

Inleiding

De vernieuwing van binnenvaart als sector kent een aantal thema's die cruciaal zijn voor de concurrentiepositie en het marktaandeel van de binnenvaart. De belangrijkste thema's zijn verduurzaming, digitalisering en kosten-efficiency. De binnenvaart kan moeilijk concurreren met wegtransport vanwege de lage tarieven in het wegtransport en omdat er altijd extra overslag nodig is ten opzichte van een rechtstreekse transportbeweging over de weg. Als er voor verladers geen financieel voordeel is, kiest een verlader vaak voor wegtransport omdat het betrouwbaarder zou zijn. In het afgelopen decennium was daar ook aanleiding voor, bijvoorbeeld door de lage waterstand en de daardoor beperkte bevaarbaarheid van rivieren en door lange wachttijden voor het lossen van binnenvaartschepen in Rotterdam. Deze nadelen van binnenvaart ten opzichte van wegtransport zijn echter achterhaald. Door krapte op de arbeidsmarkt wordt transport duurder en wachttijden worden programmatisch teruggedrongen door autoriteiten in het kader van de modal-split ambities. Ook de toename van congestie op de wegen, potentiële kilometerheffingen, de Europese harmonisatie van lonen voor chauffeurs en het handhaven van de gewichtsbepalingen van vrachtwagens maken wegtransport minder concurrerend. Deze effecten op de concurrentie gelden met name voor containertransport en in mindere mate voor bulk.

Kosten-efficiency is evengoed een belangrijk thema en wordt al snel vertaald in de noodzaak om met grotere schepen te gaan varen. De kosten per ton of container (TEU) zijn dan relatief lager. Voorwaarde is dan wel dat vaarwegen ook geschikt worden gemaakt voor grotere schepen, zodat alle mogelijke locaties bereikbaar blijven. Zonder aanpassing van vaarwegen zijn grotere schepen een nadeel omdat minder locaties bereikbaar zijn.

De komst van grotere schepen en de daaruit voortvloeiende noodzaak tot aanpassing van vaarwegen is een vraagstuk van vraag en aanbod. De veronderstelling dat kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen rust op de aanname dat vaarwegen zullen worden aangepast. Als dit niet zou gebeuren, zal er vraag blijven naar kleinere schepen en zullen uiteindelijk weer nieuwe kleinere schepen worden gebouwd. De kosten voor het aanpassen van vaarwegen rusten bij de overheid, zodat een dergelijke aanname vanuit het bedrijfsleven aantrekkelijk is en gemakkelijk kan worden gedaan. Als de kosten voor het aanpassen van vaarwegen gedragen zouden worden door de sector zelf, is het de vraag welke bedrijfseconomische afweging dan zou worden gemaakt.

Randvoorwaarden kostenbesparing Klasse V

Het positieve effect van grotere schepen geldt vooral voor lange afstanden. Dat is makkelijk te verklaren. Het effect op de kosten van keer extra varen met een kleiner schip om in een gegeven tijd eenzelfde volume te transporteren, is op een korte afstand minder groot dan op een lange afstand. Tweede randvoorwaarde is dat een minimale beladingsgraad wordt bereikt. Het varen met een groter schip leidt alleen tot kostenbesparing als het schip goed gevuld is. Hierbij speelt het afvaartschema een belangrijke rol. Vanwege doorlooptijden (vergeleken met wegtransport) is het belangrijk dat er dagelijks een afvaart is. Dat betekent dat er ook dagelijks voldoende volume moet zijn om een groter schip te vullen. Voor veel verladers is het niet acceptabel als er geen dagelijkse afvaart is.

Grotere schepen leiden dus niet in alle situaties tot lagere kosten. Bovendien zijn er ook andere manieren om kosten te verlagen, bijvoorbeeld door het vereenvoudigen van of veranderen van modaliteit (van truck naar binnenvaartschip en omgekeerd).

Inzetten op bereikbaarheid met Klasse V of niet?

Bereikbaarheid met Klasse V schepen is zinvol als het betreffende gebied als vestigingslocatie concurreert met andere gebieden. Voor een succesvolle acquisitie van bedrijven is een courant en toekomstbestendig gebied een belangrijke pré. Een bedrijf dat kan kiezen uit een gebied dat goed bereikbaar is en een gebied dat minder goed bereikbaar is, zal de voorkeur hebben voor het gebied dat beter bereikbaar is. Dat geldt voor wegen maar ook voor vaarwegen. Er zijn echter ook andere aspecten die een rol spelen bij een dergelijke keuze, zoals arbeidsmarkt en de al aanwezige bedrijven in een gebied. Voor een bedrijf dat zich ergens wil vestigen moet het totale plaatje kloppen. De visie en ambitie voor een te ontwikkelen of transformerend gebied moeten daarom duidelijk zijn en kloppen om bedrijven aan te trekken.

Bereikbaarheid met Klasse V schepen past bij een hoog ambitieniveau voor een te ontwikkelen of transformerend gebied. Dat geldt in algemene zin. Het profiel van de doelgroep is hierbij echter ook van belang. Alleen als transport over langere afstand voor de doelgroep relevant is, zal dit als vestigingsvoorwaarde een rol spelen. Als een gebied vooral gericht is op bedrijven met een lokale of regionale focus, is de bereikbaarheid met Klasse V schepen niet van belang. Nut en noodzaak voor aanpassen van vaarwegen naar Klasse V begint daarom bij de visie en het ambitieniveau voor het te ontsluiten gebied en het definiëren van een doelgroep. Zonder een doelgroep te definiëren, is een bereikbaarheid voor Klasse V in algemene zin nuttig omdat de flexibiliteit geeft bij de acquisitie van bedrijven. Of er daadwerkelijk gebruik van gemaakt zal worden is dan echter ongewis en daarmee is een investering in het aanpassen van vaarwegen in die situatie ondoelmatig.

Doelmatigheid in het aanwenden van publieke middelen vereist dat een visie en ambitie wordt afgestemd op een doelgroep. Indien met acquisitie gericht wordt op industrie en internationale handel, dan is de bereikbaarheid met Klasse V belangrijk, vooral voor containeroverslag. Ook voor energie en chemie kan Klasse V dan een randvoorwaarde zijn. Hierbij gaat het dan vooral om vloeibare bulk. Als het te ontwikkelen gebied vooral gericht is op regionale bouwstoffen en circulaire economie, zijn de te overbruggen afstanden vaak korter en daarmee is Klasse V dan geen randvoorwaarde.

Basisvereiste is overigens de beschikbaarheid van ruimte voor ontwikkeling of de grip op een gebied voor transformatie. Inzetten op acquisitie van nieuwe bedrijvigheid heeft anders geen enkele zin. Behoud van bestaande bedrijven kan ook een reden zijn. Een analyse van de huidige goederenstromen en de te overbruggen afstand zijn dan de basis voor een afweging om te investeren in klasse V, of niet. Sociaaleconomische aspecten zoals het behoud van arbeidsplaatsen of het verminderen van transportbewegingen over de weg zijn dan het doel.

Andere trends

Elektrificeren van de binnenvaart gaat samen met het gebruik van duwbakken met batterijen. Duwbakken bevatten dan batterijen en de duwboot wordt elektrisch aangedreven. Door de duwbakken te wisselen worden ook de batterijen gewisseld en tijdens het laden en lossen kunnen de batterijen in de duwbak dan worden opgeladen. Duwbakcombinaties zijn momenteel klasse V en verduurzaming door elektrificatie zou dan samengaan met de noodzaak om vaarwegen aan te passen aan klasse V(b). Het is echter goed denkbaar dat juist voor lokaal en regionaal transport meer gebruikt kan worden gemaakt van kleinere schepen waarbij wellicht ook kleinere duwbakcombinaties aantrekkelijk kunnen zijn. In de komende jaren zal blijken hoe dergelijke

innovaties in de binnenvaart zich ontwikkelen. Het in februari 2022 uitgebrachte rapport van de Central Commission for navigation of the Rhine (CCNR) geeft aan te verwachten dat in de komende jaren juist voor bouwstoffen, circulariteit en lokale en regionale distributie andersoortige schepen ontwikkeld zullen gaan worden omdat Klasse V schepen efficiënt maar inflexibel zijn. Er zijn al voorbeelden van kleine schepen voor distributie in Brussel, Antwerpen en Rottersam. Ook bedrijven als DHL Heineken experimenteren al met kleinere schepen.

. Snelle koppelsystemen maken flexibel gebruik van duwbakken en ook kleinere duwbakken interessant ten opzichte van de huidige binnenvaartschepen. Deze innovaties maken het niet mogelijk om nu stellige uitspraken te doen over de toekomstige samenstelling van de binnenvaartvloot. Het is niet aannemelijk dat alles in de toekomst alleen met klasse V schepen zal gebeuren. Dat kan daarom niet de enige reden zijn om een vaarweg aan te passen aan Klasse V. De concurrentiepositie ten opzichte van andere gebieden kan wel een reden zijn mits deze gebieden zich richten op industrie met een internationale oriëntatie en er ruimte is om deze bedrijven te vestigen.

.

Conclusie: Wat betekent dit voor de vaarweg naar Drachten?

Zijn er goederenstromen van en naar Drachten die zich richten op Rotterdam, Antwerpen of Duitsland? Dan is klasse V belangrijk. Voor containers en export van industriële goederen is dan wel een minimaal volume vereist die een dagelijkse afvaart mogelijk maakt. Voor bulk (droog of nat) speelt de dagelijkse afvaart minder een rol, maar speelt volume en kosten een rol. Dit is erg bedrijfsspecifiek. Een cluster-aanpak kan zich richten op de groei van volume en de toegevoegde waarde voor een regio. In beide situaties is een economische ambitie een gebiedsgerichte aanpak de eerste stap. Pas daarna kan worden afgewogen of klasse V voor Drachten van toegevoegde waarde is.

Voorbeelden

In Alphen aan de Rijn was Heineken de aanleiding voor investeringen in binnenvaart. De zekerheid van een minimaal volume maakte de ontwikkeling haalbaar. Het volume van Heineken was hierbij cruciaal. De aangrenzende beschikbare ruimte voor nieuwe bedrijvigheid zorgde voor additionele lading dankzij een gerichte sturing op havengerelateerde bedrijvigheid.

Ook in Lelystad was eerst een basisvolume nodig om een investering in binnenvaart te rechtvaardigen. In Lelystad is dit gevonden bij agrarische bedrijven. Door de bereikbaarheid voor klasse V schepen ontstond een courante locatie voor internationaal opererende bedrijven met een focus op containers en transport naar Rotterdam. Dit heeft de uitgifte van gronden op het naastgelegen bedrijventerrein versneld.

In Alphen aan de Rijn was het ontlasten van de provinciale wegen het primaire doel. In Lelystad was de bedrijventerrein ontwikkeling. De bereikbaarheid met klasse V binnenvaartschepen was in beide projecten een middel.