



Scheepmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht

De Nederlandse binnenvaart is met 7000 schepen de grootste en meest moderne vloot van Europa. Nederlandse binnenvaartschepen vervoeren jaarlijks 365 miljoen ton lading op de meest energiezuinige manier.

=====

CONCURRENTIEPOSITIE VAN DE ROTTERDAMSE HAVEN

Inbreng van dr. Hester Duursema, directeur en ir. Roland Kortenhorst, voorzitter

0. Algemeen

In een aantal aspecten kan de Nederlandse Binnenvaart bijdragen aan verbetering van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Op sommige aspecten kan/doet de binnenvaart dat eigenstandig, op andere aspecten kan dit in samenwerking met de overheid.

ALGEMEEN is een troef die Rotterdam (en overigens ook Amsterdam en Antwerpen) onderscheidt van de andere zeehavens in NW-Europa de binnenvaartverbinding met het achterland. Was dit al een troef in capaciteit ten opzichte van congesterende weg- en railinfrastructuur; het wordt een éxtra troef vanwege de milieu-gunstigheid van de modaliteit. Nuchter gekeken naar tonkilometer-prestatie is de binnenvaart immers (nu al) de schoonste modaliteit. Zelfs de schoonste automotor (in het lab gemeten ...??) kan in de vervoersdaad daar niet tegenop, en nimmer zal een schip varen op elektriciteit die opgewekt is in bruinkoolcentrales.

1. Meer concurrentiekracht door **STEEDS BETROUWBAARDER te verbinden met het achterland**

Lading komt van zee, maar lading moet ook weer gaan. Naar het Rotterdamse achterland dat globaal heel Noord West-Europa omvat. Voor verladers is een belangrijk aspect: hoe zeker, hoe betrouwbaar is de verbinding niet alleen tot aan de zeehaven, maar vooral tot aan de eindbestemming ?

De binnenvaart als ontsluiting van het "Rotterdamse achterland" kan versterkt worden:

- een gevoelige factor in de betrouwbare achterlandverbinding is het risico van laag water. Schepen kunnen daardoor minder laden.
DEZE GEVOELIGHEID kan verminderd worden door eventueel binnen **de Topsector Water**,

het toegepast **onderzoeksproject CoVaDem** VERSNELD opvolging te geven. Dit project maakt een continue bekendheid van de “real time” vaardiepten mogelijk en daarmee een ca. 10 % betere belading van de betrokken binnenvaartschepen.

- voor de operatie van binnenvaartschepen (die per schip met veel minder mensen varen dan een zeeschip) zijn **langs de vaarroutes voldoende mogelijkheden voor tijdelijk aanleggen** t.b.v. bemanningswisselingen, bevoorrading etc. en het kunnen respecteren van de vaartijdenwetgeving, essentieel. Te weinig mogelijkheden beperkt de betrouwbare inzet en dus het vervoerproduct.
➔ zoals al in Kamervragen gesteld: Nederland dient zich maximaal in te zetten om versoering terzake (die in Duitsland dramatisch wordt....) te stoppen, beter: om te draaien!
- De doorstroom in de achterlandverbindingen wordt sterk verhoogd door **vraag gestuurde bediening bruggen en sluizen**.
- **Verhogen van bruggen** in het achterland om **extra lagen containers** mogelijk te maken zal de totaalkosten van het containervervoer vanuit Rotterdam naar de inland terminals verminderen.
- De schaalvergroting in de containervaart vanuit Rotterdam leidt tot toenemend inter-mainportverkeer met Antwerpen. Daarin zal de **sluiscapaciteit** tussen beide vaarwegen de belangrijkste bottleneck worden. Dit moet aangepakt worden.

ALGEMEEN geldt voor de slagaders vanuit Rotterdam naar het achterland: “Help de barrières te slechten die dat in de weg staan”

2. Meer concurrentiekracht door **Synchro-modaliteit** (via weg waar dat moet, via water waar dat kan....) is een sterk uit te bouwen troef.

Veel lading kan het beste over de weg vervoerd worden, veel ándere lading kan weer beter over water, of het spoor. Dat genereert weer ruimte voor het écht weggebonden vervoer. (Terwijl de A15 vrijwel constant (vrachtwagen-)files kent, kan de Waal ernaast nog **7 keer zo veel** lading aan) Rotterdam heeft veel te winnen bij een gerationaliseerde mix tussen weg en water en soms spoor,.

- Überhaupt zou Nederland, in haar beleid bij **vernieuwen en prioriteren van infrastructuur integraal weg-water moeten denken**.
Ter illustratie (zie kaartje): een opwaardering van de (weg-)verbinding kop Noord-Holland → dijk N23 → Lelystad → Kampen → Zwolle → A28 naar het Noorden zou bij “Port of Zwolle” een bijzonder multi-/ synchromodaal knooppunt opleveren dat de afvoerpositie van de zeehavens enorm versterkt richting het Noorden, Bremen, Hamburg en verder.
- Betere toegankelijkheid van achterland over water, zeker naar “kleinere” bestemmingen kan veel verkeer van de weg “aftrekken”. Dit is te stimuleren met een Nederlandse parallel voor wat In België als het “Kaaimeuren-programma” bekend staat. Dat programma maakt het voor bedrijven mogelijk tegen economisch aantrekkelijke voorwaarden over een eigen watergebonden aansluiting te beschikken. In België heeft dit geleid tot duidelijk zichtbare groei van het vervoer over water.

