

Gebruikerstevredenheidsonderzoek bevrachters en binnenvaartterminals

Landelijk rapport

Datum	November 2009
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Informatie	mevr. M. Honer
Telefoon	06 31011499
Uitgevoerd door	I&O Research
Opmaak	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Datum	November 2009
Status	Definitief
Versienummer	4

Inhoud

Managementsamenvatting 5

1 Inleiding 7

- 1.1 Achtergrond 7
- 1.2 Onderzoeksvragen 7
- 1.3 Aanpak 7
- 1.4 Leeswijzer 8

2 Bevrachters en binnenvaartterminals in beeld 9

- 2.1 Transport producten en grondstoffen 9
 - 2.1.1 Bevrachters: transport producten en grondstoffen 9
 - 2.1.2 Binnenvaartterminals: transport producten en grondstoffen 9
- 2.2 Herkomst en bestemming producten en grondstoffen 10
 - 2.2.1 Bevrachters: herkomst en bestemming producten en grondstoffen 10
 - 2.2.2 Binnenvaartterminals: herkomst en bestemming producten en grondstoffen 10
- 2.3 Gebruik binnenvaart 10
 - 2.3.1 Bevrachters: gebruik binnenvaart 10
 - 2.3.2 Binnenvaartterminals: gebruik binnenvaart 11

3 Transport per binnenvaart 12

- 3.1 Algemeen 12
- 3.2 Haven en loskade 12
 - 3.2.1 Bevrachters: haven en loskade 12
 - 3.2.2 Binnenvaartterminals: haven en loskade 12
- 3.3 Vaarwegen 13
 - 3.3.1 Bevrachters: vaarwegen 13
 - 3.3.2 Binnenvaartterminals: vaarwegen 14
- 3.4 Bruggen en sluizen 15
 - 3.4.1 Bevrachters: bruggen en sluizen 15
 - 3.4.2 Binnenvaartterminals: bruggen en sluizen 16
- 3.5 Reistijd op het water 16
 - 3.5.1 Bevrachters: reistijd op het water 16
 - 3.5.2 Binnenvaartterminals: reistijd op het water 17

4 Communicatie en informatie 18

- 4.1 Algemeen 18
- 4.2 Informatievoorziening 18
 - 4.2.1 Bevrachters: informatievoorziening 18
 - 4.2.2 Binnenvaartterminals: informatievoorziening 19
- 4.3 Communicatie met Rijkswaterstaat 19
 - 4.3.1 Bevrachters: communicatie met Rijkswaterstaat 19
 - 4.3.2 Binnenvaartterminals: communicatie met Rijkswaterstaat 20
- 4.4 Imago Rijkswaterstaat 20
 - 4.4.1 Bevrachters: imago Rijkswaterstaat 20
 - 4.4.2 Binnenvaartterminals: imago Rijkswaterstaat 20
- 4.5 Handhavingstaken Rijkswaterstaat 21
 - 4.5.1 Bevrachters: handhavingstaken Rijkswaterstaat 21

- 4.5.2 Binnenvaartterminals: handhavingstaken Rijkswaterstaat 21
- 4.6 Samenwerking 21
- 4.6.1 Bevrachters: samenwerking 21
- 4.6.2 Binnenvaartterminals: samenwerking 22

5 Toekomst 23

- 5.1 Algemeen 23
- 5.2 Gebruik ICT in de binnenvaart 23
 - 5.2.1 Bevrachters: gebruik ICT in de binnenvaart 23
 - 5.2.2 Binnenvaartterminals: gebruik ICT in de binnenvaart 23
- 5.3 Groei van het vervoer 23
 - 5.3.1 Bevrachters: groei van het vervoer 23
 - 5.3.2 Binnenvaartterminals: groei van het vervoer 24

6 Quick wins Rijkswaterstaat 25

- 6.1 Inleiding 25
- 6.2 Quick wins Rijkswaterstaat 25
 - 6.2.1 Bevrachters: quick wins Rijkswaterstaat 25
 - 6.2.2 Binnenvaartterminals: quick wins Rijkswaterstaat 25

Bijlage A Geïnterviewde personen 26

Bijlage B Gespreksprotocol 27

Managementsamenvatting

Beeld van de sector

De keuze voor een vervoersmodaliteit hangt samen met de grootte van de lading, urgentie, kosten en nabijheid spoor/water bij locaties herkomst en bestemming. Klanten kiezen voor de binnenvaart omdat het een betrouwbare en schone vorm van vervoer is. Daarnaast speelt mee dat binnenvaart relatief goedkoop grote hoeveelheden kan vervoeren. Met name onder enkele grote klanten en exporteurs wordt een 'groene' trend in de vervoerskeuze gezien. En naarmate de afstanden groter worden, wordt binnenvaart voordeliger, ook ten opzichte van het wegtransport. Vooral omdat er meer kan worden vervoerd.

Vaarwegen en havens

Over het hoofdvaarwegennet is men doorgaans tevreden. Maar knelpunten blijven er wel. Deze liggen onder meer op het gebied van sluizen (capaciteit en openingstijden), ligplaatsen, havengelden, brughogtes en diepte vaarwegen.

Reistijd

Reistijd is een begrip waar bevrachters en binnenvaartterminals tamelijk rationeel tegen aan kijken en niet in termen van tevredenheid. Met name bevrachters maken voor een transport steeds weer de afweging hoe snel een lading van A naar B moet worden vervoerd en wat de beste bijpassende modaliteit is. Indien knelpunten op het vaarwegennet worden opgelost, betekent dit dat de doorstroming verbetert en reistijd via binnenvaart wordt verkort, waardoor er sneller voor de binnenvaart als modaliteit binnenvaart zal worden gekozen.

Betrouwbare reistijd

Er kunnen geen algemene uitspraken worden gedaan over betrouwbare reistijd. Dat is een begrip waar men wisselend mee omgaat. Een aantal bouwt standaard een marge in, variërend van 10 tot 25 procent van de geschatte reistijd. Maar klanten van bevrachters rekenen vaak niet in uren, maar in dagen, waardoor een betrouwbare reistijd in uren niet altijd nodig is. Voor de binnenvaartterminals die naar een zeeterminal varen is dit anders, omdat deze op een bepaalde tijd binnen moeten zijn. De schepen worden anders niet meer gelost.

Informatievoorziening

Als er al behoefte is aan meer informatie, dan is dit vooral het geval onder binnenvaartterminals die beter geïnformeerd zouden willen worden over lopende projecten, bijvoorbeeld onderhoud van sluizen. Over de algemene informatie die men van Rijkswaterstaat krijgt (met name berichten aan de scheepvaart) zijn de betrokkenen tevreden.

Imago Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft een positief imago. Een kritiekpunt van meerdere terminals en bevrachters is dat Rijkswaterstaat zich te weinig laat gelden, bijvoorbeeld in het stimuleren van trimodaal vervoer en het (langzame) imago van de binnenvaart. Ook wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat met vergroting van de capaciteit van vaarwegen en waterinfrastructuur vaak achter de schaalvergroting in de sector aanloopt.

Toekomst

Nu is de situatie in de binnenvaart nog moeilijk, in verband met de economische crisis. Over het algemeen zijn de terminals en bevrachters wel positief over de ontwikkeling van de binnenvaart als modaliteit, omdat het een schone vorm van vervoer is.

Top 3

Op basis van de uitspraken van bevrachters en binnenvaartterminals kan een top 3 worden samengesteld van zaken die goed gaan en minder goed gaan bij Rijkswaterstaat ten aanzien van binnenvaart.

Positief:

1. Imago Rijkswaterstaat.
2. Informatievoorzieningen door Rijkswaterstaat wordt gezien als actueel en betrouwbaar.
3. Handhavingstaken zoals milieucontroles worden gezien als noodzakelijk kwaad, maar over de uitvoering is men tevreden.

Negatief:

1. Openingstijden van sluisen.
2. Niet alle communicatiemiddelen van Rijkswaterstaat zijn bekend of worden niet gebruikt.
3. Rijkswaterstaat loopt met capaciteitsvergroting vaarwegennet achter op schaalvergroting in de binnenvaartsector.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Om inzicht te krijgen in de mate waarin Rijkswaterstaat te werk gaat als publieksgerichte netwerkmanager, worden jaarlijks gebruikerstevredenheidsonderzoeken uitgevoerd. Gebruikerstevredenheid is één van de Kern Prestatie Indicatoren (KPI's) in de Agenda 2012 van Rijkswaterstaat. In 2008 is een onderzoek uitgevoerd naar de gebruikerstevredenheid van verladers. In 2009 is de gebruikerstevredenheid van bevrachters en binnenvaartterminals onderzocht. Bijna de helft van het goederenvervoer (in tonkilometer) vindt via vaarwegen plaats. Voor de aanvoer en afvoer van producten en grondstoffen maken bevrachters en binnenvaartterminals veel gebruik van binnenvaart. Daarom zijn doorstroming, de kwaliteit en het beheer van vaarwegen van belang voor bevrachters en binnenvaartterminals. Bevrachters en binnenvaartterminals vormen hierin een keten: een binnenvaartterminal schakelt veelal een bevrachter in om per binnenvaartschip containers van terminal naar zeehaven te vervoeren vice versa.

Omdat de bevrachters en binnenvaartterminals voor het eerst in een tevredenheidsonderzoek zijn betrokken, heeft het onderzoek met name een verkennend en beschrijvend karakter. Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart heeft dit onderzoek laten uitvoeren door I&O Research.

1.2 Onderzoeksvragen

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

'Op welke wijze kan Rijkswaterstaat bijdragen aan een vlotte en veilige doorvaart om de bevrachters en binnenvaartterminals zo goed mogelijk van dienst te zijn.'

Deze is uitgewerkt in de volgende deelvragen:

- Hoe maken bevrachters of binnenvaartterminals gebruik van de vaarwegen?
- Hoe tevreden zijn bevrachters of binnenvaartterminals over de vaarwegen en objecten?
- Hoe informeren bevrachters of binnenvaartterminals zich over vervoer per binnenvaart?
- Welk imago heeft Rijkswaterstaat bij de bevrachters en binnenvaartterminals?

1.3 Aanpak

Vanwege de beperkte omvang van de doelgroep is gekozen voor het afnemen van diepte-interviews. Er zijn in de periode juli-augustus 2009 in totaal 10 interviews afgenomen bij bevrachters en 10 bij binnenvaartterminals. Voorafgaand aan de interviews is een interviewprotocol ontwikkeld dat de leidraad voor de gesprekken heeft gevormd. Uitgangspunt hierbij was het protocol dat bij het verladersonderzoek is gebruikt. Het interviewprotocol is besproken met de opdrachtgever.

De geïnterviewde bevrachters zijn geselecteerd met behulp van de ledenlijst van Vereniging van Scheepsbevrachters en Logistieke dienstverleners in de Binnenvaart (VSLB). Bij de Dienst Verkeer en Scheepvaart was een lijst met binnenvaartterminals beschikbaar. Criteria voor de selectie waren een gelijkmatige regionale spreiding en beschikbaarheid in de onderzoeksperiode.

1.4

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een algemeen beeld geschetst van bevrachters en containerterminals. Zoals typen bedrijven, ladingen, herkomst en bestemming en belang binnenvaart. Hoofdstuk 3 gaat in op waardering van vaarwegen en objecten en concrete knelpunten. Gevolgd door hoofdstuk 4 dat de informatievoorziening door en het imago van Rijkswaterstaat behandelt. In hoofdstuk 5 wordt het toekomstbeeld geschetst dat bevrachters en binnenvaartterminals zien voor de binnenvaart. Afgesloten wordt met een aantal quick wins voor Rijkswaterstaat in hoofdstuk 6.

In de bijlagen is een lijst van de geïnterviewden opgenomen, alsmede het gevolgde gespreksprotocol. Door het rapport heen worden de bijdragen van bevrachters en containerterminals gescheiden gepresenteerd.

2 Bevrachters en binnenvaartterminals in beeld

2.1 Transport producten en grondstoffen

2.1.1 *Bevrachters: transport producten en grondstoffen*

Een theoretische beschrijving van de werkzaamheden van bevrachters zou kunnen luiden: *Een bevrachter brengt transportcontracten tot stand tussen vervoerder en de aanbieder van lading. De bevrachter huurt het schip van de vervoerder voor het vervoer van goederen tegen een overeengekomen prijs en tegen bepaalde voorwaarden.*

In de praktijk zijn de werkzaamheden van de meeste bevrachters niet beperkt tot sec de rol van intermediair tussen de aanbieder van lading en de feitelijke vervoerder. Er zijn bevrachters die ook een eigen vloot hebben van schepen en/of duwbakken. Maar de meeste bevrachters werken met een vaste groep particuliere binnenvaartschippers.

Ook de bedrijfsstructuur varieert. Er zijn meerdere bevrachters die het verkoopkantoor zijn van een coöperatie van binnenvaartschippers. Maar de meeste bedrijven betreft een besloten vennootschap. In een enkel geval als onderdeel van een groter logistiek concern.

Verder is de vervoersvorm waar een bevrachter voor kiest niet altijd beperkt tot binnenvaart. Ook andere vervoersmodaliteiten worden gebruikt, vooral weg en in mindere mate spoor. Bijvoorbeeld bij voor- en natransport als daar door de klant om gevraagd wordt. Of in geval van een bevrachter die onderdeel uitmaakt van een logistiek bedrijf met ook een eigen vrachtwagenpark.

De activiteiten van sommige bevrachters beperken zich ook niet tot alleen vervoer van a naar b. Genoemde nevenactiviteiten: verkoop/verhuur duwbakken, ijken van schepen, controleren van vloeibare lading. De meeste bevrachters hebben geen eigen op- en/of overslagfaciliteiten. Maar ook hierin zijn bedrijven die een uitzondering op de regel vormen.

Maar de gemene deler tussen bevrachters is wel dat vervoer via binnenvaart de kernactiviteit vormt. Meestgenoemde lading: droge bulk (zoals veevoer, kunstmest, kolen, ijzererts, zand, grind, oud ijzer/schroot). Minder vaak genoemd door bevrachters: stukgoederen en containers. De binnenvaartschepen die worden ingeschakeld variëren in grootte van 500 ton tot 3.400 ton.

2.1.2 *Binnenvaartterminals: transport producten en grondstoffen*

De bedrijfsstructuur van de terminals wordt op verschillende manieren vormgegeven. Meerdere terminals bestaan uit een samenwerkingsverband van enkele bedrijven, zoals (weg)transportbedrijven en (voormalige) op- en overslagbedrijven. In enkele gevallen zijn terminals ook aandeelhouder van elkaar, zo hebben bijvoorbeeld MCS en BCTN een belang in de terminal van Hengelo en is MCS ook een van de aandeelhouders van de Pernis Combi Terminal. In twee gevallen zijn de terminals onderdeel van een bredere 'groep' bedrijven die meerdere activiteiten ontplooiën of terminals beheren. Voorbeelden zijn de Waalhaven Group, die ook terminals in België en Roemenie in bezit heeft en de Theo Pouw Groep, een bedrijf dat grondstoffen voor de weg- en waterbouw levert, die ook (mede-) investeert in de Container Terminal Utrecht.

(vervolg binnenvaartterminals: transport producten en grondstoffen)

In principe vervoert men alles wat in een container past, behalve, in de meeste gevallen, gevaarlijke stoffen. Voor het vervoer wordt standaard gemeten in 20-voets containers. De maat hiervoor is de teu (de twenty feet equivalent unit). Drie terminals konden of wilden geen informatie geven over het aantal containers dat op jaarbasis wordt op- en overgeslagen. Van de terminals waarbij dit wel bekend is, zitten er vier op 60.000 tot 70.000 teu per jaar. Er is een uitschieter naar boven met 400.000 teu op jaarbasis en een relatief kleine terminal waar 20.000 teu wordt overgeslagen.

2.2 Herkomst en bestemming producten en grondstoffen

2.2.1 Bevrachters: herkomst en bestemming producten en grondstoffen

De bevrachters die een coöperatie van Nederlandse binnenvaartschippers vormen, varen vooral in Nederland, België, Duitsland en Frankrijk. Dat is logisch omdat dit het stroomgebied is van de Nederlandse rivieren. Ook voor de meeste andere bevrachters geldt dat de meeste routes in dit gebied liggen. Maar er zijn ook bevrachters die routes hebben die verder naar het oosten liggen, bijvoorbeeld over de Donau.

2.2.2 Binnenvaartterminals: herkomst en bestemming producten en grondstoffen

De meeste terminals hebben een lijndienst met meerdere afvaarten per week naar Rotterdam. Naar schatting is Rotterdam voor 95 procent van de schepen van en naar de containerterminal respectievelijk bestemming en herkomst. Voor de rest andere zeehavens zoals Amsterdam en Antwerpen.

De klanten van de diverse terminals zijn veelal in de directe regio gevestigd voor zover containers over de weg worden aan- of afgevoerd. In een aantal gevallen vervoert men producten uit de omliggende regio die bestemd zijn voor de export naar Rotterdam.

Indien er sprake is van trimodale terminals (ook spoor) worden afstanden groter. Per trein liggen bestemmingen bijvoorbeeld in Duitsland, Polen of Italië.

2.3 Gebruik binnenvaart

2.3.1 Bevrachters: gebruik binnenvaart

Genoemde voordelen van binnenvaart ten opzichte van andere modaliteiten zijn volgens bevrachters:

- geen files;
- betrouwbaar;
- beter voor het milieu;
- relatief goedkope vorm van transport;
- mogelijkheid om grote hoeveelheden te vervoeren.

Een genoemd nadeel door bevrachters is:

- zekere beperking van flexibiliteit in het transport omdat het watergebonden is. Hierdoor moet altijd overslag naar andere modaliteit plaatsvinden als begin- en of eindbestemming niet aan het water liggen. Overslag verlengt de reistijd.

(vervolg bevrachters: gebruik binnenvaart)

Rail is in opkomst de laatste jaren, met name door de private vervoerders op het spoor en de aanleg van de Betuwelijn. Rail is een serieus alternatief voor water wanneer de afstanden groter worden. Het spoorwegnet reikt tot dieper in Europa. Net als voor binnenvaart geldt voor rail dat veelal overslag moet plaatsvinden in verband met voor- en natransport. Hierdoor geldt ook voor rail dat snelheid en flexibiliteit wordt beperkt. Een binnenvaartschip is in de Rotterdamse haven in het voordeel omdat er eenvoudig meerdere kades (voor zeeschepen) aangedaan kunnen worden, terwijl de goederentrein minder flexibel is. Dit omdat er twee terminals in Rotterdam zijn waar een trein kan laden en lossen. De keuze voor een vervoersmodaliteit hangt samen met de grootte van de lading, urgentie, kosten, nabijheid water/spoor bij locaties herkomst en bestemming. Wat wel een probleem is ten aanzien van de flexibiliteit van de binnenvaart, is de schaalvergroting in sector. De binnenvaartschepen worden steeds groter, waardoor locaties nabij vaarwegen met lagere vaarwegklasse onbereikbaar worden voor binnenvaart.

2.3.2 *Binnenvaartterminals: gebruik binnenvaart*

Een regelmatig genoemde reden voor het gebruik van de binnenvaart is dat klanten van de terminals vaker voor 'schoner' vervoer kiezen. Niet zelden omdat de moederbedrijven (zoals Sara Lee) zo schoon mogelijk transport steeds belangrijker beginnen te vinden. De binnenvaart is bij alle terminals een van de meest gebruikte vervoersmodaliteiten: tenminste 60 procent per terminal. Alle terminals maken ook gebruik van wegtransport. Vaak voor het vervoer over het laatste stuk van en naar de klant. Een aantal terminals is of wordt trimodaal en maakt ook gebruik van spoor.

Genoemde voordelen van de binnenvaart door terminals zijn (in willekeurige volgorde):

- het is een (tot op zekere hoogte) schone vorm van transport;
- als de afstand groter wordt is de binnenvaart ook zeker snel (vervoer per binnenvaartschip wordt voordeliger naarmate de terminal verder van de zeehaven af ligt);
- binnenvaart is een veilige vorm van transport (er gebeuren weinig ongelukken);
- binnenvaart is makkelijker logistiek te organiseren dan wegtransport omdat vertragingen beter in te calculeren zijn. Deze zijn beter in te schatten dan bij het wegvervoer.

3 Transport per binnenvaart

3.1 Algemeen

In het algemeen zijn de bevrachters en de terminals tevreden over het vaarwegennet in Nederland. In ieder geval over het hoofdvaarwegennet. Al worden wel knelpunten genoemd. Over de havenfaciliteiten oordeelt men wisselend. Hierover wordt bijvoorbeeld aangegeven dat deze faciliteiten verouderd zijn. Een vrij algemene klacht is de hoogte van het havengeld dat, met name door gemeenten, in rekening wordt gebracht.

Genoemde knelpunten ten aanzien van waterinfrastructuur liggen eigenlijk vooral bij sluizen. De beperkte openstelling van sommige sluizen wordt regelmatig genoemd. Daarnaast zijn er op sommige plekken te weinig lig- en wachtplaatsen. In en rond de havens is de diepgang een probleem. Op een aantal trajecten worden capaciteitsknelpunten ervaren. Een laatste knelpunt dat vaak naar voren komt is de wachttijd bij zeeterminals. Dit ligt volgens de bevrachters en binnenvaartterminals echter aan deze zeeterminals zelf.

3.2 Haven en loskade

3.2.1 *Bevrachters: haven en loskade*

De meeste bevrachters hebben geen eigen loskade en zijn dus afhankelijk van de faciliteiten in gemeentelijke havens, Rijksbinnenhavens en eventueel op het eigen terrein van de leverancier en/of afnemer van de goederen. Er zijn geen klachten over de capaciteit en uitrusting van laad- en losfaciliteiten. Hier zijn bevrachters tevreden over.

Ten aanzien van de havens wordt aangegeven dat niet altijd duidelijk is wie de beheerder is. Elke beheerder heeft eigen tarieven en faciliteiten. Het zou beter zijn om dit overal hetzelfde te regelen. Hier zou Rijkswaterstaat een rol in kunnen spelen.

Er wordt bijvoorbeeld geklaagd over de hoogte van het havengeld in de Rotterdamse haven. Vooral omdat er een havenbrief voor minimaal zeven dagen moet worden gekocht, terwijl een schip vaak maar voor enkele dagen afmeert. Een ander voorbeeld van havengelden zijn 'de Zaanse kosten'. Dat is heffing door de gemeente Zaanstad voor schepen die door het Noord-Hollands kanaal varen, terwijl er niet wordt aangelegd in de haven.

3.2.2 *Binnenvaartterminals: haven en loskade*

De terminals hebben meestal de beschikking over eigen faciliteiten (laad- en loskades). Mede daarom kunnen ze weinig zeggen over laad- en loskades in het algemeen. De haven is wel van de gemeente. Af en toe is sprake van (te) hoog liggeld. Een enkeling geeft aan dat de gemeente toezeggingen over de haven heeft gedaan, zoals het uitdiepen en het herstellen/vernieuwen van kades, maar dat deze toezeggingen niet zijn nagekomen. Besluitvorming rond de aanpak van havens duurt soms lang.

In het algemeen kan worden gezegd dat met name de terminals en bevrachters die gebruik maken van kleinere havens minder vaak tevreden zijn over deze havens. Vaak hebben terminals dus te maken met andere instanties zoals gemeenten en provincies als het gaat om de haven. Met name in de noordelijke provincies is er regelmatig contact met provinciale Waterstaatafdelingen. Vaak over vergunningverlening voor gebruik van vaarwegen, maar ook over havens waar de provincie een belang in heeft, zoals Groningen Seaports.

Wat betreft de havens is er vooral ontevredenheid over de hoogte van de liggelden. Specifiek voor de haven van Rotterdam wordt genoemd dat er te weinig (gratis) wachtplaatsen zijn. Over het algemeen zijn de bevrachters en terminals wel tevreden over de faciliteiten in de haven. Dit is te verklaren doordat alle terminals eigen faciliteiten hebben. De onvrede zit bij deze groep vooral omdat er weinig tot niet gebruik wordt gemaakt van de 'publieke' faciliteiten, terwijl hier wel voor moet worden betaald.

3.3 Vaarwegen

3.3.1 *Bevrachters: vaarwegen*

Hoewel er wel knelpunten zijn in het Nederlandse waternetwerk voor binnenvaartschepen is er wel tevredenheid. Zeker in vergelijking met de situatie in de omliggende landen België en Duitsland. Bovendien zien de meeste bevrachters dat er veel is gebeurd als het gaat om de infrastructuur op en rond het water.

Voorbeelden zijn:

- Rijkswaterstaat heeft behoorlijk geïnvesteerd in overnachtingsplaatsen in het gebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen;
- op meerdere plaatsen is Rijkswaterstaat bezig of gaat binnenkort beginnen met het uitdiepen van vaarwegen;
- Rijkswaterstaat is bezig met het verhogen van bruggen, bijvoorbeeld bij Groningen en langs het Prinses Margrietkanaal.

Maar de binnenvaart heeft de laatste jaren een grote groei doorgemaakt. Zowel wat betreft het aantal binnenvaartschepen als de grootte ervan. Sommige bevrachters zijn van mening dat Rijkswaterstaat dat tempo niet heeft bij kunnen houden als het gaat om bijvoorbeeld diepte van de vaarwegen, brughogtes en de capaciteit sluizen. Een aantal bevrachters geeft aan dat Rijkswaterstaat achter de feiten aan loopt omdat de oplossing van een knelpunt soms achterhaald is op het moment dat deze gerealiseerd is, bijvoorbeeld diepgang in de Zuid-Willemsvaart is straks al weer onvoldoende van nieuwste generatie binnenvaartschepen. Dit kan volgens een bevrachter voorkomen worden door praktijkdeskundigen in te schakelen bij beslissingen.

Bevrachters: knelpunten vaarwegen

- In Friesland zijn de snelheidsbeperkingen storend. In zijn algemeenheid vinden sommige bevrachters dat de situatie daar te veel is ingericht op toerisme.
- Het Winschoterdiep gaat doordeweeks om 19.00 uur dicht en in het weekend zaterdag om 14.00 uur.
- De Zuid-Willemsvaart wordt weliswaar verdiept en krijgt bij Den Bosch een nieuwe omleiding naar de Maas. Maar bepaalde maatschepen kunnen er in de nieuwe situatie nog niet door omdat de diepgang onvoldoende is.

(vervolg bevrachters: knelpunten vaarwegen)

- Onderhoud Brabantse kanalen (Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal), onder meer bij Tilburg, Eindhoven en Weert. Er is door bevrachters die dit hebben genoemd niet aangegeven waar het exacte probleem ten aanzien van het onderhoud is.
- Twentekanalen, met name diepgang op zijtak Almelo.
- Overijssels kanaal is te smal. Dit geldt in Noord-Holland bijvoorbeeld voor het Amstel-Drechtkanaal en de Ringvaart Halfweg.
- Diepgang A.G. Wildervanckkanaal. Vorig jaar is afgedwongen dat deze vaarweg moet worden verdiept, de verdere status is onbekend.
- Diepte en breedte Meppelerdiep.
- Diepgang vaarroute Lemmer-Delfzijl (is nu max. 3,20 meter; dit moet naar min. 3,50 meter).
- De vaarroutes op het IJsselmeer zijn te ondiep voor kleine zeeschepen die hier zouden moeten kunnen varen. In Kampen is een nieuwe haven die dergelijke schepen kan ontvangen, maar de vaarroute er naar toe is dus niet diep genoeg.
- Het Prinses Margrietkanaal zou op sommige plekken dieper kunnen.
- Hoog en laag water op de IJssel.

Bevrachters: andere wensen vaarwegen

- Verbetering van de verbindingen met Duitsland. Onder meer door middel van een Maas-Rijn verbinding en het doortrekken van het Twentekanaal naar het Mittellandkanaal. En een verbinding tussen Stad Groningen en de Eemshaven zodat binnenvaartschepen niet meer over open zee (Dollard) hoeven.
- Ligplaatsen zijn niet direct van belang voor bevrachters maar met name de coöperaties van binnenvaartschippers horen regelmatig klachten over het aantal ligplaatsen en de veiligheid ervan. Zeker op dit moment, omdat er veel schepen stil liggen in verband met de economische crisis.
- Er zijn onvoldoende overnachtingsplekken, met name in het gebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Bijvoorbeeld langs de Lek. Een paar overnachtingspalen zou al helpen. Want steiger, walstroom en leidingwater zijn helemaal niet belangrijk. Elk schip heeft bijvoorbeeld wel een eigen generator. Het gaat puur om de mogelijkheid om te slapen. Dit heeft mede te maken met de Vaartijdenwet die voorschrijft dat schepen met minder personeel niet gedurende 24 uur mogen varen, en dus wel 'moeten' afmeren.

3.3.2 *Binnenvaartterminals: vaarwegen*

Voor de terminals geldt hetzelfde als voor de bevrachters. In het algemeen is men wel tevreden over de vaarwegen. Er zijn echter wel knelpunten. Diepgang wordt het vaakst als een probleem gezien onder andere op de Maas, het Twentekanaal en de Zuid-Willemsvaart. Hoog en laag water op de IJssel. Meer regionaal onder meer het Winschoterdiep.

Voor containerschepen zijn faciliteiten rondom het water (lig- en overnachtingsplaatsen) steeds minder van belang, omdat de schepen steeds groter en moderner worden. Er worden regelmatig ploegendiensten gedraaid op de lijndiensten tussen de terminals en de zeehavens.

(vervolg binnenvaartterminals: vaarwegen)

Binnenvaartterminals: knelpunten vaarwegen

- De maximale diepgang op de Maas is drie meter. Dit is voor schepen die met vier lagen containers (vier hoogs) willen varen onvoldoende. De bruggen over de Maas zijn wel verhoogd. Drie hoog varen is wel mogelijk, maar men wil graag naar vier hoog.
- Rijkswaterstaat wil bij Ewijk langs de Waal de kribben verlagen. Dit kan leiden tot lagere waterstanden. Dit zou in de toekomst een knelpunt kunnen worden.
- Langs het Twentekanaal is een tekort aan ligplaatsen. Een terminal geeft aan dat de diepgang op het Twentekanaal beperkt is. Er kan 'af en toe' met vier lagen gestapelde containers worden gevaren.
- Op de vaarwegen tussen Rotterdam en Utrecht zijn geen ligplaatsen.
- Als de sluizen bij Kornwerderzand gesloten zijn moeten de schepen van HCL Harlingen via het Van Harinxmakanaal en het Prinses Margrietkanaal naar Lemmer varen. Het Van Harinxmakanaal is eigenlijk 'te klein' voor het type schip waar men mee vaart (het grootst mogelijke type). Dit moet dan ruim van te voren worden aangekondigd bij de Provinciale Waterstaat Friesland.
- Op het IJsselmeer is de diepgang bij de sluizen in de Afsluitdijk bij Den Oever (de Stevinssluzen) een probleem.
- De 'Boontjes' is het vaarwater tussen Kornwerderzand en Harlingen waarin zich een ondiepte bevindt. Dit is bij laag water een probleem. De schepen moeten dan wachten op hoog water.
- De diepgang in de Maas kan een probleem worden als de sluizen dichtgaan. Dit gebeurt met name als er in andere delen van het stroomgebied (België en Frankrijk) hoog water richting Nederland stroomt.

3.4 Bruggen en sluizen

3.4.1 *Bevrachters: bruggen en sluizen*

In de gesprekken zijn vooral de knelpunten besproken. Bevrachters zijn over het algemeen wel tevreden over kunstwerken. Genoemde knelpunten liggen vaak op routes die bevrachters gezien hun ligging wel moeten nemen. Sommige sluizen dateren uit de jaren '50. De capaciteit van deze sluizen is onvoldoende (niet breed en lang genoeg). Genoemde knelpunten zijn:

- de Beatrixsluizen bij Vreeswijk;
- de Volkeraksluizen;
- Kreekraksluizen;
- de sluis bij Eefde;
- de sluis bij Weurt;
- de sluis Amsterdam-Zuid;
- Meppelerdiepsluis: te klein en achterstallig onderhoud;
- bruggen op de route Lemmer-Delfzijl: brughooftes te laag voor 3-laags containervervoer; sommige bruggen zijn delen van het weekend gesloten;
- de zeesluis bij Delfzijl is te klein (uitbreiding is in onderzoek).

Veel sluizen zijn geautomatiseerd maar dat heeft in veel gevallen de wachttijd vergroot. Omdat er een veiligheidsmarge is ingebouwd, is de snelheid van deze sluizen lager dan bij handbediening.

(vervolg bevrachters: bruggen en sluisen)

Prioritering van binnenvaartschepen als oplossing voor vertragingen bij sluisen wordt niet haalbaar geacht. Omdat het onmogelijk zou zijn hiervoor een eerlijk systeem te ontwikkelen. Bovendien is hiervoor volgens bevrachters geen draagvlak bij de binnenvaartschippers. Wel ziet men kansen in prioritering als hiermee binnenvaart voorrang krijgt boven pleziervaart.

Ook een groene golf voor opeenvolgende sluisen stuit op een praktisch bezwaar omdat binnenvaartschepen niet allemaal met dezelfde snelheid varen

3.4.2 *Binnenvaartterminals: bruggen en sluisen*

Net als bij de bevrachters is vooral ingegaan op de knelpunten. Deze zijn in veel gevallen locatiegebonden. Op basis hiervan kan worden gezegd dat men in het algemeen wel tevreden is, maar dat er wel een aantal knelpunten zijn. Vooral sluisen komen naar voren als knelpunten. De opening van sommige sluisen is beperkt, zoals op het Twentekanaal en de Maas. De Beatrixsluisen bij Vreeswijk (Nieuwegein), de keersluis bij Zwartsluis en de sluisen bij Kornwerderzand zijn concrete voorbeelden. Deze laatste twee sluisen gaan soms weken achtereen dicht bij ijsgang (Kornwerderzand) en hoog en laag water (keersluis Zwartsluis). Er zijn plannen om de sluis bij Zwartsluis aan te pakken. Eind 2012 zouden de werkzaamheden klaar moeten zijn.

Andere sluisen die door terminals expliciet worden genoemd:

- Macharen (bij Oss), met een lengtebeperking van 90 meter;
- meerdere sluisen in de Maas, waaronder Belfeld, Heel, Zandbeek en Weurt, zijn in de weekeinden gesloten (zaterdag – zondag tussen 20.00 en 6.00 en van zondag op maandag ook tussen 20.00 en 6.00). Een oplossing die is voorgesteld, is automatische bediening op basis van cameratoezicht.

Brughoogtes zijn soms nog een probleem, zoals op de Zuid-Willemsvaart, het Van Harinxmakanaal en de loopbrug in Groningen (Van Starckenborghkanaal). Er zijn plannen om deze laatste brug te verhogen.

Andere genoemde plaatsen waar terminals hoogtebeperkingen ervaren:

- Sint Andries;
- op de Maas ten zuiden van Lith;
- de Boontjes, dit is een ondiepte tussen Harlingen en de Kornwerderzandsluizen. Bij laag water is de diepgang hier onvoldoende (2.80 meter);
- de spoorbrug bij Akkrum in het Prinses Margrietkanaal.

3.5 **Reistijd op het water**

3.5.1 *Bevrachters: reistijd op het water*

Reistijd is een begrip waar bevrachters tamelijk rationeel tegen aan kijken en niet in termen van tevredenheid. Met name bevrachters maken voor een transport steeds weer de afweging hoe snel een lading van A naar B moet worden vervoerd en wat de beste bijpassende modaliteit is.

(vervolg bevrachters: reistijd op het water)

Betrouwbare reistijd is erg belangrijk voor bevrachters. Het kan hen schade berokkenen als de lading niet op tijd op de plaats van bestemming is omdat vertragingen soms worden doorberekend in de prijs. Door een bevrachter is een prijs genoemd van € 800 per uur.

Betrouwbare reistijd betekent voor bevrachters dat ze op tijd bij de kade zijn om gelost te worden. Er wordt op de plaats van bestemming namelijk capaciteit vrijgemaakt om een schip te lossen. Als dat schip er dan niet is, kan de planning bij het overslagbedrijf of de terminal in het geding komen. Desondanks wordt door veel bevrachters in de reistijd een zekere vertraging ingecalculleerd. Hoewel nadrukkelijk wordt aangegeven dat dit eigenlijk niet acceptabel is met het oog op de concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer.

Als stremmingen bekend zijn, dan wordt daar van tevoren sowieso rekening mee gehouden. Dat geldt ook voor laag water. Doorgaans wordt door bevrachter tussen 10-25 procent extra vertraging ingecalculleerd. Maar niet veel bevrachters hebben dit percentage expliciet genoemd. De insteek bij de bepaling van de reistijd wisselt ook. Sommige bevrachters bouwen sowieso een zekere marge in, zeker op routes waar men van tevoren al 'weet' van vertragingen. Bijvoorbeeld wachttijden bij bepaalde sluizen. Vreeswijk werd in dat kader meerdere keren genoemd. Een andere bevrachter geeft aan dat oponthoud pas zichtbaar wordt als een schip vertrekt.

Er zijn ook bevrachters die aangeven dat het moeilijk is om de reistijd nauwkeurig in te schatten, omdat dit ook afhangt van het type schip waarmee wordt gevaren en de lading die wordt vervoerd. Een bevrachter geeft aan dat veel opdrachtgevers 'niet op een uur kijken'. In de tank- en containervaart is dit volgens deze persoon vaker wel het geval.

Soorten vertraging die bevrachters (kunnen) ervaren tijdens de reis:

- wachttijden bij sluizen en bruggen door drukte;
- storingen bij sluizen en bruggen;
- laag water door te weinig regenval;
- ijs;
- werkzaamheden.

Wachttijden bij sluizen en bruggen vormen de belangrijkste van deze vertragingen, samen met (incidentele) storingen. Genoemde oplossingen voor de wachttijden liggen in de lijn van het uitbreiden van de sluis of het verhogen van de brug. Als het gaat om onverwachte stremmingen wordt goede informatievoorziening hierover als oplossing genoemd. Dit wordt deels ook zelf opgelost omdat de schippers vertragingen direct doorgeven.

3.5.2 *Binnenvaartterminals: reistijd op het water*

Vertragingen worden vaak veroorzaakt door de afhandeling bij de diverse zeeterminals. Indien mogelijk wordt vertraging ingecalculleerd. Hier wordt wel verschillend mee omgegaan. Er zijn terminals die vertraging zoveel mogelijk proberen mee te nemen in de calculatie van de reistijd, anderen geven aan dat dit niet mogelijk is of laten de berekening van de reistijd aan de bevrachter over waar men mee samenwerkt.

4 Communicatie en informatie

4.1 Algemeen

In het algemeen is er onder zowel bevrachters en binnenvaartterminals weinig direct contact met Rijkswaterstaat. Met name de bevrachters ontvangen wel de dagelijkse berichten aan de scheepvaart. Maar meerdere bevrachters geven ook aan dat dit de verantwoordelijkheid van de schipper zelf is. Voor terminals is dit minder het geval, omdat de bevrachters waar men mee samenwerkt hier vaak verantwoordelijk voor is.

De directe contacten die er zijn, vinden vooral plaats met de regiokantoren van Rijkswaterstaat. Een aantal terminals heeft wel behoefte aan meer informatie, bijvoorbeeld over de status van projecten, zoals de aanpak van sluizen. Een terminal geeft aan dat er behoefte is aan één vast contactpersoon bij (het regiokantoor van) Rijkswaterstaat.

De berichten aan de scheepvaart worden door met name de bevrachters eigenlijk altijd wel gebruikt. Ook de dagelijkse informatie over de diverse waterstanden (pegelstanden) en kaarten met stremmingen die periodiek uitkomen worden gebruikt. De Informatielijn en de website 'vananaarbeter.nl' zijn wisselend bekend en worden mede hierdoor door een minderheid gebruikt.

Informatie over de voortgang van relevante projecten, zoals de uitbreiding of het onderhoud aan een sluis wordt nog wel eens gemist. Het gaat hier dus met name om specifieke informatie. Over de meer algemene informatievoorziening door Rijkswaterstaat is men tevreden.

4.2 Informatievoorziening

4.2.1 *Bevrachters: informatievoorziening*

De informatiebehoefte van bevrachters is wisselend. Sommige bevrachters hebben weinig behoefte aan informatie over bijvoorbeeld stremmingen, waterstanden en geven aan dat dit met name een zaak is voor de binnenvaartschippers. Maar het merendeel geeft aan zich te laten informeren. Informatiebronnen zijn:

- dagelijkse e-mail van Rijkswaterstaat over stremmingen en waterstanden;
- teletekst (waterstanden);
- actuele waterdata.nl;
- RIZA-informatiesysteem van Rijkswaterstaat (onder andere ijskaarten);
- website Rijkswaterstaat;
- website Infocentrum Binnenwateren;
- sluismeesters/brugwachters;
- berichten aan de scheepvaart;
- vaarwegplanprogramma's waarin stremmingen automatisch gedownload worden;
- de binnenvaartschippers zelf.

4.2.2 *Binnenvaartterminals: informatievoorziening*

Informatiebronnen voor binnenvaartterminals zijn:

- schippers. Met de huidige communicatietechnieken zijn ze ook permanent bereikbaar;
- er zijn goede contacten met sluismeesters van sluisen die gepasseerd moeten worden door de binnenvaartschippers. Deze worden bijvoorbeeld gebeld met de vraag wat de actuele stand van zaken is bij de sluis, zoals wachttijden en doorstroming. Of de sluismeester belt zelf.

Terminals die wel informatie van Rijkswaterstaat ontvangen, krijgen onder meer de berichten voor de scheepvaart. Men heeft een voorkeur voor het ontvangen van informatie per email. Dit gebeurt al als het gaat om bijvoorbeeld de berichten aan de scheepvaart en informatie over waterstanden. Genoemde informatie waar nog behoefte is gaat over de beschikbaarheid van ligplaatsen.

4.3 **Communicatie met Rijkswaterstaat**

4.3.1 *Bevrachters: communicatie met Rijkswaterstaat*

De informatievoorziening door Rijkswaterstaat wordt in het algemeen gezien als actueel en betrouwbaar. Een aantal bevrachters geeft aan de informatie bij voorkeur per e-mail te ontvangen, maar echt belangrijke zaken zouden nog wel per post mogen, zoals verwachte stremmingen als gevolg van werkzaamheden. Daarmee vallen deze ook meer op. Verder moet worden gewaakt voor een overvloed aan informatie. Er is nauwelijks behoefte aan meer informatie. Maar er zijn wel een aantal suggesties gedaan:

- stremmingenkaarten volgens het model van de ijskaarten, waarbij met volgnummer stremmingen op kaart worden aangegeven;
- verwerken van gegevens van Rijkswaterstaat in het Tresco-systeem (route/navigatie voor vaarwegen);
- maandelijkse e-mailservice voor stremmingen.

De bekendheid van het landelijke informatienummer 0800-8002 is beperkt. Slechts 4 van de 10 bevrachters kennen het nummer. Het wordt door hen af en toe gebruikt. Een kritiekpunt van één van de bevrachters is dat het soms aan vakkennis ontbreekt bij de medewerkers en dat veel moet worden nagevraagd. Vragen die worden gesteld gaan onder andere over de maximale afmetingen waarmee een haven kan worden bereikt.

De website 'vananaarbeter.nl' (onderdeel vaarwegen) is bij 5 van 10 bevrachters bekend. De gebruiksfrequentie is wisselend. Een bevrachter geeft aan dat veel informatie van de website al in de vakbladen staan en/of in de berichten aan de scheepvaart

De behoefte aan realtime-informatie onder bevrachters is wisselend. Er wordt aangegeven dat dit met name van belang is voor de binnenvaartschippers. Informatie die realtime gegeven zou kunnen worden is stremmingen, wachttijden bij sluisen en beschikbaarheid aan ligplaatsen. Deze informatie wordt nu door schippers onderling uitgewisseld.

(vervolg bevrachters: communicatie met Rijkswaterstaat)

Er zijn geen bevrachters met structurele contacten met Rijkswaterstaat. We hebben niet de indruk gekregen dat daar behoefte aan bestaat bij bevrachters. Een uitzondering betreft bevrachters die voor vergunningverlening te maken hebben met Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld voor bijzonder transport en nieuwbouwschepen en -duwbakken. Deze zijn wisselend tevreden over de snelheid waarmee vergunningen worden verleend. Ten aanzien van bijzonder transport is de betreffende bevrachter tevreden over de snelheid. De vergunningverlening voor nieuwbouwschepen en -duwbakken kent volgens een bevrachter een lange doorlooptijd. Met name in de meetbrieven gaat (te) veel tijd zitten.

4.3.2 *Binnenvaartterminals: communicatie met Rijkswaterstaat*

De communicatiebehoefte van terminals met Rijkswaterstaat is uit te splitsen in twee zaken, de behoefte aan informatie/communicatie over zaken als stremmingen, brughogtes, pekelstanden e.d. en de behoefte aan informatie over (regiogebonden) projecten. Aan het eerste is onder terminals niet of nauwelijks behoefte. Aan het tweede wel. Twee terminals worden naar eigen zeggen te weinig op de hoogte gehouden over projecten in hun regio.

De bekendheid van het informatienummer 0800-8002 is in het algemeen niet hoog, 2 van de 10 terminals geven aan deze te kennen. De site 'vananaarbeter.nl' is vooral bekend van het wegtransport, 3 van de 10 terminals kennen ook het onderdeel voor het transport over het water. De kwaliteit van de Informatielijn wordt verschillend beleefd. De medewerker die men te spreken krijgt, kan niet altijd zelf direct antwoord geven. Vervolgens wordt men wel snel teruggebeld. Terminals hebben geen behoefte aan regelmatige communicatie- en informatievoorziening door Rijkswaterstaat.

4.4 **Imago Rijkswaterstaat**

4.4.1 *Bevrachters: imago Rijkswaterstaat*

De bevrachters beoordelen het imago van Rijkswaterstaat redelijk positief tot zeer positief. Er wordt aangegeven dat ze wel willen meedenken aan oplossingen. Nadeel is de lengte van procedures waardoor de oplossing van een probleem soms al door de actualiteit kan zijn achterhaald. Bijvoorbeeld de Zuid-Willemsvaart. Door een bevrachter wordt als bedreiging genoemd dat Rijkswaterstaat veel zaken uitbested. Dit komt de kwaliteit niet ten goede.

4.4.2 *Binnenvaartterminals: imago Rijkswaterstaat*

In het algemeen is men wel positief over Rijkswaterstaat. Een terminal zou graag zien dat Rijkswaterstaat meer stelling neemt in de discussie over de modaliteiten (binnenvaart meer promoten/faciliteren ten opzichte wegtransport). Procedures duren vaak wel lang, met andere woorden het duurt lang voordat bijvoorbeeld baggerplannen daadwerkelijk tot uitvoer worden gebracht. Een ander voorbeeld is een uitbreidingsproject van een haven, waarbij de besluitvorming 15 jaar in beslag zou hebben genomen. Twee terminals hebben bezoek gehad van regionale Rijkswaterstaatmedewerkers die komen kijken hoe het er aan toe gaat. Dit wordt door beide als een positieve ontwikkeling gezien.

4.5 Handhavingstaken Rijkswaterstaat

4.5.1 Bevrachters: handhavingstaken Rijkswaterstaat

Bevrachters merken over het algemeen weinig van de handhavingstaken van Rijkswaterstaat, zoals milieucontroles en verkeersveiligheid. Uitzonderingen vormen bevrachters die zelf over een vloot beschikken en/of over een loswal beschikken. Verder horen met name de coöperaties wel eens wat van binnenvaartschippers. Het algemene geluid is dat men er weliswaar een hekel aan heeft om gecontroleerd te worden, maar dat de controleurs 'het goed doen'.

4.5.2 Binnenvaartterminals: handhavingstaken Rijkswaterstaat

Binnenvaartterminals krijgen regelmatig bezoek van controleurs/ambtenaren van Rijkswaterstaat. Hierover zijn geen klachten. Controles worden in vergelijking met eerdere jaren beter afgestemd met andere autoriteiten, zoals gemeente, havenbedrijf en provincie.

4.6 Samenwerking

4.6.1 Bevrachters: samenwerking

Contacten met andere vaarwegbeheerders zoals gemeentelijke havenbedrijven en provincies verlopen eveneens ad hoc. Bijvoorbeeld overige vergunningen die moeten worden aangevraagd lopen vooral via de provincies. De besluitvorming in de provincies Drenthe, Noord-Holland en Noord-Brabant zou wel wat sneller kunnen. In Friesland ligt het beheer voor sommige vaarroutes bij de provincie. Er is daar veel aandacht voor het beheer en onderhoud van vaarwegen. In Groningen gaat dat moeizamer. Maar over het algemeen verloopt de samenwerking met andere autoriteiten goed.

Belangenorganisaties waarbij bevrachters zijn aangesloten zijn: CBRB (deze staat dicht bij de overheid, met name in het westen), Koninklijke Schuttevaer, VSLB, ITVS, VLD (Vereniging voor Logistieke Dienstverlener; waarin bevrachters samenkomen).

Er wordt samengewerkt met andere bedrijven die bijvoorbeeld tijdelijk capaciteitstekort kunnen oplossen of die complementair zijn. Bijvoorbeeld uitwisseling van schepen om service op maat te kunnen leveren voor de klant. Bijvoorbeeld inschakeling van een ander bedrijf met kleinere schepen om ook bij de lastiger bereikbare havens te kunnen komen.

Bevrachters hebben geen zicht op de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere overheden zoals gemeenten en provincies.

4.6.2 *Binnenvaartterminals: samenwerking*

Alle binnenvaartterminals zijn aangesloten bij de VITO (Vereniging Inland terminal operators) en veel terminals ook bij het CBRB.

Er zijn meerdere ideeën over toekomstige vormen van samenwerking. Een terminal wil zo snel mogelijk verhuizen om op een andere locatie door te gaan, in samenwerking met een grote distributeur. Tegen een dergelijke vorm van samenwerking kan het wegtransport – aldus de betrokkenen – niet op.

Terminals die actief zijn in de noordelijke provincies hebben vaker contact met provinciale waterstaatafdelingen (geen afdelingen van Rijkswaterstaat). De reden hiervoor is dat relatief veel van de hoofdvaarwegen in deze provincies onder het provinciaal beheer vallen. In Friesland worden deze contacten met de provinciale afdelingen als goed ervaren, men is bereid mee te denken bij problemen en is snel met vergunningverlening voor speciale transporten. In Groningen en Drente zou dit wel sneller kunnen, hoewel er in Drente ook niet veel water is.

Men heeft niet altijd zicht op de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere overheden zoals gemeenten en provincie. Degenen die dat wel hebben ervaren deze samenwerking als goed.

5 Toekomst

5.1 Algemeen

Over het algemeen zijn zowel de bevrachters als de terminals positief over de toekomst van de binnenvaart als modaliteit. De komende periode zal nog zwaar worden vanwege de economische crisis. Over de gevolgen en de duur hiervan wordt overigens ook verschillend gedacht. Meerdere terminals signaleren een 'groene' trend bij opdrachtgevers en exporteurs, die expliciet kiezen voor een schonere vorm van vervoer. Dit gaat echter vooral om zeer grote partijen. De binnenvaart kan echter niet zonder het wegtransport. Er worden verschillende manieren genoemd waarop Rijkswaterstaat zou kunnen inspelen op de toekomst.

5.2 Gebruik ICT in de binnenvaart

5.2.1 *Bevrachters: gebruik ICT in de binnenvaart*

ICT wordt al toegepast in de binnenvaart. Zo'n 80/85 procent van de schepen beschikt bijvoorbeeld al over GPS. Nieuwe schepen beschikken hier standaard over. Veel schepen zijn uitgerust met navigatiesoftware zoals Tresco. Maar in oudere schepen wordt niet voldoende geïnvesteerd in ICT.

5.2.2 *Binnenvaartterminals: gebruik ICT in de binnenvaart*

Er wordt al veel gebruik gemaakt van ICT, zoals GPS. Schepen kunnen zo worden gevolgd. Hierdoor is exact bekend wanneer een schip kan aanmeren en worden gestart met lossen.

5.3 Groei van het vervoer

5.3.1 *Bevrachters: groei van het vervoer*

Op dit moment heeft de binnenvaart veel last van de recessie. Er is een sterke teruggang in de vervoerde lading. Veel schippers komen op dit moment in de financiële problemen doordat de laatste jaren veel geïnvesteerd is in nieuwe schepen. Daarom is op dit moment sprake van overcapaciteit in de sector. Volgens sommige bevrachters omdat (door de sector zelf) onvoldoende onderzoek is gedaan naar de ontwikkeling van het aanbod van lading.

De binnenvaart heeft echter wel de toekomst omdat het relatief schoon en goedkoop is en de wegen steeds voller raken. De verwachting is uitgesproken dat men na het economische herstel en de realisatie van de Tweede Maasvlakte weer snel terug is op het oude niveau. Wel zullen er op dat moment groeiproblemen kunnen ontstaan. Niet eens zozeer wat betreft drukte op de vaarwegen. Want met goed onderhoud en hier en daar verbreding en verdieping kan er zeker nog een groei van vervoersstromen plaatsvinden. Maar de schaalvergroting van de schepen gaat knellen met de vaarwegklasse van sommige trajecten. Een geïnterviewde bevrachter heeft bijvoorbeeld de grootste duwbak van Europa maar er is bijna nergens plaats om deze aan te meren. Anderzijds is schaalvergroting noodzakelijk om economische redenen.

(vervolg bevrachters: groei van het vervoer)

Rijkswaterstaat wordt opgeroepen om hier nu al op in te spelen en kleinere vaarwegen op te waarderen. Maar er is ook een alternatieve oplossing genoemd. Dat is om aan het begin van kleinere vaarwegen als de Zuid-Willemsvaart te werken met een hub waar goederen worden overgeslagen op kleinere schepen voor verder vervoer.

Maar binnenvaart kan niet zonder wegtransport en ook het spoor zal altijd een (volgens sommigen gesubsidieerd) aandeel blijven houden. Een bevrachter roept Rijkswaterstaat daarom op meer trimodale samenwerking te stimuleren.

Er is wel een ontwikkeling mogelijk richting lijndiensten, maar met name in het containervervoer en bulk als kolen. Voordeel hiervan is dat schepen minder vaak leeg hoeven te varen.

5.3.2 *Binnenvaartterminals: groei van het vervoer*

Op dit moment is er in het algemeen sprake van een dip of terugslag. Containervaart lijkt echter wel stabiel en dan bulkvaart te zijn. Men verwacht dat het marktaandeel van de binnenvaart als modaliteit in de nabije toekomst zal toenemen. Enkele respondenten maken wel de kanttekening dat de binnenvaart meer kan doen aan het schoner maken van het eigen vervoer. Diesel- of stookolie die voornamelijk als brandstof wordt gebruikt is erg verontreinigend. Het wegtransport is verder met het schoner maken van het vervoer dan de binnenvaart. Dit wordt verder bemoeilijkt omdat veel schippers zelfstandig ondernemer zijn en daardoor wel eens andere belangen hebben.

Meerdere terminals geven aan dat ze een versnippering van het terminalnetwerk geen goede ontwikkeling vinden. Gemeenten die aan een vaarweg gelegen zijn hebben regelmatig plannen om een terminal op te zetten, waarbij onvoldoende wordt gekeken of er wel voldoende afzetmarkt in het gebied is. Hierdoor zijn in het verleden op sommige plaatsen terminals failliet gegaan. Rijkswaterstaat zou zich in deze discussie beter kunnen positioneren, men houdt zich volgens enkele terminals teveel op de vlakte. Een ander punt dat naar voren kwam is dat Rijkswaterstaat meer zou kunnen doen om het langzame imago van de binnenvaart weg te nemen.

6 Quick wins Rijkswaterstaat

6.1 Inleiding

In de gesprekken is ook gevraagd naar verbetermogelijkheden op de korte termijn, die relatief goedkoop en snel realiseerbaar zijn. Het gaat hier dan bijvoorbeeld niet om ingrijpende maatregelen als het uitdiepen van een vaarroute of het uitbreiden van een sluis, maar om ruimere openingstelling van sluizen en informatievoorziening over projecten.

6.2 Quick wins Rijkswaterstaat

6.2.1 *Bevrachters: quick wins Rijkswaterstaat*

- Overnachtingspalen (met name langs de grote rivieren zoals Lek, Waal, IJssel, Beneden-Rijn).
- Onderhoud Meppelderdiepsluis.
- Regierol Rijkswaterstaat voor uniforme tarieven in havens.
- Verruiming openstelling sluizen.
- Openstelling Volkerak-sluizen.
- Realtime wachttijden bij sluizen en beschikbaarheid aan ligplaatsen.

6.2.2 *Binnenvaartterminals: quick wins Rijkswaterstaat*

- Een aantal terminals geeft aan dat Rijkswaterstaat wat meer richting gemeenten en provincies kan sturen in het nakomen van toezeggingen. Bijvoorbeeld over het uitbreiden van een haven of het verdiepen/verbreden van vaargeulen. Rijkswaterstaat houdt zich volgens een aantal op de vlakke waar een regierol wel gewenst zou zijn.
- Tevens zou Rijkswaterstaat uitgesprokener moeten zijn daar waar het gaat om de bevordering van binnenvaart boven andere modaliteit.
- Rijkswaterstaat zou een norm kunnen formuleren voor schonere scheepsmotoren, in vergelijking met de Euro 5 emissienorm voor vrachtwagenmotoren.
- Lig- en autoafzetplaatsen langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat zijn er nu nog te weinig.
- Een vast aanspreekpunt voor terminals bij het betreffende regiokantoor.
- De informatievoorziening over specifieke projecten kan volgens enkele terminals beter.

Bijlage A Geïnterviewde personen

Bevrachters

bedrijf	plaats	contactpersoon
Transito Bevrachting	Werkendam	dhr. Hoogendoorn
De Korte	Zwijndrecht	dhr. Vredenburg
De Lage Landen	Capelle a/d IJssel	dhr. Meeusen
Particuliere Transport Coöperatie B.A. rederij De Jong	Rotterdam	dhr. De Jong/dhr. Cornet
CBV B.A.	Rotterdam	dhr. Pelger
Daanen Shipping & Logistics	Rotterdam	dhr. Van Dijk/dhr. Huisman
Vrachtunie/Maas BV	Nijmegen	dhr. Daanen
Bevrachtingskantoor Van der Veen BV	Maastricht	dhr. Breman/dhr. Maas
Waterland	Delfzijl	dhr. Van der Veen
	Franeker	dhr. Zwerver

Binnenvaartterminals

bedrijf	plaats	contactpersoon
Osse Overslag Centrale	Oss	dhr. Nooijen
Combi Terminal Twente	Hengelo	dhr. Oomen
BCTN	Nijmegen	dhr. Van de Heuvel
CT Utrecht	Utrecht	dhr. Morrien
HCL Harlingen	Harlingen	dhr. Rinsma
MCS Meppel	Drachten	dhr. Visser
Waalhaven Group; terminal R'dam	Rotterdam	dhr. Verstoep
Logistiek Centrum Gorinchem	Gorinchem	dhr. Heuvelman
Pernis CombiTerminal	Rotterdam	dhr. Stubenitsky
Waalhaven Group; terminal Born	Born	dhr. Van Diest

Bijlage B

Gespreksprotocol

Gebruikerstevredenheid Rijkswaterstaat

Opzet interviews bevrachters en binnenvaartterminals

29 juni 2009

I Inleiding (5 minuten)

- Toelichting onderzoek
 - Gebruikerstevredenheidsonderzoek
 - Bevrachters/terminals als onderdeel in keten met verladers en binnenvaart
 - Oriënterend / verkennend gesprek
 - Doel is om beeld te krijgen van wat bevrachters/terminals belangrijk vinden en waar Rijkswaterstaat wat kan betekenen.
 - En de vraag beantwoord krijgen waarom de bevrachter kiest voor vervoer over water.

II Kenmerken bevrachter/terminal (10 minuten)

- Ligging bedrijf
- Producten die vervoerd worden / overgeslagen worden
- Bestemmingen/gebruik routes
- Herkomst en bestemming goederen
- Waarom kiest bevrachter voor vervoer over water? Wat is belang voor bevrachter van vervoer over water? Wat is belang voor productieproces?
- Tonnage en type vervoer (maximaal, gemiddeld en afgezet tegen totale vervoerd gewicht door bevrachter (m.a.w.: wat is aandeel van bevrachter van vervoerd gewicht over water)
- Frequentie gebruik binnenvaart (dit ook afgezet tegen andere modaliteiten)
- Wat zijn voor- en nadelen van vervoer over water voor bevrachter ten opzichte van weg/rail?

III Aspecten vaarwegen / objecten (15 minuten)

- Wat is belang en oordeel van verschillende aspecten van de vaarweg/objecten
 - Aspecten haven (grootte/omvang, diepte, bereikbaarheid vaarwegen/wegen, groeimogelijkheden, loswallen, overslag)
 - Aspecten vaarwegen (diepte vaarweg, doorstroming, drukte, hoog/laag water, onderhoud, aanwezigheid overnachtingsplaatsen etc.) en gewenste faciliteiten (walstroom, leidingwater, wachtplaatsen voor bruggen en sluisen). Wat is zichtbaar van handhavingstaken van RWS, bijvoorbeeld verkeersveiligheid en milieucontroles?
 - Een van de acties van RWS voor 2012 is betrouwbare reistijd op de vaarweg. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit beter wordt? (vraag naar het begrip betrouwbare reistijd, wat betekent dat voor bevrachter) Welk aspect daarvan weegt zwaar. Bijvoorbeeld marges, soorten vertraging, verwachte aankomsttijd, belang vertraging.
 - Hoeveel uitloop op de geplande reistijd is acceptabel? Hoeveel oponthoud wordt ingecalculleerd? Welk oponthoud wordt ingecalculleerd? (maak duidelijk om welke reistijd het hier gaat, van kade tot kade of bv van overslag tot overslag)
 - Wat ervaart u als grootste belemmeringen op de tocht van A naar B m.b.t. betrouwbare reistijd?
 - Aspecten objecten (hoogte en afmetingen bruggen/sluisen, openingstijden, wachttijd en in hoeverre kan deze volgens u omlaag, prioritering, groene golf, stremmingen, etc.)
 - Waar liggen knelpunten? Zo concreet mogelijk, met voorbeelden

IV Communicatie en informatie (15 minuten)

- Waar halen bevrachters/terminals informatie vandaan? (en welke, wat voor soort informatie)
- Welke informatie is nodig? Splitsen: voor de reis en tijdens de reis
- Welke informatie wordt gemist? Splitsen: voor de reis en tijdens de reis
- Op welke wijze krijgt u informatie het liefst aangereikt?
- Hoe vindt communicatie met RWS plaats?
- Wanneer/waarover en hoe (middel/wijze) moet gecommuniceerd worden?
- 0800-8002 de Landelijke Informatielijn van RWS. Bent u hier bekend mee? Gebruikt u deze wel eens? Zo ja, wat vindt u ervan?
- Afstemming/informatie over onderhoud-/aanlegwerkzaamheden? Kent u de site van A naar Beter? Gebruikt u deze wel eens? Zo ja, wat vindt u ervan
- Betrouwbaarheid en tijdigheid van de informatie van RWS? (en of van andere vaarwegbeheerders)
- In hoeverre willen jullie real-time informatie ontvangen? En welke dan? En hoe dan?

V Samenwerking (10 minuten)

- Met wie vindt samenwerking plaats, en wanneer en waarover?
- Oordeel over samenwerking (binnenvaart, haven, RWS, andere beheerders, klanten, leveranciers). Voorbeelden vragen.
- Wat verwachten bevrachters/terminals van samenwerkingspartners?
- Belangenbehartigers
- Oordeel samenwerking RWS met havens, gemeente, provincie

VI Toekomst (10 minuten)

- Welke ontwikkeling doen zich voor? En waar houdt u rekening mee (bv internationale ontwikkelingen)?
 - ICT in de binnenvaart
 - Drukke / ontwikkeling richting lijndiensten
 - Waar liggen kansen voor binnenvaart
 - Groei prognose
- Quick wins voor RWS. Oplossingen/verbeteringen op de korte termijn.

VII Afronding (5 minuten)

- Bedankt voor medewerking
- Afronding gesprek