

An aerial photograph of a Dutch waterway, likely a canal or river, winding through a green landscape. A large, semi-transparent green graphic consisting of several parallel diagonal lines runs from the top left towards the bottom right, partially obscuring the waterway. The text 'Vaarwegen in Nederland' is centered over the waterway.

Vaarwegen in Nederland



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Colofon

De brochure 'Vaarwegen in Nederland' is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het cijfermateriaal is afkomstig van het CBS, het IVR en Rijkswaterstaat AVV.

Tekst

Tekstproducties Voskuil BV, Oegstgeest, 1992
geheel herzien 1997

Fotografie

Bas Klimbie, Arnhem
Rijkswaterstaat

Vormgeving

Reitsma & Snijders Reclamemakers BV, Brielle

Lithografie

Reitsma & Snijders Reclamemakers BV, Brielle

Druk

Segers Offset Schiedam, Schiedam

Vaarwegen in Nederland



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vaarwegen in Nederland

Bijna geen land ter wereld heeft, gerekend naar zijn oppervlakte, zoveel vaarwegen als Nederland.

Door de ligging aan de monding van enkele belangrijke Europese rivieren is Nederland de natuurlijke toegangsweg voor een groot deel van het Europese vasteland.

Geen wonder dat de binnenvaart een belangrijke positie inneemt bij het vervoer van goederen van en naar het achterland.

De Nederlanders hebben niet voor niets de reputatie de vrachtaarders van Europa te zijn.



Binnenvaart

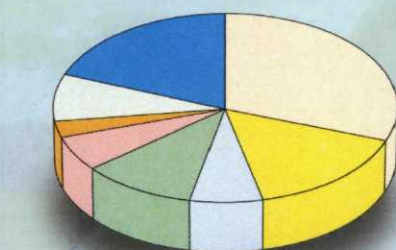
Nederland heeft 4800 km voor het goederenvervoer geschikte vaarwegen. Ze vormen met de verkeerswegen, de spoorwegen en de luchtlijnen de levensaderen van onze economie.

Dienstverlening is van oudsher een steunpilaar van de Nederlandse welvaart en de transportsector maakt daar een wezenlijk onderdeel van uit.

Dat geldt zeker voor vervoer over water. Binnenschepen zijn namelijk bij uitstek geschikt voor het vervoer van grote hoeveelheden lading. Ze zijn weinig belastend voor het milieu en de infrastructuur biedt nog ruimte.

De binnenvaart is zeer goed in staat een belangrijk deel van de groei van het vervoer op te vangen en zo een bijdrage te leveren aan het bereikbaar houden van de economische centra van ons land. Van het internationale goederenvervoer van en naar Nederland (exclusief zeevaart) gaat ruim 40 procent per binnenschip.

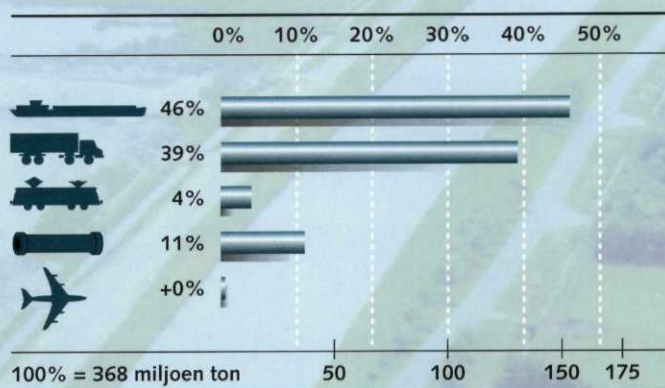
Per binnenschip vervoerde ladingsoorten



	Bouwstoffen 31%
	Ertsen en metalen 16%
	Vaste brandstoffen 7%
	Voedings- en landbouwproducten 11%
	Chemische producten 6%
	Meststoffen 3%
	Overige goederen 8%
	Aardoliën 19%

Voor het binnenlands vervoer ligt het aandeel op een kleine 20 procent. In totaal vervoert het binnenschip in en door Nederland 290 miljoen ton per jaar. De binnenvaart levert een vervoersprestatie van 55 miljard ton-kilometer per jaar.

Internationaal goederenvervoer per jaar (1996)



Het containervervoer is de grootste groeier: meer dan 35% van de containers van en naar Rotterdam gaat inmiddels met het binnenschip, ruim één miljoen containers per jaar. De verwachting is, dat het containervervoer verder toe zal nemen. Van de geregistreeerde Westeuropese binnenvaartvloot met ruim 11.000 (vracht)schepen en een totaal 11 miljoen ton laadvermogen vaart bijna 50 procent onder Nederlandse vlag, namelijk zo'n 5000 eenheden met een laadvermogen van 6 miljoen ton. Ze zijn er in alle soorten en maten. Van de kleine 'spits' van 300 ton tot zesbaksdwustellen met een laadvermogen tot 17.000 ton. Binnenvaartschepen vervoeren stukgoed en massagoed, droge en vloeibare lading. Er zijn er die voor specifieke lading zijn uitgerust, zoals cementschepen en tankers voor vloeibaar gas. Voor elke lading is een passend schip te vinden!

Vaarwegindeling

De vaarwegindeling is vastgesteld op basis van vervoersstromen. Er zijn hoofdtransportassen, ook wel achterlandverbindingen genoemd, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen. De hoofdtransportassen zijn essentieel voor de positie van Nederland als distributieland.

Vaarwegen voor de beroepsvaart

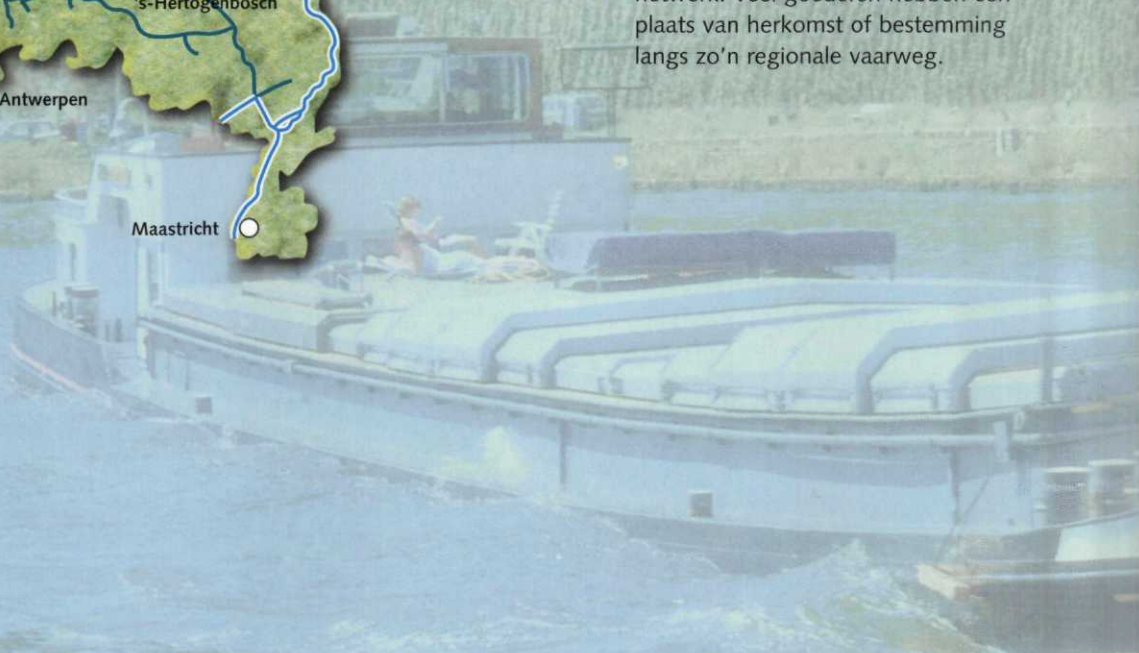
Hoofdtransportas	
Hoofdvaarweg	
Overige vaarweg	



Een vaarweg komt in aanmerking voor het predikaat hoofdtransportas als er jaarlijks tenminste 5 miljoen ton grensoverschrijdend goederenvervoer van en naar de Nederlandse zeehavens overgaat. Het zijn rivieren en kanalen waarop met vierbaks duwstollen kan worden gevaren, op de verbinding Rotterdam-Duitsland zelfs met zes bakken.

De afmetingen van de hoofdtransportassen komen overeen met de hoogste klassen van de internationale vaarwegindeling, namelijk klasse V en klasse VI. Over de Waal, de drukst bevaren rivier van Europa, vervoert de binnenvaart in 165.000 reizen jaarlijks bijna 140 miljoen ton goederen. De andere hoofdtransportassen lopen vanaf de Waal naar de havens van Amsterdam, Rotterdam en het Westerscheldegebied. De hoofdvaarwegen zijn de grote nationale vaarwegen, die de landsdelen met elkaar verbinden. Ze komen overeen met een klasse V vaarweg of tenminste klasse IV. Ze zijn geschikt voor grote motorschepen en tweebaksduwstollen. Het zijn vaarwegen met een transportvolume van tenminste 5 miljoen ton per jaar of 10.000 containers. Het net van hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen is 2200 km lang.

De overige vaarwegen, voornamelijk van lokaal en regionaal belang, variëren van klasse II tot IV. Deze vaarwegen fungeren als de haarvaten van het netwerk. Veel goederen hebben een plaats van herkomst of bestemming langs zo'n regionale vaarweg.



Internationale verbindingen



De Nederlandse vaarwegen geven een uitstekende aansluiting op het Europese vaarwegennet. Met de ingebruikname van het Main-Donaukanaal in 1992 zijn Oostenrijk, Hongarije en de Balkanlanden voor de binnenvaart ontsloten. Sedert enkele jaren zijn ook Polen en Tsjecho-Slowakije bereikbaar, hoewel de verbindingen nog niet geheel voldoen aan de gewenste standaard.

De Europese Unie stimuleert het tot stand komen van Europese verbindingen. Daartoe is een Trans Europees Netwerk van vaarwegen gedefinieerd, waarbij te verbeteren knelpunten en ontbrekende verbindingen zijn vastgesteld.

In 1997 tekenden de verantwoordelijke ministers een verdrag getiteld 'Accord Européen sur les Grandes Voies Navigables d'Importance Internationale', afgekort tot AGN. Het AGN streeft naar verdere harmonisatie van de Europese vaarwegen door het stellen van technische en operationele criteria.

Investerings

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor het waterbeheer, het verkeer en vervoer, besteedt voor de aanleg en onderhoud van wegen, vaarwegen, spoorwegen en openbaar vervoer in de komende jaren 6 miljard gulden per jaar.

Voor de goede conditie van het rijksvaarwegennet en voor het reilen en zeilen van de binnenvaart is ongeveer 10 procent gereserveerd, vooral investeringen voor vernieuwing en onderhoud van vaarwegen. Aan de aanleg van nieuwe vaarwegen is in ons land vrijwel geen behoefte; Nederland heeft immers al een fijnmazig net van rivieren en kanalen.

Zo'n 250 miljoen gulden per jaar is bestemd voor het wegnemen van knelpunten in het hoofdvaarwegennet, voor het aanpassen van de vaarwegen aan de schaalvergroting in de binnenvaart en voor de verbetering van de betrouwbaarheid. Ongeveer 350 miljoen gulden op jaarbasis gaat naar het onderhoud van de vaarwegen.

Bovendien is een extra impuls van 200 miljoen gulden beschikbaar voor de verbetering van het vaarwegennet. Daarbij is een hernieuwde belangstelling voor het onderliggende vaarwegennet te bespeuren. Uit onderzoek blijkt namelijk, dat de binnenvaart een grote potentie heeft in het binnenlands vervoer. Door goederenstromen te bundelen via regionale overslagcentra zijn voldoende 'dikke' stromen te bewerkstelligen.

Bij de uitvoering van het vaarwegenprogramma stelt men prioriteiten. De volgorde houdt verband met de score van projecten op criteria als: bedrijfszekerheid, capaciteit, veiligheid, rendement, milieu.

In Nederland wordt veel onderzoek gedaan naar scheepvaart en vaarwegen, zowel theoretisch als proefondervindelijk. Op basis van die kennis is te bereiken, dat de overheidsgelden zo besteed worden, dat de investeringen maximaal rendement opleveren.

De plannen voor vaarwegverbetering en onderhoud zijn te lezen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, een bijlage van de jaarlijkse rijksbegroting, waarin ook de uitgaven voor wegen, spoorwegen en openbaar vervoer zijn opgenomen. De komende jaren zullen verbeteringsplannen voor onder meer de Waal, de Maas en de Fries-Groningse kanalen gerealiseerd worden.



Maximale scheepsafmetingen volgens CEMT (1992)

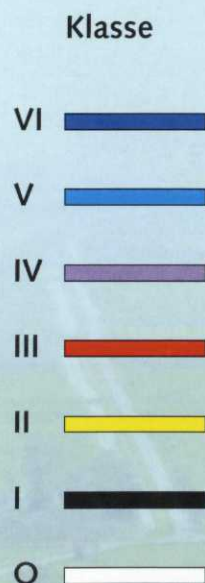
Motorschepen

Klasse	Tonnage	Lengte / m	Breedte / m	Diepgang / m
I	300	38,50 x	5,05 x	2,20
II	650	55,00 x	6,60 x	2,50
III	1000	80,00 x	8,20 x	2,50
IV	1500	85,00 x	9,50 x	2,50
V a	2500	110,00 x	11,40 x	2,80
VI b	6000	140,00 x	15,00 x	3,90

Duw-konvoeien

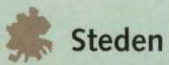
Bakken

Klasse	Tonnage	Lengte / m	Breedte / m	Diepgang / m	Bakken
IV	1500	85,00 x	9,50 x	2,80	1
V a	3000	110,00 x	11,40 x	4,50	1
V b	6000	185,00 x	11,40 x	4,50	2
VI a	6000	110,00 x	22,80 x	4,50	2
VI b	12000	195,00 x	22,80 x	4,50	4
VI c	18000	270,00 x	22,80 x	4,50	6
VI c	18000	195,00 x	34,20 x	4,50	6



Vaarwegen in Nederland





Steden

- VP Verkeerspost
- SCC Schelde Coördinatie Centrum
- CMH Centrale Meldpost Houtrib
- CMW Centrale Meldpost Waddenzee
- KWC Kustwacht Centrum
- HCC Haven Coördinatie Centrum

» Sluizen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Beheer

Het beheer van vaarwegen is zeker niet alleen een rijkstaak. Het rijk beheert alleen die wateren, waarvan de functie voor de scheepvaart, de waterhuishouding en de dijken van meer dan regionale betekenis is.

Het komt er op neer dat het rijk de hoofdtransportassen en een aantal hoofdvaarwegen beheert.

De overige hoofdvaarwegen en de meeste regionale vaarwegen vallen onder de zorg van provincies, waterschappen en gemeenten.

De vaarwegen moeten in zodanige conditie te zijn, dat er geen belemmeringen zijn om meer lading aan te trekken. Voor de hoofdtransportassen betekent dit bijvoorbeeld, dat ze 24 uur per etmaal beschikbaar moeten zijn en dat stremming door onderhoud of ijsvorming tot een minimum wordt beperkt.

De capaciteit van de sluizen dient zodanig te zijn, dat schepen zelfs in de piekuren ten hoogste één beurt moeten overliggen.

De binnenvaartvloot

Aanleg, beheer en onderhoud van de vaarwegen is een zaak van de overheid. De scheepseigenaren maken op haven- en enkele tol- en sluisgelden op niet-rijksvaarwegen na gratis gebruik van het vaarwegennet.

De scheepvaart zelf is, anders dan in sommige landen, geheel in handen van het particuliere bedrijfsleven. Een deel van de Nederlandse binnenvaartvloot is eigendom van industriële en commerciële bedrijven. Het grootste deel van de binnenvaartvloot is echter eigendom van ondernemingen die zich uitsluitend bezig houden met het vervoer voor derden. Dit zijn de particuliere eigenaren van binnenschepen of kleine firma's, die vaak maar één of enkele schepen exploiteren. Het zijn familiebedrijfjes, waarvan de gezinsleden aan boord wonen. Daarnaast zijn er rederijen, die verscheidene schepen exploiteren en een kantoor en personeel aan de wal hebben.

Binnenschepen kunnen snel worden gebouwd en hebben een lange levensduur. Het gevaar voor overcapaciteit is dus groot en dat is slecht voor de vitaliteit van de bedrijfstak. Daarom is in 1989 een op Europees niveau gecoördineerde sloopregeling in het leven geroepen. Aan de sloopregeling is een oud-voor-nieuw regeling gekoppeld. Dat wil zeggen, dat men geen nieuwe schip in gebruik mag nemen zonder een schip dat anderhalf keer zo groot is te slopen. Deze verhouding kan, afhankelijk van de ontwikkelingen, in de komende jaren veranderen. De huidige regeling loopt tot april 1999. Als resultaat is het aantal schepen het afgelopen decennium aanzienlijk verminderd, vooral in de laadvermogens beneden de 650 ton. Nieuw gebouwde schepen zijn vrijwel allemaal groter dan 1500 ton.

De overheden hebben als beheerders van de vaarwegen door het hele land personeel in dienst om een vlotte en veilige vaart zeker te stellen. Deze mensen bedienen bruggen, sluizen en stuwen, bemannen patrouilleboten en verkeersposten om de scheepvaart op knelpunten te regelen. Ze controleren de vaargeul, de betonning en bebakening.

De hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen zijn voorzien van informatiesystemen om de doorstroming en de veiligheid van het transport te bevorderen. De hoogste prioriteit van het beheer ligt bij de hoofdtransportassen en vervolgens de hoofdvaarwegen. Hier krijgt de scheepvaart een nog sterkere concurrentiepositie door investeringen voor schaalvergroting, modernisering van infrastructuur en verhoging van de veiligheid.



Recreatievaart

Door de vele plassen, meren, rivieren en kanalen is Nederland zeer aantrekkelijk voor de recreatievaart. Steeds meer mensen zoeken in hun vrije tijd het water op. De pleziervaart is een economische factor van betekenis geworden. Er zijn naar schatting 250.000 motor-kruisers en zeilboten, die over in totaal 6000 km vaarweg kunnen toeren. Bovendien zijn er meer dan een miljoen kano's, roeiboten en surfplanken, waarmee vooral op plassen en meren wordt gevaren.

De vaarwegen voor de recreatievaart vallen voor een belangrijk deel samen met die voor de beroepsvaart. In de vakantieperiodes en in de weekeinden zorgt de pleziervaart voor grote drukte. Ze zit de beroepsvaart soms letterlijk in het vaarwater. Op doorgaande routes zijn voorzieningen getroffen om beide groepen afzonderlijk te bedienen, bijvoorbeeld met aparte jachtensluizen naast de gewone sluizen, maar dan nog blijft het vaak dringen. Op de drukste punten passeren jaarlijks meer dan 50.000 recreatievaartuigen. Waar de pleziervaart de hoofdvaarwegen gebruikt, zoekt de overheid naar alternatieve routes, want behalve een vlotte doorvaart is ook de veiligheid op het water van belang.

Omdat de vele kleine vaarwegen verdeeld zijn over veel beheerders, hebben deze zich beraden over het beter functioneren van het netwerk van vaarwegen voor recreatiertoervaart. Voor de doorgaande recreatievaartroutes proberen de betrokken overheden afspraken te maken -zogenoemde routeakkoorden- om de bediening van bruggen en sluizen goed op elkaar af te stemmen.

Overheden en watersportorganisaties zijn de laatste jaren met elkaar in overleg over het wegnemen van knelpunten en het treffen van de nodig geachte voorzieningen voor de recreatievaart. Er wordt gewerkt aan het wegnemen van fysieke knelpunten, veroorzaakt door een te geringe doorvaarthoogte bij bruggen en een onvoldoende diepgang. Door automatisering, bediening op afstand en andere technische voorzieningen kunnen de bedieningsperiodes van sluizen en bruggen worden verlengd en dus de capaciteit van de vaarwegen vergroot. Jaarlijks stellen rijk en provincies 10 miljoen gulden beschikbaar. De toewijzing van de subsidies is opgedragen aan de Stichting Recreatietoervaart Nederland.

Veiligheid

Door de aard van het vervoermiddel, de bouw en uitrusting van de schepen, de kunde van de bemanningen en de inspanning van de vaarwegbeheerders gebeuren op het water weinig ernstige ongelukken. Ongelukken met dodelijke afloop zijn gelukkig grote uitzondering. De binnenvaart staat terecht bekend als veilig.



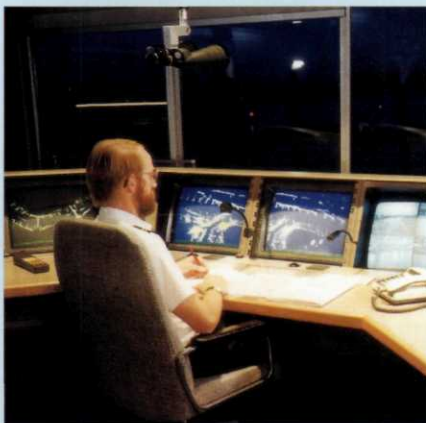
Een ongeluk met een binnenschip kan echter niet alleen voor de bemanning, maar ook voor de bewoners langs de vaarweg en voor het milieu ernstige gevolgen hebben. Verontreiniging van de oppervlaktewateren is schadelijk voor plantaardig en dierlijk leven en brengt de drinkwatervoorziening voor grote delen van Nederland in gevaar. Veiligheid in het vervoer over water is dus een groot goed. Met behulp van risico-analytische methodes is na te gaan waar de grootste risico's liggen en zo nodig welke maatregelen het meest geëigend zijn om ze binnen de perken te houden. Zo zijn langs de hoofdtransportassen verkeersposten ingericht, van waaruit men met behulp van radar en een keur van communicatiemiddelen de scheepvaart kan begeleiden. Op drie plaatsen langs de grote rivieren zijn blusboten gestationeerd om de gevolgen van eventuele calamiteiten te beperken. Ook de overnachtingshavens langs de hoofdvaarwegen, waar de bemanningen van binnenschepen rustig kunnen slapen, dienen de veiligheid.



Regelgeving

De nationale regelgeving berust in Nederland bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie heeft bemoeienis met zaken als het uitgeven van meetbrieven, de registratie van binnenschepen, vakbekwaamheidseisen voor ondernemers en opvarenden en voorschriften voor werk- en rusttijden. De binnenvaart moet het echter vooral hebben van het internationale goederenvervoer. Daarom zijn tussen de landen die de Rijn bevaren regels opgesteld, waarvoor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg verantwoordelijk is. Het gaat daarbij om verkeersregels en technische eisen die aan schepen worden gesteld, de werktijden aan boord, bemanningsvoorschriften, eisen van vakbekwaamheid, het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar ook economische regels om de vrije markt te waarborgen. Deze gelden vaak als voorbeeld voor de nationale regelgeving. Tot de meest recente door de CCR uitgevaardigde maatregelen behoren die voor afgifte en financiering van de verwerking van scheepsafvalstoffen. Ook de Europese Unie (EU) stelt richtlijnen vast voor de binnenvaart. Die moeten de aangesloten landen vervolgens in hun nationale wetgeving opnemen. Zo zijn er bijvoorbeeld EU-richtlijnen voor vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen, over de toegang tot het beroep van ondernemer in het nationale en internationale goederenvervoer en voor sanering van de binnenvaart. In het nog ruimere verband van de Economische Commissie voor Europa (ECE), een orgaan van de Verenigde Naties in Genève, worden voor heel Europa regels op elkaar afgestemd. De ECE heeft aanbevelingen van technische aard, zoals verkeerstekens voor de scheepvaart en verkeersregels opgesteld.

Informatiesystemen



Sinds enkele jaren is een landelijk netwerk van informatieverwerkende systemen in gebruik voor de Nederlandse hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen, het Informatie- en Volgsysteem Scheepvaart, oftewel IVS90. Dit is een computernetwerk waarop 9 verkeersposten en 46 sluizen zijn aangesloten. Inmiddels is het IVS90 gekoppeld met een soortgelijk systeem voor de Rijn tot aan Basel. Overleg is gaande voor de uitbouw tot een Europees systeem.

Scheepsnaam, afmetingen en ladinggegevens worden met behulp van IVS90 van sluis naar sluis en van verkeerspost naar verkeerspost doorgegeven en hoeven niet bij elk passagepunt opnieuw te worden gemeld. Gegevens zijn aan te melden met behulp van marifoon, telefoon, fax en op elektronische wijze met behulp van het Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem (BICS).

De geautomatiseerde vooraankondiging van het schip maakt het mogelijk het schutproces in de sluizen beter te plannen en daardoor de wachttijden te bekorten. Daar hebben vaarwegbeheerders en schippers beide voordeel bij. Van schepen, die vaak op bepaalde routes varen, zijn de standaardgegevens bekend. Dan hoeven de begeleiders op de wal alleen nog te weten wat voor lading het schip aan boord heeft, opdat in geval van een ongeluk onmiddellijk en met de juiste middelen kan worden opgetreden.

De verzamelde gegevens worden ook statistisch verwerkt en leveren daarmee een bijdrage aan de besluitvorming van de overheid om verbeteringen voor de scheepvaart te treffen. Voor de logistieke afhandeling van schepen en lading worden informatiesystemen steeds belangrijker.



Transportketens

Een belangrijk deel van het goederenvervoer van en naar Nederland gaat over water. Men name op de lange afstanden is de binnenvaart sterk. Maar ook op korte afstanden en binnen Nederland liggen kansen voor het vervoer over water. Bedrijfsleven en overheid werken samen om de aanwezige potenties van de binnenvaart ten volle te benutten. De overheid zorgt er voor dat de vaarwegen geen knelpunten vertonen. Daarnaast stimuleert zij het tot stand komen van een landelijk netwerk van overslagpunten voor zowel containers als bulkgoederen. Met een tijdelijke bijdrageregeling worden bedrijven aan het water gestimuleerd hun goederen per schip te vervoeren. Ook ondersteunt de overheid initiatieven met betrekking tot de organisatie van het vervoer, het gebruik van informatietechnologie en technologische innovaties waaronder overslagtechnieken. Zo wordt gewerkt aan een betere afhandeling van containers in de Rotterdamse haven, onder meer door het aantal aanlooppunten te verminderen.

Samen met de brancheorganisatie Binnenvaart Nederland is het voorlichtingsloket Bureau Telematica opgericht. Juist bij het vervoer over water, waar altijd meerdere partijen zijn betrokken, is het essentieel dat de informatie op tijd bij de juiste partij beschikbaar is. Al deze initiatieven hebben ten doel de positie van de binnenvaart in de transportketen te versterken. De maatregelen zijn in detail beschreven in de 1996 verschenen nota 'Transport in Balans'.

Container terminals



Integraal waterbeheer



Het water van rivieren en kanalen is er niet alleen voor de scheepvaart. Het oppervlaktewater wordt gebruikt voor velerlei doeleinden, die alle hun eigen eisen stellen. Het dient bijvoorbeeld voor de bereiding van drinkwater, als viswater, voor de watervoorziening in land- en tuinbouw, het doorspoelen van wateren in polders en stedelijke gebieden, industrieel koelwater en zwemwater. Water vervult een belangrijke rol in de natuur en het landschap.

In Nederland is een visie ontwikkeld op het gebruik van het oppervlaktewater voor al deze doeleinden. Men noemt het op deze visie gebaseerde beleid 'integraal waterbeheer'.

Daaronder vallen ook de waterbodems en de oevers, het grondwater en het plantaardig en dierlijk leven in het water. Met integraal waterbeheer reikt de Nederlandse overheid verder dan de economische infrastructuur als voedster van de welvaart, het gaat hier ook om de ecologische infrastructuur. Bij aanleg of verruiming van kanaalgedeelten en bij afsnijding van rivierbochten moet het doorsnijden en versnipperen waardevolle gebieden en ecologische structuren worden voorkomen. Door de aanleg van natuurvriendelijke oevers of nevengeulen wil de overheid verloren gegane flora en fauna in het rivierengebied terug brengen.

Eén van de meest ernstige milieuproblemen vormen de vervuilde waterbodems. De sedimentatie van verontreinigd slib komt vooral voor in riviermondingen en havenbekkens. Waar dit tot ernstige problemen leidt voor het milieu of voor de volksgezondheid wordt de waterbodem gesaneerd. Om de vaarwegen voor de scheepvaart op voldoende diepte te houden, moet er regelmatig worden gebaggerd. De berging van dit voor het milieu schadelijke slib kan alleen in daarvoor speciaal ingerichte depots, die voorkomen dat de vervuiling naar buiten weglekt. Het maken van voldoende depots is een van de doelstellingen van het overheidsbeleid. De aanleg van een dergelijk depot in het Ketelmeer is in uitvoering.



Toekomstperspectief

Transport over water krijgt steeds meer waardering. De binnenvaart groeit krachtig, met name de internationale containervaart. Maar ook op de kortere afstanden kan de binnenvaart haar aandeel verder vergroten. De concurrentie met het wegvervoer is hier het grootst.

De binnenvaart moet haar sterke punten uitbuiten om verladers te overtuigen van de voordelen die vervoer over water te bieden heeft. Dit betekent in sommige gevallen, dat de traditionele bedrijfsvoering omgebogen moet worden naar een meer commerciële en klantgerichte benadering. De omslag is nu al duidelijk zichtbaar, getuige het aantal initiatieven dat de sector onderneemt om haar concurrentiepositie te versterken. Bijvoorbeeld het opzetten van nieuwe containerdiensten en -terminals, het concept van regionale overslagcentra om bulkstromen te bundelen, zelfladende en -lossende containerschepen, en initiatieven om de logistieke dienstverlening te verbeteren, onder meer met behulp van informatietechnologie. Waar nodig ondersteunt de overheid dergelijke initiatieven. Met deze aanpak is de binnenvaart in staat een concurrerend product aan te bieden: betrouwbaar, veilig en voordelig.





Vaanwegen in Nederland is een uitgave van
het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon 070 3516171