Zie ook:

<http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/vlaanderen-viert-honderdste->

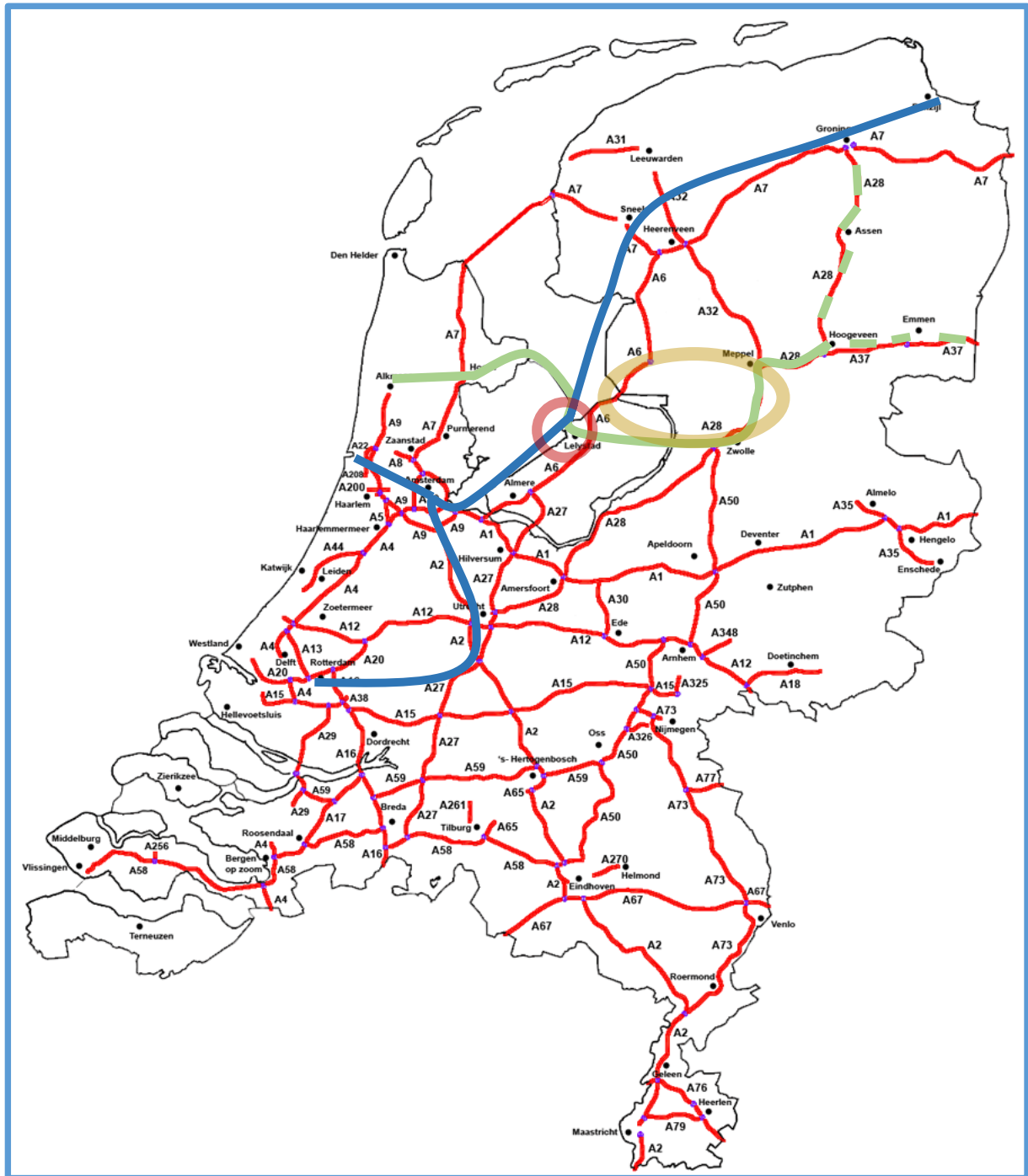
3. Meer concurrentiekracht door de totale vervoersprestatie KLIMAATNEUTRALER te maken.

Zeker na “Parijs” wordt concurrentiekracht van een haven ook bepaald door de Klimaatneutraliteit van haar activiteiten.

De naar/ van Rotterdam lopende vervoerketens, gemeten naar uitstoot in relatie tot de reële vervoersprestatie in tonkilometers, worden te allen tijde CO-2-armer naarmate in die keten meer van binnenvaart gebruik wordt gemaakt. De binnenvaart kent de laagste uitstoot binnen de praktijk van het vervoeren.

- Rotterdam gaat zijn concurrentiestrategie al uit van een **groene omschakeling**. De **binnenvaart** kan en moet hierin **een sleutelrol** vervullen als meest duurzame transportoptie. Bij veel van de bovengenoemde maatregelen van weg naar water snijdt het mes aan twee kanten: de weg wordt betrouwbaarder (minder files) en de totale vervoersprestatie naar/ uit het Rotterdamse achterland wordt groener.
- Wanneer effectieve stimulering plaats zou vinden voor ombouw naar hybride elektrische aandrijving kan het overgrote deel van de binnenvaartvloot ca. 40 % CO-2 verlaging realiseren. Gelet op het aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer wordt (35%), bij gelijkblijvende uitstoot over de weg en het spoor (via dieseltractie of de het E-net voedende centrales) kan daarmee de totale prestatie aan **goederenvervoer naar/ van het Rotterdamse achterland circa 10 tot 14 % klimaat neutraler** worden.
- Een en ander is verder te versterken door inzet van biomassa en circulaire producten.

voorbeeld van een INTEGRAAL gedachte optimalisatie weg- / water-infrastructuur



Hoofdvaarwegen uit Rotterdam en Amsterdam richting Duitsland:



West – Oost en Noord ontsluiting, A23 en A28 structureel te optimaliseren:



Regiegebied van de “Port of Zwolle”, Zwolle, Kampen en Meppel:



Haven en sluiscomplex bij Lelystad, sterk in uitbreiding:

