkswaterstaat | <input type="checkbox"/> raad van binnenvaartverladers |
| <input type="checkbox"/> EVO | <input type="checkbox"/> havenbedrijf |
| <input type="checkbox"/> provincie | <input type="checkbox"/> particulier) havenoverleg |
| <input type="checkbox"/> gemeente | <input type="checkbox"/> gemeente |
| <input type="checkbox"/> VNO-NCW | <input type="checkbox"/> Schuttevaer |
| <input type="checkbox"/> anders, namelijk: _____ | |

45 Welke rol of taken ziet u voor Rijkswaterstaat weggelegd in de diverse samenwerkingsverbanden?

46 Welke rol of taken ziet u voor de EVO weggelegd?

47 Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over samenwerking met Rijkswaterstaat?

zeer tevreden	ontevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet/ geen mening	n.v.t.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

48 Bij ontevredenheid:

Kunt u aangeven hoe de samenwerking met Rijkswaterstaat verbeterd zou kunnen worden?

TOEKOMST

49 Is ICT voor uw bedrijf en de werkzaamheden m.b.t. verladen belangrijk?

- ja
- nee ga naar vraag 51
- weet niet ga naar vraag 51
- n.v.t. ga naar vraag 51

50 Kunt u aangeven waarom u ICT hiervoor belangrijk vindt?

51 Verwacht u dat het vervoer over water in de toekomst zal groeien in vergelijking met vervoer via andere modaliteiten?

- Ja, vervoer over water zal meer groeien ten opzichte van vervoer via andere modaliteiten
- Nee, vervoer over water zal ten opzichte van andere modaliteiten niet groeien
- Weet niet ga naar vraag 53
- N.v.t. ga naar vraag 53

52 Kunt u uw antwoord toelichten?

53 Maakt u momenteel gebruik van lijndiensten?

- ja weet niet
- nee n.v.t.

54 Verwacht u dat het aantal lijndiensten in de toekomst zal toenemen?

- ja weet niet
- nee n.v.t.

55 Waar liggen volgens u kansen voor verladers die gebruik maken van de binnenvaart?

- weet niet

56 Verwacht u bij groei van het aandeel vervoer via binnenvaart, knelpunten vanwege deze groei?

Ja, namelijk:

Nee

Weet niet

n.v.t.

57 Wat moet volgens u als eerste worden aangepakt om het gebruik van de vaarwegen te kunnen verbeteren? Wees alstublieft zo concreet mogelijk in het beschrijven van de locatie en situatie.

Dit was de laatste vraag. Hartelijk dank voor uw medewerking aan dit onderzoek.!

Antwoorden op open vragen

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om te kiezen voor transport per binnenvaart i.p.v. transport via andere modaliteiten?

- 1 tankschip zijn ca. 17 tankauto's. logistiek veel minder handling
- beperken van transport per as om onnodig wachten (files) te voorkomen. 2. gevaarlijke situaties te beperken.
- Kosten 2. Betrouwbaarheid 3. Efficiëntie 4. Milieu
- aanlevering van grondstoffen; relatief lage transportkosten (mede door gecombineerde transporten met andere afnemers)
- Aanvoer mogelijkheden bij afnemer Grotere hoeveelheden Vrachtprijs
- aanvoer R'dam/ Antwerpen kosten en milieu
- Afnemers en leveranciers liggen ook aan het water, grote hoeveelheden tegelijkertijd transporteren.
- Auto's van de weg houden
- belangrijkste reden is om een goede verdeling te krijgen tussen aanvoer via as of boot en hierdoor een optimale lossing van de grondstoffen te krijgen.
- Beperken verkeersbewegingen bij locatie waar product ontstaat.
- Bulk hoeveelheden - Lengte mogelijkheden – Toeleverancier - Schade beperking
- Bunkeringen aan zeeschepen.
- Capaciteit
- Capaciteit en bestemming
- Combinatie snelheid / hoeveelheid
- Containertransport uit de Rotterdamse haven via binnenvaart naar containerterminal Utrecht biedt grote planningsvoordelen.
- Containertrucking per auto is duurder dan binnenvaart.
- De hoeveelheid in combinatie met de afstand.
- De mogelijkheden van grotere tonnage's.
- Dit heeft in ons geval hoofdzakelijk te maken met de lengte afmeting van onze producten.
- Duurzaamheid, capaciteit, schaal, bestemming etc
- Economisch
- economisch, milieu, congestie
- Economische redenen (2x)
- Eigenlijk geen enkele: geen voordeel qua: - prijs - beschikbaarheid - snelheid te behalen.
- Files goedkoper CO2 reductie op en overslaglocaties aan het water.
- Flexibiliteit en locaties van de klanten.
- Geen file bij aflevering. Goedkoper transport. Geen dure demarrage kosten.
- Geen keus, wij zijn inspectie en laboratorium. Opdrachtgevers bepalen.
- Geen keuze, zee containers worden naar Antwerpen vervoerd per lichter. onze forwarder regelt dit
- Geografische ligging -goedkoper -schoner -kwantiteit
- Gezien de afmetingen van de project ladingen mogen dan niet per as.
- Gezien de grote hoeveelheid in het onmogelijk om deze goederen per as aan te voeren, ook in economisch opzicht.
- Gips komt uit centrales aan het water en wij liggen ook aan het water, en het transport over water is goedkoper.
- Goedkoper (2x)
- Goedkoper. Milieu vriendelijker, flexibeler lossen/laden, kortere reactietijd als container nodig is.
- Goedkoper tarief, minder snelle aanvoer noodzakelijk.
- Goedkoper, flexibeler, grotere hoeveelheden in een keer, milieuvriendelijk.
- Groene gedachte, milieu.
- Groot tonnage op jaarbasis. Groot tonnage in 1 keer lossen. Lagere prijs per ton als over de weg.

-
- Grote hoeveelheden kunnen niet per as worden aangevoerd.
 - Grote hoeveelheden per keer; geen file; in vele gevallen handig vervoer over water; financieel.
 - Grotere hoeveelheden, lagere kosten per ton, veilig.
 - Grotere tonnages.
 - Het aantal containers dat wordt aangevoerd in Rotterdam worden tegelijk afgevoerd en in Nijmegen opgeslagen om te lossen via een vrachtwagen op het bedrijf.
 - Het bunkeren van schepen gaat bijna niet anders.
 - Het op efficiënte wijze aanvoeren van grondstoffen.
 - Hoeveelheid - Ligging aan water - Milieu
 - In opdracht van onze klanten.
 - I.v.m. de prijs tonnage verhouding is het veel aantrekkelijker om in 1 keer een schip te laten komen en die dan leeg te rijden.
 - Klant kiest.
 - Kost -flexibiliteit -contanierisatie -tonnage
 - Kosten (6x)
 - Kosten – milieu (4x)
 - Kosten + inrichting fabrieken op aanvoer per schip MVO
 - Kosten besparend
 - Kosten en efficiency - Milieu effecten
 - Kosten en homogeniteit, wij zijn geïnteresseerd in grotere schepen.
 - Kosten - Snelheid (laden en lossen) - Grote producten
 - Kosten, volumes per verschepingseenheid
 - Kosten, efficiency, bulk
 - Kosten, en onze grondstoffen komen grotendeels uit het water.
 - Kosten, volume
 - Kosten. Wegtransport richting Rotterdamse haven is een ramp. Files + lange wachttijden op de Delta. Transport via binnenvaart & spoor is een goed alternatief (mits er lege containers voorhanden zijn).
 - Kosten / klantenservice
 - Kostenaspect
 - Kostenbesparing - service voor toeleverancier (minder voertuigbewegingen bij de leverancier, minder voertuigbewegingen eigen terrein).
 - Kostenbesparing, tonnage.
 - Kostprijs (2x)
 - Laagste vervoerskosten per ton aangevoerde grondstof.
 - Lage kosten
 - Ligging aan kanaal, prijsvoordeel t.o.v. vracht per as.
 - Met een schip zijn meerdere tonnages mogelijk. Ander voordeel dat er al te veel wielen op de weg zijn.
 - Milieu and ontlasting wegennet.
 - Milieu, kosten en 24 uren operatie.
 - Milieuoverwegingen. De manier om onze goederen per container in de USA te krijgen. Binnenvaart heeft minder last van congestie. Haven Rotterdam is voor binnenvaart niet meer aantrekkelijk. Te veel congestie!!!!
 - Onze firma ligt rondom het water dus voor ons bulk product beter om dit per binnenvaart af te voeren.
 - Partij grootte en tijdsaspect.
 - Partij grootte, prijs.
 - Prijs (4x)
 - Prijs, continuïteit.
 - Prijs en logistiek (2x).
 - Prijs en volume.
 - Prijs, kan de container laten afkoppelen, dus geen wachttijd voor chauffeur.
 - Prijs, lading efficiënter.
 - Prijs, milieu.
 - Prijs, milieu, drukte op de weg.
 - prijs/volume/veiligheid
-

- Prijs technisch en grote stukgoederen die niet of gecompliceerd over de weg kunnen.
- Prijsverhouding. Goede bereikbaarheid afnemers aan het water Container-faciliteiten
- Schepen worden gecharterd door onze klanten, welke eigenaar zijn van de goederen.
- Transportkosten
- Transportkosten en hoeveelheid per keer.
- Verlading vindt plaats aan baggermolens welke in aan hoofdvaarwegen gelegen exploitaties liggen.
- Vermijden van congestie op terminals en op de weg.
- Vermindering wielen op de weg kosten.
- Volume, kosten.
- Wij ontvangen enkel.
- Wij ontvangen of leveren geen lading af, maar als binnenvaart bevrachter vervoeren wij zo'n 5 miljoen ton, voornamelijk droge bulk in geheel Europa.
- Wij varen zeezand binnenvaart.
- Wij zijn "genezen" van de binnenvaart. Afvoer vanaf Rotterdam en Amsterdam is niet tijdsbetrouwbaar.

Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over aspecten van de haven/loskade?

- A2 files en verbindingen out bound via Duitsland.
- Achterstallig onderhoud en geen verbreding verdieping gerealiseerd. Er vallen bij ons gaten in de kade!
- Als schepen liever niet naar Hengelo varen is dat een reden. Steeds meer problemen schepen voor de wal te krijgen. Als er voldoende aanbod is opteren ze voor andere stations.
- Beperkte scheepsmaten naar Veghel mogelijk + haven te ondiep voor grote schepen indien het eerste is opgelost.
- Bereikbaarheid laat soms te wensen over.
- Bereikbaarheid per vrachtwagen naar los- en laadkades laat vaak te wensen over, vaak dat wij per vrachtwagen schepen bevoorraden met bulk, hierbij is vaak de grootte van onze combinatie en de wegen naar de kade toe niet met elkaar afgestemd.
- Bereikbaarheid wegen, drukte geeft stagnatie van het logistieke proces en is vervolgens daardoor niet betrouwbaar. Tegenwoordig krijgt men meer en meer te maken met just in time leveranties.
- Bereikbaarheid is een politieke aangelegenheid.
- Congestie.
- De aanvoerroute staat slecht klasse 1/2 schepen toe, deze zijn slecht verkrijgbaar.
- De bereikbaarheid van de Haven is 'conditio sine qua non' om tot een goed product te komen. De Haven is geen eiland.
- De drempel van de sluis in Oosterhout is beperkend voor grotere schepen.
- De haven is niet diep genoeg waardoor bij ons.
- De huidige situatie is net afdoende. De toekomstige groei zou belemmerd kunnen worden door de huidige diepgang en lengte loskade.
- De infrastructuur van de wegen. Dit is werkelijk zorgelijk.
- De komende jaren worden er veel verbeteringen uitgevoerd aan de Brabantse kanalen. Aangezien wij aan een gemeentelijk kanaal liggen hebben wij hier niets aan. In feite is het raar dat beheer en onderhoud van kanalen en havens niet bij een partij liggen.
- Diepgang
- Diepgang is niet overal gegarandeerd.
- Diepte voor de kade in Meppel is te beperkt bedieningstijden bruggen Zwartsluis/ Ramspol beperkt.
- Diverse kanalen gaan niet met de tijd mee (vergroten). Binnenhavens, zeker in Zeeland, zijn/komen te vervallen omdat gemeentes jachten / woningen willen. Op diepte houden gebeurt te weinig.

- Door besluiten van de overheid, is het voor ons momenteel niet mogelijk schepen groter dan 62 meter lengte te ontvangen. Hierdoor is het tonnage beperkt tot 400 ton. Wij zouden graag schepen ontvangen van een omvang van ca 1200 ton.
- Door de klachten van Schippers over de handhaving van de diepte ingang haven.
- Er kunnen alleen kempenaars varen.
- Filevorming en ontsluitingsmogelijkheden.
- Grootste klasse schepen kunnen niet afgeladen worden i.v.m. diepgang.
- Haven Winschotendiep is 'vrij ondiep" waardoor alleen schepen met max. 2.50 diep voor de wal kunnen komen.
- Het zijn b-wegen.
- Infrastructuur blijft ver ver achter t.o.v. economische en wegverkeer groei slechts een klein gedeelte van de belastingen gaan naar het wegennet onvoorstelbaar wanbeleid in Nederland op gebied van infrastructuur.
- Komt regelmatig voor dat sluisen gestremd zijn!
- Max. bereikbaar vanuit het noorden door 600 tons schepen en vanuit België slechts 300 ton.
- Ook in het Oosten des lands moeten wij met de file leren leven.
- Op locatie zijn door de situering brug gen grotere schepen mogelijk dan max. 1500 ton. Drempel in sluis Engelen Uitdiepen van de haven blijft achter. Onderhoud van talud en aanmeerpalen is slecht.
- Reeds lang lopende vraag voor meer diepgang, door trekken kade. Binnenvaart vindt Vlissingen m.n. in winter moeilijk bereikbaar.
- Scheepcapaciteit (lengte diepgang) neemt toe, echter de havenfaciliteiten niet.
- schepen worden steeds groter en dat levert problemen op bij ontvangst- plaatsen die onvoldoende meegroeien. Dit belemmert een verdere productiviteit groei.
- Te vaak files op de aanvoerwegen.
- Te veel beperkingen (sluisen, diepgang).
- Te weinig aandacht voor kades waar schepen kunnen komen. Vaarwegen raken voller en voller.
- Te weinig ruimte.
- Toenemend fileprobleem.
- Tonnage te laag i.v.m. diepgang.
- Vaak files rondom Gouda, omdat de rondweg vanuit de Krimpenerwaard nog steeds niet aangelegd is.
- Vaarweg is nu nog beperkend voor afmetingen en het baggeronderhoud loopt sterk achter.
- Veel files op de weg direct naast de snelweg en toch niet goed bereikbaar.
- Veilige vluchtwegen Behoefte aan meer diepgang i.v.m. grootte schepen.
- Vele kleinere vaarwegen tot ongeveer 1500 ton, hebben vaak beperkte openings- en bedieningstijden van kunstwerken. Vaak niet op diepte en versnipperd beheer over de diverse overheden.
- Verkeerde afspraken.
- Verladingsmogelijkheden nemen af bij afname diepgang.
- Voldoende mogelijkheden momenteel, diepgang zou nog mogen/kunnen verbeteren.
- Voor Barneve.
- Wij kunnen niet voldoen aan de wensen van onze klant met betrekking door diepgang en bereikbaarheid.

Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over aspecten met betrekking tot de vaarwegen?

- Beperking vaardiepte beperkt mogelijkheden voor scheepsvervoer.
- Beperkingen: sluisen.
- Bruggen te smal. Sluisen te kort en vaarwegen te ondiep. Schaalvergroting niet mogelijk.
- Doordat de diepte te wensen overlaat gaan de boten met een te laag beladings percentage varen.

- Elk jaar wordt er wel onderhoud.
- Geeft beperkingen aan voor stimuleren van vrachtaart.
- Graag zouden wij coasters met een grotere diepgang willen kunnen lossen.
- Heb al aangegeven dat de sluisen regelmatig gestremd zijn door defecten of onderhoud.
- Met name de 24 uren doorstroming door kanalen die in het weekeinde niet (beperkt) opengesteld zijn.
- Nogal beperkt. Met name kunstwerken zijn de laatste jaren smaller geworden. Geen overnachtingsplaatsen aanwezig voor tankers.
- Omdat de haven uitsluitend bereikbaar is via een water wat door een gebied loopt dat de status van nationaal-park heeft.
- Reeds sinds lange tijd verzoek tot meer diepgang.
- Schepen met zand moeten onderweg gedeelte lossen om ons te kunnen bereiken, dit kost veel tijd/geld.
- Steeds vaker problemen om schepen voor de wal te krijgen. Resteren vaak de kleinere schepen. Economisch gezien minder rendabel.
- Streven is om grotere schepen in te zetten. Thans zijn slechts kempenaars (zelfs niet volgeladen) te gebruiken.
- Te kleine schepen kunnen hier te recht. Moet klasse 4 minimaal zijn.
- Te weinig vaardiepte bij lage waterstanden, waardoor schepen onvoldoende kunnen afladen.
- Tekort aan overnachtingsplaatsen levert problemen op ook voor de veiligheid, doordat schippers langer moeten doorvaren.
- Veel achterstallig onderhoud op de haarvaten en veelal voorkeur voor recreatie, m.a.w. binnenvaart wordt achtergesteld.
- Voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en hebben een enorme achterstand in onderhoud.
- Wij kunnen niet voldoen aan de wensen van onze klanten.
- Wij zijn hier over ontevreden omdat het een kade van de gemeente is die 200 meter bij onze eigen haven vandaan ligt en niet onderhouden wordt. We zijn in gesprek met de gemeente over de toekomst.
- Zie voorgaande. Onderhoud kades, diepte vaarwater behoort niet tot de kernactiviteiten van gemeentes.
- Zijn er te weinig.
- Zijn in het verleden diverse malen te laat geïnformeerd over afsluiting vaarwegen waardoor kostbare ingrepen noodzakelijk waren om productie te waarborgen.

Kunt u aangeven welke andere aspecten met betrekking tot de vaarwegen verbeterd kunnen worden?

- Actuele informatie over (on)mogelijkheden gebruik; bv vaardiepte per traject.
- Afmetingen van de binnenschepen zijn groter geworden, politiek groeit niet mee in deze i.v.m. met breedtes of dieptes van de vaarwegen, indien men de ene tak van sport ondersteund moet men de andere niet vergeten.
- Algemeen besef hoe belangrijk binnenvaart is. Behouden van huidige binnenhavens, dus niet afbreken wat je al hebt, want er komt niets nieuws. Maar jammer genoeg kan men geen mooi weer spelen met bestaande situaties.
- Alle aspecten verdienen extra aandacht.
- Beatrixhaven-Maastricht is voor enkele schepen alleen achterwaarts in te varen, omdat keren/draaien moeilijk gaat i.v.m. beperkte breedte haven.
- Bedieningstijden kunstwerken doorstroming sluisen Amsterdam/ Nieuwegein.
- België activeren tot het vergroten van de sluisen.
- Bereikbaarheid van noord, oost en Brabant met gangbare schepen.
- Betere diensten buiten kantoortijden.
- Bij 'doorstroming' neem ik aan dat het afhandelen van diensten bij sluisen bedoeld wordt. De lengte van sluisen wordt in dit onderzoek niet betrokken.

ken, maar is wel van invloed. Sluis Engelen verlengen zou een verbetering zijn.

- Congestie.
- Dat kan beter aangegeven worden door de reders zelf, wij zijn slechts verlader in dit geval.
- Diepgang
- Diepte
- Diepte, voorzieningen van goede kades.
- Diepte van het kanaal. Vervanging van structuur omtrent de sluisen dit staat gepland om plaats te vinden medio 2010.
- Diepte, doorstroming en onderhoud is van eminent belang.
- Doorstroming bij security.
- Geen reden tot en met Markelo is het volgens mij akkoord.
- Goed onderhoud.
- Goede doorstroming bij de sluisen in het bijzonder de sluis bij Klein Ter-naaien.
- In het onderzoek komen kunstwerken niet naar voren. Dus nogmaals sluisen kunnen ook een beperking zijn.
- Lengtes van de Kooisluijs Den Helder. Bruggen van Kooisluijs naar Kolhorn bijna allemaal te smal waardoor in de toekomst geen schaalvergroting mogelijk is. Zeker de laatste brug.
- Ligplaatsen in de haven.
- Ligplaatsen voor de nacht!
- Locatie borden vanaf de waterzijde.
- Meer diepgang.
- Meer wachtplaatsen.
- Meer wachtplaatsen in Vlissingen + Terneuzen.
- Openingstijden bruggen stremming tijdens spits is niet van deze tijd.
- Openingstijden sluisen op zaterdag en zondag tijdens winterperiode.
- Overall 24-uurs vaart, één loket, m.a.w. duidelijkheid voor de gebruikers. Ook als onderhoud wordt geplaagd, wordt dit niet voldoende gecontroleerd, bij één beheerder, de Prov. Overijssel, heeft dit op het Kanaal de Haandrik tot calamiteiten geleid.
- Remote control sluisen.
- Sluisen in Brabants Kanaal.
- Sluisen beter onderhouden.
- Toegang tot de haven van Coevorden via Almelo.
- Verbetering aan de kades.
- Verbetering is reeds in gang gezet. gaan van klasse II naar klasse IV in 2014.
- Verbreden en uitdiepen.
- Verbreding en voldoende diepte van het toegangsgebied naar de haven.
- Verdiepen en verbreden tot klasse 5.
- Wij geven opdracht aan CTN (binnenvaart) om containers op te halen in Rotterdam. Wij hebben dus geen directe belangen in vaarwegen..
- Winschoterdiep, weer naar oude diepte van 2.80 (nu 2,50 m). Duitsland heft belasting op bv. Mittellandkanaal, daardoor hoge prijzen per ton.
- Zou graag Wilhelminakanaal laden Veghel-Aarle Rixtel.

Eén van de acties van Rijkswaterstaat (RWS) voor 2012 is betrouwbare reistijd op de vaarweg. Hoe kan Rijkswaterstaat er volgens u voor zorgen dat dit beter wordt?

- Begeleiding bij mist van gevaarlijke stoffen. Voldoende wachtplaatsen voor gevaarlijke stoffen.
- Betrouwbaarheid is voor verschillende uitleg vatbaar. Informatie over de reistijd kan dynamisch en geeft al veel inzicht.
- Dag en nacht bediening van schutsluisen.
- De plannen die er zijn voor het Wilhelminakanaal direct uitvoeren en niet alleen over vergaderen.
- Door betere communicatie.

-
- Door er zich mede sterk voor te maken dat de belading in de zeehaven betrouwbaar wordt. Het is zinloos als de binnenlandse infrastructuur op orde is, maar er wordt door een gebrek aan vertrouwen in de laadhaven geen gebruik van gemaakt.
 - Door goede doorstroming bij sluisen (in het bijzonder Klein Ternaaien) en vaarwegen en sluisen geschikt maken voor grootste klasse schepen.
 - Doorgaan zoals het nu gaat!
 - Doorstroming sluisen.
 - Er een sluis bij in Eefde bij de drukke periodes ik denk dat het daar drukker gaat worden.
 - Er vindt soms vertraging plaats doordat schepen niet door de sluisen kunnen / mogen, waardoor ze later afleveren (zonder dat ons duidelijk is waar dat aan ligt).
 - Extra aandacht voor de eerder genoemde aspecten.
 - Goed onderhoud in aan en afvoerroutes.
 - Goed onderhouden vaarwegen en kunstwerken.
 - Goede doorstroming op de vaarwegen inclusief de sluisen.
 - Het centraal aansturen van bruggen waardoor lokale partijen niet meer nodig zijn. Dit zal heel veel personeelskosten besparen voor het rijk. De ondernemer ontvangt zijn goederen eerder en kan beter plannen.
 - Het wegnemen van onnodige wachttijden bij bruggen en sluisen. Een betere planning van de schutting.
 - In eigen aandachtsgebied de zaken goed regelen. Voor de rest hangt betrouwbaarheid meer af van congesties in grote containerhavens.
 - In het zuiden 24 uren openstelling van de sluisen.
 - Jezelf niet te veel regels opleggen.
 - Locatieborden, soort van hectometerpaaltjes van de wegen.
 - Meer personeel op bruggen. Langere openingstijden van sluisen en bruggen.
 - Openingstijden sluisen.
 - Problemen liggen bij de haven in Rotterdam die wegens drukte niet lost of laad en de binnenvaart als lastig ziet.
 - Reistijd en mogelijkheid om containers af te zetten is belangrijk, voorkomen van congestie in havens.
 - Reistijd is voor ons bedrijf geen probleem.
 - Reistijden over water zijn over het algemeen betrouwbaar. Stremmingen cq. het schutten zijn de stagnerende factoren deze moeten zoveel mogelijk worden beperkt.
 - Schepen in een volgsysteem als het AIS.
 - Sluisen verbeteren.
 - Uitbreiding bedieningstijden kunstwerken aanpassing waterkering zwartsluis naar schutsluis.
 - Vaarweg beschouwen in verbinding met de Havens, regulering van vaarwegen zichtbaar maken op internet, remote control bediening invoeren etc.
 - Vaarwegen op diepte houden.
 - Verbreden en verdiepen vaarwegen.
 - Voor mijn gevoel is dit goed.
 - Vooral de kwaliteit van de sluisen verbeteren, en een betere doorstroming in de sluisen. Wachttijden beperken, langer schutten, etc.
 - Ze dieper maken.
 - Zo min mogelijk obstakels en voldoende diepte in de zomerperiode.
 - Zorg voor voldoende kwaliteit en onderhoud van de vaarwegen.
 - Zorgen dat de kade in Harderwijk geëxploiteerd gaat worden voor verladings in de omliggende gemeenten als ook Harderwijk. Denk bijv. aan Barneveld, Apeldoorn. Veel industriële activiteit. Verder bij met name ECT zorgen, dat de service beter wordt. Ze hebben nu min of meer het monopolie.
 - Zorgen dat er voldoende lege (geschikte) zeecontainers beschikbaar zijn. Wij lopen regelmatig tegen het feit dat er geen of te weinig lege containers beschikbaar zijn.
-

-
- Zorgen voor de mogelijkheid om alle soorten schepen dezelfde service krijgen dus voor 500 tonners dezelfde service leveren als voor containerschepen van 4000 ton De eerste zorgen namelijk direct voor verplaatsing van as naar schip.
 - Zorgen voor juiste behandeling van de vaarwegen.

Wat ervaart u als de grootste belemmering(en) op de tocht per binnenvaart van A naar B met betrekking tot betrouwbare reistijd en kunt u aangeven wat de effecten zijn van deze belemmeringen op uw logistieke proces en productieproces?

- Aansluiting van binnenvaart op zeevaart op de terminals in Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen 2. Doorstroming bij sluizen (in het bijzonder bij Klein Ternaaien).
- Afspraken qua laadtijden worden niet nagekomen.
- Al of niet tijdelijke stremmingen, hierdoor te late aankomst, waardoor laad/losploegen staan te wachten.
- Als binnenvaartschepen in de trafiek tussen verladere en containerhavens zitten is de betrouwbaarheid vaak ver zoek.
- Bediening van bruggen.
- Belemmering: onbekend.
- Belemmeringen in hoofdzaak in insteekhaven (gemeente) en vaarwegen in de directe omgeving. Schepen moeten soms een deel van de lading op andere plaats lossen. Dit moet dan per as naar onze opslag.
- Bereikbaarheid Vlissingen.
- Bij laagwater kunnen de schepen minder grondstoffen vervoeren, dat is onze enige zorg.
- Brug Ramspol gaat 's ochtends om 06.00 open, hierdoor kunnen we pas om 08.30 met lossen schip beginnen i.p.v. 07.00 brughoogte op traject naar Groningen zorgt verminderde capaciteit containerschepen.
- Congestie bij de terminals (2x).
- Continuïteit bedrijfsprocessen. hierdoor wordt meestal per as aangevoerd.
- De grootste belemmering nu is dat de reder niet kijkt naar de staat van de containers (schoon droog reukloos). Verder is de mogelijkheid om vanaf Scharsterbrug waar wij ook een fabriek hebben, via Meppel redelijk beperkt via water.
- De leverancier levert CIF. Die houdt dus rekening met mogelijke vertragingen. Als afnemer van de grondstoffen ervaren wij in feite alleen de vertraging.
- De onbetrouwbare belading in Amsterdam/Rotterdam. Effecten/belemmeringen zijn leegloop en een onbetrouwbare uitgaande goederenstroom. Leveronbetrouwbaarheid klanten en omzetverlies.
- Defecte sluizen. Het geeft vertraging in heel het logistieke proces van begin tot het eind. Schepen die reizen missen, klanten die stil staan, etc.
- Door vertraging worden afspraken gemist die cruciaal zijn voor de omloopsnelheid van de schepen. Het betekent verder dat overslagpersoneel staat te wachten om het schip te kunnen behandelen.
- Er dient rekening gehouden te worden met de openingstijden van de sluizen in de weekeinden. Voorraadbeheer en planning van toe- en afvoer zijn hierin belangrijke parameters.
- Extra uren lostijd, dus kosten.
- Extra veiligheidsvoorraad.
- Geen belemmering (5x).
- Grootste belemmering zijn stremmingen en ophouden aan de sluizen. Gevolg daarvan is: wachttijden laad- of loskraan. Eventueel wachttijd van vrachtauto's wanneer producten worden aan- of afgevoerd. Risico van stilstand fabriek ontvanger etc. Dus grote risico's.
- Het niet automatiseren van oude bruggen zodat wij in het weekend geen boot kunnen ontvangen en ook niet kan weg varen als op vrijdag wordt gelost.
- Het stilvallen van ons productie proces met alles wat daar aan vast hangt.
- Het weer. ophoud bij de sluizen.
- Hierdoor missen we de boot in de Rotterdamse haven. Om dit te voorkomen moeten we trucken!! En ontstaan extra kosten.
- IJsgang productieproces gaat altijd door en afvoer vindt dan over zee plaats.
- In Rotterdam zijn te weinig wachtsteigers.

-
- In verband met het feit, dat voor de aanlevering van zand, grind en cement t.b.v. ons bedrijf slechts gedeeltelijk geladen kempenaars kunnen worden gingezet, is er sprake van een intensiever gebruik van de vaarwegen. Indien grotere schepen kunnen worden ingezet, zijn er minder transporten benodigd hetgeen dus voor alle partijen positief is.
 - Indien schip te laat komt, wordt de aanvoer via de weg ook vertraagd en dit heeft gevolgen voor het productieproces.
 - Laden van schip is voor ons de grootste belemmering. reistijd is bijna nooit een probleem. op het productie proces heeft dit geeft dit geen probleem, kwestie van planning.
 - Niet relevant, te laat is te laat.
 - Niet van toepassing: met schippers worden vaste lostijden afgesproken en die worden doorgaans nagekomen.
 - Ontvangst moment in de Rotterdamse haven levert volgens mij de meeste vertraging op.
 - Onverschilligheid van mensen in de havens en langs bruggen / sluizen
 - Onzekerheid over schutting tijden.
 - Op dit moment hebben wij weinig last van belemmeringen, omdat wij een vrij korte afstand af te leggen hebben. Willen wij in de toekomst meer gebruik gaan maken van de binnenvaart dan is het heel belangrijk dat de reistijd goed voorspelbaar is.
 - Openingstijden sluis Schijndel met name in weekend gedurende winterperiode en op feestdagen. Soms worden noodgedwongen assen ingezet. Meestal is verruiming echter te regelen.
 - Oponthoud sluizen en eventuele ondiepten.
 - Productievertraging
 - Schema schipper beschikbaarheid schepen lostijd ontvanger.
 - Sluis bij Zwartsluis.
 - Sluizen (2x).
 - Sperringen van Sluizen.
 - Stremming van sluizen stilstand bij de klant tot gevolg.
 - Stremmingen
 - Stuwen
 - Te kleine hoeveelheden per schip en zodoende nee moeten verkopen in verband met te weinig aanvoer van zand.
 - Te weinig afvaarten.
 - Teveel, niet goed op elkaar gestemde, schijven in de transportketen, waardoor een niet voldoende inzicht is in het product waar het uiteindelijk omgaat en waar de verbinding tussen A en B van afhankelijk is, etc.
 - Van belang dat de binnenvaart route op tijd aansluit op de closing van de binnenvaartschepen, anders missen we een afvaart en moet de container een week verschoven worden.
 - Vertragingen vinden meer plaats door niet kunnen laden/lossen i.v.m. weer.
 - Voor ons is het tijdig aanleveren van de container van belang anders wordt het zee schip gemist en klant moet langer wachten op zijn goederen. Dus betaling komt later enz.
 - Wacht tijden op laad en losinstallaties.
 - Wachttijden bij bruggen en sluizen (2x).
 - Wachttijden bij de sluizen, wij zijn afhankelijk van de aanvoer van onze grondstoffen een goede doorstroming is belangrijk. Wij hebben een voorraad positie om een deel van de wachttijden (eventueel) op te vangen.
 - Wachttijden welke ontstaan op de laad/losplek i.v.m. door transport en stilstaand van de fabriek i.v.m. het te laat aanleveren grondstoffen m.a.w. een ketting reactie.
 - Waterhoogte, minder tonnen te vervoeren, stilstand in productieproces.
 - Weer (storm, regen).
 - Weersomstandigheden, openingstijden bruggen just in time leveranties van partijen wegebouwmaterialen, is bij vertraging, veel kosten van niet uitvoeren van activiteiten op de bouwplaats, stilstand machines en vrachtauto's.
-

- Weersomstandigheden. Weinig behalve dat er personeel ander werk moet doen.
- Werking sluizen, wachttijden sluizen, tijden sluizen.
- Zoals aangegeven zit de belemmering niet op de vaarweg bij normaal zicht.

Kunt u toelichten waarom u (zeer) ontevreden bent over aspecten m.b.t. bruggen en sluizen en kunt u de locatie(s) benoemen waarover u ontevreden bent?

- Beperkte grootte.
- Bereikbaarheid van diverse locaties is beperkt door brugbedieningen van 12 uur per dag i.p.v. 18 of 24 uur.
- Brug haven Bergen op Zoom Lengte Sluis Engelen.
- Deze wachttijden leiden tot onbetrouwbaarheid van de binnenvaart.
- Fietsbrug Oosterdok levensgevaarlijk. Stremming/openingstijden niet van deze tijd. Stad Amsterdam.
- In de maasroute op 4/5 plaatsen bij Gouda de spoorbrug en o.a. de openingstijden van de brug over de Schie nabij het Kleinpolderplein in R'dam etc.
- In een bedrijf waarin 24 uur /dag productie gemaakt wordt, dient ook de mogelijkheid aanwezig te zijn om de producten 24 u/dag te ontvangen of af te voeren.
- Is al genoemd. Drempel sluis.
- Kanaal naar Veghel.
- Keuze voor ons uit schepen is beperkt door capaciteit en diepgang sluizen en hoogte bruggen.
- Klein Ternaaien.
- Locaties in maas (België) en Ijssel.
- Ons bedrijf gaat door deze beperkingen in de toekomst geen vervoer meer doen over water.
- Ontevreden over wachttijden sluizencomplex Terneuzen en spoorbrug Gent.
- Openingstijden Zwartsluis/ Ramspol beperkt brughoogten traject naar Groningen te laag.
- Scheepsgrootte op Wilhelminakanaal is onrendabel aan het worden.
- Sluizen bij Terneuzen zijn om de zoveel tijd gestremd of in onderhoud. En verder alle sluizen in België vanaf Evergem richting de Boven Schelde en Leie.
- Sluizen zijn te klein en niet flexibel genoeg om permanente doorvaart te garanderen.
- Te weinig capaciteit in vooral sluizen.
- Terneuzen sluizen zijn vanwege onderhoudswerkzaamheden.
- Traject van Dongen naar Tilburg. Sluizen van voor Christus.
- Vanwege de kruiphoogte kunnen veel schepen bepaalde vaste bruggen niet met elk schip gepasseerd worden, dus een beperkte inzetbaarheid van de vloot.
- Vertraging in logistieke keten.
- Volume schepen.
- Winschoterdiep bruggen sluiten om 18.00? Schip moet hier voor 14.00 u weg om nog in Groningen te komen. Niet op tijd weg = 1 dag later bij klant. Gemeenteburg draait in het weekend alleen op zaterdag.
- Zoals al gesteld is onze locatie slechts te bereiken met behulp van gedeeltelijk afgevlude kempenaars, hetgeen vanzelfsprekend ongewenst is.
- Zoals eerder aangegeven is de sluis afmeting een grote belemmering.

Hoe communiceert u met Rijkswaterstaat?

- bijna nooit.
- Deelnemen aan overleg.
- Doorgaans informatie opvragend via teletekst.
- Eigenlijk geen directe communicatie.
- gaat via bevrachter.

-
- Geen communicatie (2x).
 - Geen directe communicatie.
 - Gezamenlijk via belangenvereniging.
 - Goed.
 - Internet.
 - Internet, telefoon.
 - Kanalenoverleg.
 - Mail/telefoon.
 - Marifoon.
 - Middels verladersoverleg.
 - momenteel niet.
 - N.v.t. (3x)
 - Nauwelijks.
 - Nauwelijks door de afstand die Rijkswaterstaat heeft met toeleveranciers in verhouding tot vroeger is er nauwelijks contact meer.
 - Niet (24x).
 - Niet, doet denk ik schipper.
 - Niet nodig wij ontvangen enkel materialen.
 - Niet veel. Laatste keer deel genomen aan verladersoverleg via Sven Weijers.
 - Niet via EVO of barge.
 - Op ad hoc basis in situaties die zich voordoen.
 - Over transporten niet of nauwelijks. Alles via rederij / transporteurs.
 - Per mail & telefoon.
 - Per post of mail krijgen wij informatie.
 - Per telefoon.
 - Per telefoon, mail en persoonlijk contact.
 - Recent hebben we deelgenomen aan de workshop vaarweg van de toekomst en bijv in Limburg via RWS Limburg.
 - Telefonisch (2x).
 - Telefonisch contact met een sluis, daar helpen ze me wel naar de juiste persoon. Werkt altijd.
 - Telefonisch en schriftelijk met verantwoordelijke personen.
 - Telefoon.
 - Telefoon en internet.
 - Telefoon en mail.
 - Telefoon, e-mail, fax.
 - Verladersoverleg.
 - via drips bij sluizen, via mededelingen bij sluizen, via internet, direct en via nieuwsbrief.
 - Via e mail waterstanden via e mail ijskaarten.
 - Via e-mail/internet en via werkgroepen.
 - Via Internet en voor specifieke lokale informatie via de vaarwegbeheerder, sluismeester/brugwachter van de specifieke vaarweg.
 - Via internet.
 - Via kantoor Maastricht.
 - Via ondernemers vereniging.
 - Via Regiobestuur EVO.
 - Via schippers of direct.
 - Via telefoon.
 - Weinig.
 - Weinig of niet.

Welke rol of taken ziet u voor Rijkswaterstaat weggelegd in de diverse samenwerkingsverbanden?

- Aanspreekpunt als beheerder infrastructuur.
- Actuele informatievoorziening.
- Advies.
- Beleid.
- Beleidsbepalend, communicator.

- Betere benutting van vervoer over water. Spijtig dat het Riverhopperproject de Bierboot mislukt is dit was een RO-RO project met potentie.
- Bron van informatie en delen van informatie om behoeften van de diverse verbanden om te zetten naar politiek zodat eindelijk gang gezet gaat worden en zaken uitgevoerd gaan worden.
- Communiceren.
- Controlerende, sturende en adviserende rol.
- Coördinatie.
- Coördinatie lobby voor middelen op gebied van vervoer over water binnen de Rijksoverheid.
- Coördinatie en informatie.
- Coördinatiepunt tussen belangengroepen en andere overheden, voor zover het vaarwegen betreft.
- Coördinerende, communicatieve rol.
- Coördinerende rol.
- Coördinerende rol tussen lokaal en nationaal.
- Duidelijk landelijk plan maken waar provincies, maar zeker ook de diverse gemeentes zich aan moeten conformeren.
- Duidelijk overleg over de problemen/oplossing die voor alle gebruikers gelden.
- Een informatie gevende en sturende rol.
- Een voortrekkersrol, ik mis in dit verhaal de waterschappen.
- Faciliteren van goede waterwegen/ ontkoppelingspunten voortrekker promotie ter bevordering v/d binnenvaart.
- Goed informeren wat de klant wil.
- Het zou wel fijn zijn als Rijkswaterstaat doorgaat met het op.
- Informatie via verladers en bevrachters beter vertalen en tijdig publiceren. Het overleg met Schuttevaer is meer een praatgroep, dan dat er werkelijk maatregelen volgen.
- Informatie voorziening & coördinatie.
- Informerend en faciliterend.
- Infoverschaffer.
- Initiërend, faciliterend.
- Kijken waar de fabrieken zitten die veel materiaal aangevoerd krijgen en waar de waterwegen onderontwikkeld zijn. Bijvoorbeeld asfaltcentrales en betonfabrieken.
- Meer transport over water.
- Met name communicatie tussen overheid (gemeente en provincie) en verladers.
- Moderator, informatie voorziener.
- Niet van belang in samenwerkingsverbanden Als Rijkswaterstaat inlichtingen zou kunnen of moeten geven weet iedereen Rijkswaterstaat waar hij of zij opereert te vinden. En kent daar meestal ook dan de mensen.
- Om gezamenlijk met verladers zoveel mogelijk per water te vervoeren.
- Om sneller te reageren op verzoeken vanuit de transportwereld; voorbeeld: toegang tot de haven van Coevorden vanuit het westen.
- Op dezelfde voet doorgaan.
- Openingstijden en aansturing van bruggen en sluisen.
- Overkoepelend.
- Regisserend, uitvoerend.
- Samen werking met alle instanties onderling vind ik heel belangrijk.
- Snellere uitvoering projecten in probleemgebieden.
- Sturen en informeren en probleemoplossend.
- Verbeteren van de vaarwegen.
- Zorgen om samen met de provincie zo snel mogelijk een terminal te openen in regio' s zoals Harderwijk. De wil is er om meer van water gebruik te maken en de provincie zou hierin een actievere rol in moeten spelen.
- Zouden ze zelf moeten weten.

Welke rol of taken ziet u voor de EVO weggelegd?

-
- Aanjager om deze onderwerpen op de agenda te krijgen.
 - Aansturend.
 - Actieve bemiddeling tussen de partijen.
 - Actuele informatievoorziening en belangenbehartiging.
 - Advies, lobby.
 - Adviserend (2x).
 - Adviserende rol.
 - Belang verladers behartigen.
 - Belangenbehartiger.
 - Belangenbehartiger bedrijven voor transport zaken.
 - Belangenbehartiging.
 - Belangenbehartiging en informatie verschaffen.
 - Belangenbundelaar verladers.
 - Bemiddelen, aanduwen.
 - Binnenvaart meer promoten.
 - Bundelingspunt van belangen en zorgen voor deskundigheid (zowel, qua product als de omgeving waarin)voor de steeds complexer en specifiekere wordende aandachtgebieden in transport en logistiek.
 - Coördinatie en belangen behartiging.
 - Collectieve spreekbuis voor verladers.
 - Communicatie (2x).
 - Communicatie omtrent wijziging regelgeving.
 - Coördinerend.
 - Coördinerende rol (v.w.b. informatievoorziening).
 - Coördinerende rol voor het bedrijfsleven.
 - De huidige taken vervullen ze prima.
 - De intermediair.
 - De verladers op de hoogte te houden.
 - Druk uitoefenen bij haven Rotterdam om binnenvaart meer faciliteiten te bieden.
 - EVO is tot nu toe teveel op wegvervoer gericht, zou zich meer moeten verdiepen in het Intermodale vervoer, waar binnenvaart een rol in speelt. Niet alleen grondstoffen vervoer, maar vooral bij het transport van gereede producten, die lang niet altijd JIT geleverd behoeven te worden.
 - EVO zal niet alleen voor het weg en spoortransport moeten opkomen.
 - Het vijfde wiel aan de wagen.
 - Informatie.
 - Informatie verstrekking zoals nu al gebeurt.
 - Informatieve rol.
 - Intermediair naar verladers.
 - Inventariseren bij de leden en dan gezamenlijk een commissie vormen.
 - Lobby naar Provinciale Staten en andere overheidsinstanties
 - Op dezelfde voet doorgaan.
 - Promoten transport over water.
 - Samen werken.
 - Samenwerking met overheden en bedrijven.
 - Signalerend en belangenbehartigend.
 - Stimuleren van een goed start proces in de laadhavens.
 - Stukje ondersteuning voor de bedrijven zoals wij richting rijkswaterstaat..
 - Vertalen van behoeftes naar het ministerie zodat RWS haar beheerstaak kan uitoefenen.
 - Vertegenwoordigen van de verladers.
 - Visie en coördinatie T.A.V. vervoer over water in combinatie met losplaatsen en mogelijk verder as-transport.
 - Wat ze nu al doen.
 - Wegtransport.
 - Zoals nu, stremmingen wegen. Informatie over wegvervoer, binnenvaart, spoor.
 - Zorgen dat dit aandacht krijgt en dat hierop wordt gehamerd door een deskundig en volhoudend persoon. Zelfs kamerleden hiervan informeren

en lobby-en in den haag om geld vrij te maken. want onze vaarwegen zijn zo enorm belangrijk voor nu en de toekomst.

Kunt u aangeven waarom u ICT belangrijk vindt voor uw bedrijf en de werkzaamheden m.b.t. verladen?

- Administratie archivering opmaken van documenten etc.
- Alle afspraken worden elektronisch gemaakt. Communicatie is veelal via ICT toepassingen.
- Alle informatievoorziening is geautomatiseerd.
- Alles wat per as in schip wordt gelost, moet geregistreerd staan bij Dienst Regelingen (mestwet).
- Alles wordt via automatisering aangegeven en vastgelegd.
- Berichtuitwisseling.
- Betrouwbaarheid van data.
- Betrouwbare uitwisseling van gegevens en snellere communicatie.
- Communicatie en informatie.
- Data voorziening/verwerking Hierdoor heb je de juiste tool om te meten. Daarbij is ICT betrouwbaarheid vergrotend.
- De grote hoeveelheden aan leveranciers, afnemers, soorten producten kunnen niet verhandeld worden zonder ICT systemen.
- Essentieel voor een kostenmatig verantwoorde verwerking van onze goederenstromen.
- Gegevens stromen.
- Geïntegreerd in onze bedrijfsprocessen.
- Het fysiek proces, de stroom van containers, stopt! (met alle consequenties) indien er geen juiste en tijdige en snelle informatiestroom zorgt voor de begeleiding.
- In de huidige tijd gaat bijna alle informatie of communicatie via e-mail internet.
- Info on-line.
- Informatie is nodig om: 1. Te kunnen plannen 2. Klanten te informeren.
- Informatie stroom.
- Informatie voorziening snelheid van informatie registratie.
- Ontsluiten van informatie!
- Onvermijdelijk in de bedrijfsvoering.
- Op elk moment weten wat zich waar bevindt daar kan ICT bij helpen.
- Planning en communicatie.
- Proactief ontvangen van deze informatie.
- Rechtstreekse meldingen vanuit de diverse internationale verladers zodig aangevuld met keuringgegevens.
- Registratie en administratieverwerking.
- Snel.
- Snelheid, betrouwbaar info uitwisseling.
- Snelheid, kosten.
- Snelle communicatie, overzichtelijkheid, efficiency, documentenstroom.
- Snelle info + communicatie.
- Stilstand is achteruit gaan.
- Voor actuele informatie omtrent posities en aankomst.
- We kunnen niet meer zonder.
- Wij hebben diverse vestigingen, en aansturing vanaf een locatie.
- Wij hebben een eigen website.
- Zonder ICT ligt alles stil.
- Zoveel mogelijke digitale informatie voorziening.

Kunt u toelichten waarom u verwacht dat het vervoer over water in de toekomst zal groeien in vergelijking met vervoer via andere modaliteiten?

- Aanvoer van onze grondstoffen zullen van steeds grotere afstand worden aangevoerd waarbij coasters een steeds grotere rol zullen gaan spelen. een verdere verdieping van de vaarwegen zou voor ons een must zijn.

-
- ALLEEN als er geïnvesteerd wordt in een betere en betrouwbaardere start in de laadhaven, zal de binnenvaart groeien.
 - Alles hangt af van bereikbaarheid en prijsniveau brandstof.
 - Als daadwerkelijk het belang van de positieve uitwerking van het vervoer per schip op de congestie van het Nederlandse wegenverkeersnet wordt ingezien dan dient uitvoering te worden gegeven aan het verbeteren en optimaliseren van de Nederlandse vaarwegen..
 - Als er meer kades zijn waar kan worden geladen afhankelijk van diepte water zal er per schip mee gebruikt van worden gemaakt vooral op langere afstand en ons werk is seizoensgericht.
 - Als faciliteiten (havens) worden uitgebreid en als de congestie op de weg blijft toenemen.
 - Andere mogelijkheden zijn beperkt.
 - Astransport zal duurder en zwaarder belast worden en scheepvaart zal naast spoor dat over moeten nemen, zoniet dan is astransport niet meer mogelijk in de toekomst.
 - Bedrijf investeert in op/overslag aan water.
 - Ben zelf bezig met allerlei binnenvaart projecten. Tot nu toe nog niet geslaagd.
 - Congestie.
 - De vraag naar producten in het achterland nemen toe.
 - De weg zit vol het kanaal is leeg.
 - De wegen slibben dicht, dus vervoer per water zal steeds belangrijker worden. Het is vaak ook goedkoper dan per as.
 - De wegen slippen dicht.
 - Deze weken zien we het omgekeerde, de modal shift over de weg neemt toe als gevolg van overcapaciteit op de weg.
 - Dicht slippen van wegen voor vervoer per as Zal voor ons een belemmering worden. door een ruimere capaciteit van het kanaal en schepen zullen wij meer aan laten voeren per schip. Door het tonnage schilt dit 24 vrachtwagens per 2 weken.
 - Dit zal groeien mits het niet drukker zal worden dan op de weg.
 - Door filedruk, tolheffing etc moet je naar andere modaliteiten gaan.
 - Drukke op de weg eist verandering
 - Een van onze bedrijven ligt aan de zuid Willemsvaart. Die wordt verbreed, verdiept en een rondleiding rondom Den Bosch. Daarmee komen klasse IV schepen in beeld.
 - Een verdere economische groei en een toenemende export naar nieuwe economieën zal de vraag naar transport doen toenemen.
 - Efficiënte manier van vervoer.
 - Er komen steeds minder kleine schepen bij.
 - Er van uitgaan dat de vaarwegen verbeterd worden en vergroot.
 - Groeistrategie bedrijf.
 - Groene transport en overvolle wegen maken dat transport over water toe zal nemen.
 - Gunstige verhouding tijd/prijs.
 - Het aantal files op de wegen neemt alleen maar toe.
 - Het moet wel de wegen zijn overvol.
 - Het volume zal in zijn algemeenheid toenemen i.v.m. groeiende containervolumes. Procentueel zal de verdeling wellicht gelijk blijven. Absoluut zal het vervoer over water toenemen.
 - Het zal er noodgedwongen van komen; de kaai keert het schip.
 - I.v.m. schaalvergroting zal massatransport toenemen, filevorming groot obstakel voor massatransport. Milieutechnisch.
 - I.v.m. toenemende congestie met name in de omgeving van zeehavens.
 - Is een verwachting.
 - Kosten en betrouwbaarheid is over het algemeen beter via water.
 - Meer laadvermogen per schip dan met transport over de weg.
 - Meer productie resulteert in meer aanvoer over water in ons geval.
 - Meer ruimte.
 - Milieuvriendelijk, goedkoop en flexibel.
-

- Mits de overheid een actieve rol gaat spelen en niet iets met de mond belijdt, maar in de praktijk allerlei dingen tegenhoudt of nodeloos vertraagt.
- Modal shift zal doorzetten, zie voorwaarden 2e maasvlakte.
- Nederland slijt dicht. Water is nog ruimte genoeg.
- Niet genoeg aanbod vrachtwagens.
- Niet zozeer vanwege de kostenvoordelen (die stromen, zitten nu al op het water) maar meer vanwege de vervoerszekerheid en het feit dat er minder handling is op de laad- en loslocatie.
- Onder voorwaarden dat de vaarwegen meebewegen met de scheepsgrootte. Per as zal kostentechnisch niet meekunnen met de scheepsvaart.
- Op het water (binnenwater) is nog plaats, en zijn er minder problemen met risico contouren.
- Overheden stimuleren in woord de binnenvaart, het is de manier om iets te doen aan de almaar verder dichtslippen van de wegen.
- Scheepscapaciteit neemt toe..
- Te veel vragen!
- Ten eerste moet de bestaande waterinfra beter benut worden, t.o.v. het vastlopende wegverkeer en daarmee het milieubezwaar. De overheid moet hierin een actievere rol gaan spelen.
- Vervoer over de weg slijt dicht, per spoor zal ook gaan groeien hierdoor
- Vervoer over de weg slijt dicht.
- Vervoer over water heeft de beste groei mogelijkheden zonder al te grote investeringen en schade aan het milieu.
- Verwachting.
- We leven aan het eind van de Europese Delta met veel waterwegen, buiten Aardgas is dat onze tweede bron van inkomsten, wees daar zuinig op en maak daar goed gebruik van.
- Wegen lopen vol filevorming. Wat al eerder aangegeven er zal nog meer voorlichting en bekendheid gegeven moten worden aan potentiële bedrijven die over water zouden kunnen vervoeren. Onbekend maakt onbemind.
- Wegen slippen dicht, files, minder belastend voor het milieu.
- Wegens congestie op de wegen zal het vervoer over water toenemen.
- Wegtransport wordt te duur en ook minder betrouwbaar JIT leveringen worden via wegtransport steeds moeilijker in te schatten i.v.m. files en rijtijdenwet die steeds strenger wordt.
- Zolang er geen binnenlands spoorvervoer vanaf Rotterdam naar Nijmegen/Arnhem mogelijk is ga ik met de boot.

Kunt u toelichten waarom u verwacht dat het vervoer over water in de toekomst niet zal groeien in vergelijking met vervoer via andere modaliteiten?

- Alle vormen van transport (binnenvaart, spoor en het wegtransport) lopen tegen capaciteitsproblemen aan.
- Binnenvaart is teveel gericht op (grote) containervaart; wij willen juist ander type schip, in andere klasse en die worden schaarser en schaarser; en dus duurder en duurder...
- Binnenvaart zal groeien maar niet t.o.v. de zeevaart voor ons.
- Buiten droog/hat massagoed, agribulk, derivaten en containers blijven andere ladingsoorten toch de voorkeur geven aan weg/spoor.
- Ik spreek nu alleen voor ons bedrijf, als er niets veranderd in onze situatie zal vervoer over water steeds minder worden, als gevolg van slechte bereikbaarheid, beperkt aanbod van geschikte schepen en kostprijs.
- Jammer genoeg zal het vervoer over water verminderen door sluiting van gemeentelijke havens. Product zit dan al op vrachtauto en zal dan verder vervoerd worden het land in (dus veel meer files) i.p.v. in schip.
- Markt is momenteel stabiel.
- Niet betrouwbaar genoeg.
- Omdat naar mijn mening intermodaal vervoer geen goed alternatief is

-
- Snelheid en mogelijkheden zijn voor veel verladers nog te beperkt.
 - Spoor heeft meer potentie voor ons product.

Waar liggen volgens u kansen voor verladers die gebruik maken van de binnenvaart?

- Bedrijfsleven informeren over de mogelijkheden en niet alleen de bedrijven die nu al gebruik maken van de vaarwegen.
- Betere en goedkopere dienstverlening.
- Betrouwbaar transport, combinatie van goederen stromen.
- Betrouwbaarheid.
- Binnen vaart is voor ons heel belangrijk.
- Continentaal vervoer. Alle vervoer binnen 150 km doormiddel van duwbakken. Dit kan tijdsafhankelijk, flexibel en efficiënt.
- Creatief meedenken over de mogelijkheden van vervoer per water. Dit in samenwerking met de diverse overleg organen. Ik denk dat er momenteel veel wegvervoer plaats vindt. terwijl de mogelijkheden per water niet zijn onderzocht.
- De beperkingen door het basisnet spoor en dichtslibbende wegen geven voor de binnenvaart kansen om zich te profileren als modaliteit.
- Door files op wegen, milieuvriendelijk en betrouwbaar vervoer.
- Door het aanwezig zijn van tri-modale terminals. en terminals in de buurt van grote afnemers.
- Efficiënt logistiek.
- Financieel, hoe groter de te transporteren massa des te lager de te verwachten transportkosten.
- Frequente afvoer van grote volumes.
- Geen oponthoud zoals bij het wegtransport. Duurzamer in de toekomst, met aangepaste motoren, en indien de infrastructuur hierop aangepast, laad- en losmogelijkheden, goedkoper.
- Goede voorzieningen slagvaardig handelen met overheden/semi overheden/kade diensten.
- Goede communicatie.
- Goedkoper, echter tijdswinst is er niet te behalen.
- Grotere schepen.
- Het regionaal ontvangen van goederen die dan niet per as vervoerd hoeven te worden.
- In container-stukgoed vervoer.
- Innovatief out of the box denkend snelle laadtijden en slimme vervoereenheden die zijn afgestemd op de vaarweg.
- Kansen liggen overal als de potentiële klant maar overtuigd kan worden dat vervoer over water een goede manier is. Het voor of natransport is hierin natuurlijk van wezenlijk belang.
- Kosten beheersing en logistiek.
- Looptijden verkorten.
- Meer combinatievrachten / retourvrachten.
- Meer combineren en sneller voor en natransport.
- Meer mogelijkheden tot bulkgoederen.
- Meer voorlichting, meer capaciteit. Beter imago.
- Niet uitsluitend investeren in grote eenheden (+ 3500 ton) maar ook in kleinere eenheden tot 2.000 ton.
- Nogmaals heb wat moeite met de vraagstelling; binnenvaart en spoor zijn complementair aan elkaar en zorgen in combinatie met een deel over de weg voor de grootst haalbare multimodale verbindingscapaciteit.
- Op dit moment weet ik het ook niet zo goed, omdat ik eerst eens wil zien wat de gevolgen van de kredietcrisis zijn op de toekomst van de bouwnijverheid en binnenvaart.
- Oprichten logistieke distributiecentra in combinatie met intermodaal vervoer.
- Optimalisatie en veiligheid.
- Optimaliseren van goederenstromen door middel van binnenvaart en eventuele opslag dichtbij in binnenhavens. Op deze manier realiseert men

gelijkmatige flow aan transport en voorkomt men piekbelasting van het wegennet.

- Overslag/distributiecentra, stukgoed en containervaart, oftewel het bundelen en afvoeren van verschillende soorten ladingen.
- Prijs.
- Prijsconcurrentie met wegtransport.
- Samenwerking met transporteurs en havenbedrijven.
- Schaalvergroting (2x)
- Scheepsgrootte waar meer aanbod van is.
- Supply chain tijden aanpassen zodat men minder afhankelijk is van looptijden.
- Uitsluitend voor verladers die gebruik maken van container- of tankvaart; andere gaan moeilijke tijden tegemoet...
- Verladers.
- Vermijden van dure terminal kosten in Rotterdam/Amsterdam, regelmatige aan en afvoer omdat congestie tussen terminal en laadadres veel minder is (veel kortere afstand).
- Voornamelijk is de outbound material flows.

Verwacht u bij groei van het aandeel vervoer via binnenvaart, knelpunten vanwege deze groei? Ja, namelijk:

- Als de kosten van andere modaliteiten stijgen.
- Bemanning.
- Beperking op vaarwegen.
- Beschikbaarheid kleine schepen (3x).
- Beschikbaarheid natte kavels.
- Bevaarbaarheid vaarwegen
- Capaciteit bij aan en afvoer
- Capaciteit kanalen.
- Capaciteit vaarwegen, terminals etc.
- Congestie (2x).
- Congestie m.b.t. terminals, kades.
- De zeehavens/terminals remmen de groei.
- Diepgang en havencapaciteit.
- Doorvoer sluizen.
- Eventueel de bereikbaarheid i.v.m. de afmetingen van het ms.
- Het verdwijnen van het 'kleine' schip.
- Infrastructuur binnenwateren.
- Kleine schepen.
- Knelpunten achterlandverbindingen weg en spoor. Deze verbindingen dienen verbeterd te worden.
- Kunstwerken.
- Mogelijkheden (te weinig capaciteit).
- Niet alle watergangen bereikbaar per schip.
- Onderhoud vaarwegen.
- Ondiepe kanalen.
- Openingstijden van sluizen.
- Oponthoud aan de sluizen
- Sluis bij Eefde.
- Sluizen en havens te weinig
- Sluizen in Tilburg.
- Snelheid, kosten.
- Stremmingen i.v.m. wateroverlast.
- Te weinig kleine schepen.
- Te weinig schepen tot 1500 ton.
- Wachtkade ruimte.
- Zou kunnen.

Wat moet volgens u als eerste worden aangepakt om het gebruik van de vaarwegen te kunnen verbeteren? Wees alstublieft zo concreet mogelijk in het beschrijven van de locatie en situatie.

- (relatief) Kleine kanalen in periferie op orde brengen.
- 2e zeesluis bij IJmuiden.
- Aanpassen van de bemanningsregeling in de binnenvaart zodat meer perspectief geboden kan worden aan instromers. Het aantal werkzame personen in de binnenvaart bepaald de capaciteit.
- Algemene situatie bij de container terminals in de haven, snellere aansluiting op binnenkomende schepen. Dit duurt nu te lang.
- Bereikbaarheid Brabant.
- Beter imago. Bedrijven in de praktijk laten kennismaken met vervoer van containers per binnenvaart.
- Betere kanalisering in Noord-Frankrijk, België en Duitsland.
- Capaciteit van de sluisen bij Terneuzen vergroten voor de binnenvaart.
- Coevorden: probleem schijnt te zijn dat er maar heel kleine bootjes mogen varen tussen het Twenthekanaal en Coevorden mogen varen (Haandrikkanaal). Bij minder belemmeringen kan Coevorden uitgroeien tot een groot draaipunt.
- Congestie bij de terminals moet verbeterd worden.
- Coördinatie van laad en lostijden bij frequent gebruik van terminals. Daar valt een wereld te winnen. Daarnaast terminals en losplaatsen mee laten groeien (capaciteit en losgerei) met de snel groeiende afmeting van nieuwe eenheden.
- De container terminal in de polder Nieuwland (Alblasserdam).
- De diverse schakels met elkaar in contact brengen om zodanig tot meer samenwerking/begrip te komen waardoor mogelijkheden beter benut kunnen gaan worden.
- De sluis situatie rondom Tilburg.
- D twee sluisen in Tilburg.
- De uitgezette tijdlijn aanhouden m.b.t. rondleiding Den Bosch; eind 2014 klaar.
- Drempel sluis in Oosterhout N.B.
- Een strategische bepaling van de laad- en losplaatsen over Nederland, en de drive om het in stand te houden.
- Faciliteren laad en losvoorzieningen.
- Geheel waternet geschikt maken voor minimal klasse 4 schepen.
- Goede doorstroming bij sluisen in het bijzonder Klein Ternaaien.
- In ons geval het uitdiepen van het kanaal in de Flevopolder.
- Kanaal de Haandrik, diepte en brugbreedte om met 1000 ton naar Coevorden te kunnen varen.
- Laad/los mogelijkheden Veghel, Aarle Rixtel, Helmond, Terneuzen, Bresskens, Perkpolder.
- Ligplaatsen voor onze schepen rondom Noorderhoofd in Amsterdam.
- Meer binnenland.
- Meer diepgang Wilhelminakanaal en Zuidwillemsvaart.
- Onderhoud.
- Onderhoud bestaande vaarwegen en het op diepte brengen van de Maas, sluis Klein Ternaaien uitbreiden.
- Ondiepten bijvoorbeeld op de Waal / Rijn/Maas en havens op tijd weg-baggeren en daar ook steeds als Overheid/Rijkswaterstaat geld voor te reserveren. Niet wachten tot dat de verzanding heeft plaats gevonden. Zo veel mogelijk preventief te werken.
- Op dit moment voor ons niks maar in de toekomst de sluis bij Eefde.
- Openingregime sluisen in de Maasroute.
- Openstelling sluisen op de Maasroute in de weekeinden. Verbreding en verdieping van het Julianakanaal om grote schepen (tankers tot 135 m) beide richtingen, zuid naar Maastricht/België en noord richting te Nijmegen te verwerken.
- Sluisen.
- Sluisen, diepgang, hoogte bruggen.

-
- Toegankelijkheid Kanaal Gent naar Terneuzen, diepgang, breedte en loskades van dit kanaal.
 - Verbreden en uitdiepen van de vaarwegen, het aanpassen en vergroten van de sluizen. Onze locatie is Veghel, wij betrekken zand en grind vanuit Limburg (o.a. verlading van grondstoffen vanuit Duitsland).
 - Verbreden van waterwegen naar minimaal 10 meter + bijbehorende diepte. Verlengen van brugbediening.
 - Verbreding Brabants kanaal.
 - Verbreding en diepgang.
 - Verbreding en verdiepen Twentekanaal richting Hengelo-Enschede en Almelo.
 - Verbreding verdieping.
 - Verdiepen van de vaarwegen en sluizen.
 - Voldoende capaciteit (ook in de kleinere tonnageklassen 200-1000 ton)
 - Wanneer er iets aangepakt wordt bijv. sluizen vergroten, doe het dan niet op de huidige eisen, maar op de groei. Voorwaarde is dan wel dat RWS ook een positieve ontwikkeling verwacht in de scheepsvaart!
 - We zitten al sinds 1989 te wachten op de uitvoering tot klasse 4 vaarweg vanaf Den Bosch naar Helmond.
 - Weet niet. Enige nadeel wat momenteel ervaren wordt, is incidenteel vertragingen in levertijden.
 - Wordt al redelijk aan gewerkt. Containerterminals aanleggen.
 - Zoals eerder genoemd, verbetering bij begeleiding en informatie omtrent posities van schepen.
 - Zorg voor continue bediening van kunstwerken zodat vol-continu kan worden gevaren.
 - Zwartsluis, Ramspol, brughogten traject Groningen.