

Vergaderjaar 2013–2014

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 63

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2014

Er is de afgelopen jaren geregeld discussie geweest met Schuttevaer over de invloed van marktontwikkelingen (in het bijzonder de groei van high cube containers, die 30 centimeter hoger zijn dan standaardcontainers) op de gemiddelde hoogte van containerbinnenvaartschepen en de doorvaart-hoogte bij bruggen.

Het beleid van ons Ministerie voor de vaarwegen is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Kamerstuk 32 660, nr. 17). Voor de verschillende klassen vaarwegen wordt uitgegaan van standaard-hoogtes voor (vaste) bruggen, die o.a. zijn afgestemd op het aantal lagen containers waarmee containerschepen die bruggen kunnen passeren. In de SVIR staan streefbeelden geformuleerd als «*ten minste geschikt voor 3- of 4-laags-containervaart*». Dit beleid is een voortzetting van de Nota Mobiliteit, waarin die streefbeelden ook expliciet waren gekoppeld aan brughoogtes, gebaseerd op de internationale CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) afspraken met de Centrale Commissie voor De Rijnvaart (CCR) en de Verenigde Naties. Als in de streefbeelden van de SVIR wordt gesproken over vierlaagscontainervaart, dan is daaraan (in ontwerp) een doorvaarthoogte van 9,10 meter gekoppeld (inclusief veiligheidsmarge van 30 cm). Voor drie lagen is dit 7,0 meter en voor twee lagen 5,25 meter.

Schuttevaer heeft in het verleden en recent nogmaals aangegeven dat deze internationale (CEMT)normen niet meer toereikend zijn voor de huidige containervaart op kanalen.

Gezien dit signaal en het feit dat de internationale afspraken lang geleden zijn vastgelegd, heb ik onderzoek laten verrichten naar de hoogte van containerschepen in relatie tot de normen voor doorvaarthoogte bij bruggen.

Hoofdlijnen uit de rapportage containerhoogtemetingen¹

- Internationaal zijn in 1992 via de CEMT afspraken gemaakt over de brughogtes die passen bij aantallen lagen containers. Aan vierlaagscontainervaart is een doorvaarthoogte van 9,10 meter gekoppeld (inclusief veiligheidsmarge van 30 cm). Voor drie lagen is dit 7,0 meter en voor twee lagen 5,25 meter.
- In de afspraken zijn die hoogtes steeds gerelateerd aan de hoogste bevaarbare waterstand (in Nederland aangeduid met Maatgevende Hoge Waterstand, die 1% van de tijd voor de betreffende vaarweg wordt overschreden).
- De hoogtes zijn destijds voor rivieren vastgesteld, maar later ook internationaal van toepassing verklaard op kanalen. Het verschil is dat op rivieren het waterpeil gedurende het jaar sterk kan fluctueren (enkele meters), waardoor er het grootste deel van de tijd veel meer doorvaarthoogte beschikbaar is dan de afgesproken hoogtenorm. Op kanalen fluctueert het waterpeil echter slechts enkele decimeters, waardoor de hoogtenormen daar dus veel bepalender zijn voor de gemiddelde doorvaarthoogte.
- Verder was uitgangspunt bij vaststelling van die internationale normen destijds een 100% bezetting van schepen met 50% beladen en 50% lege containers. Dit is relevant, omdat de belading van invloed is op hoe diep een schip gemiddeld in het water ligt en daarmee ook op de totale hoogte van schip en lading.
- Op basis van het recente onderzoek is het volgende gebleken:
 - Bij eerdere metingen in 1996 bleek dat de kort daarvoor afgesproken internationale normhoogtes waarschijnlijk ontoereikend waren op kanalen. Dit werd deels veroorzaakt door de (nieuwe) high cube containers. Vanwege het feit dat het aandeel high cube containers destijds nog maar ca. 7% van het totaal bedroeg en er internationaal geen wens was om de normen te heroverwegen, is vastgehouden aan de internationale normen.
 - De in 1992 gehanteerde aannames t.a.v. de beladingsgraad en inzinking van schepen, kloppen bij de huidige marktsituaties niet meer. Inmiddels is bekend dat de schepen gemiddeld voor 65% bezet zijn, waarvan 35% leeg en 65% geladen. Dat betekent dat schepen gemiddeld minder beladen zijn en hoger liggen dan eerder aangenomen.
 - Het aandeel high cubes in de markt is verder toegenomen. Het huidige aandeel high cube containers in de totale containerbinnenvaart ligt inmiddels rond de 20%, maar zal verder stijgen, aangezien de meeste nieuwbouwcontainers high cube zijn.
 - De recente metingen op de Rijn bevestigen dat, vanwege bovenstaande oorzaken, containerschepen met vier lagen containers tegenwoordig veel hoger kunnen zijn dan voorheen, tot wel 11,2 meter, terwijl de norm 9,10 meter is. Voor drielaagscontainervaart kan dat oplopen tot 8,65 meter versus de norm van 7 meter en voor tweelaagscontainervaart 6,0 meter versus de norm van 5,25 meter.
 - Deze grotere hoogte levert vooral problemen op bij kanalen, waar het waterpeil vrij constant is. Bruggen zijn afgestemd op die normhoogtes, waardoor er, in tegenstelling tot rivieren, op kanalen gedurende het jaar nauwelijks of geen extra speelruimte in hoogte is.
 - De internationale hoogtenormen voldoen op kanalen niet meer aan de praktijk op basis van deze metingen. Afhankelijk van het soort schip, belading en vaargebied, leidt dit ertoe dat containerschepen in bepaalde gevallen minder lagen containers kunnen meenemen,

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

waardoor kosten toenemen voor verladers en de efficiëntie afneemt.

Vervolgaanpak

Gezien bovenstaande constatering is het wenselijk om te bezien op welke manier kan en moet worden ingespeeld op de toegenomen gemiddelde hoogte van containerschepen.

In het geheel niet inspelen op deze ontwikkelingen is een mogelijkheid, maar dat leidt er waarschijnlijk toe dat containerschepen uiteindelijk minder lagen containers kunnen meenemen, waardoor kosten toenemen voor verladers en de efficiëntie afneemt. Dat is niet in lijn met de doelen van de SVIR om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten en de vaarwegen beter te benutten.

Verlaging van het waterpeil op de kanalen om zo meer doorvaarthoogte te creëren is geen reële optie, aangezien dit leidt tot beperkingen in diepgang voor alle bulk- en containerschepen en daarmee tot economische nadelen die naar verwachting veel groter zullen zijn dan de voordelen van extra doorvaarthoogte voor alleen het containervervoer. Bovendien heeft waterpeilverlaging ook direct gevolgen voor de waterhuishouding langs de kanalen.

Wel inspelen op de ontwikkelingen door te kijken naar ophoging van bruggen heeft zowel een internationale, als een nationale dimensie.

Aangezien circa 66% van de containerbinnenvaart een bestemming of herkomst in het buitenland heeft, is het internationaal aanpassen van brughogtes het meest effectief.

Ik zal daarom in internationaal verband polsen in hoeverre buurlanden, op basis van bovenstaande bevindingen, aanpassing van de brugnormen in Europa wenselijk vinden. Aangezien dit tot extra kosten zal leiden is het de vraag of andere landen daar in mee willen gaan.

Parallel aan deze internationale aanpak kan ook worden bezien hoe op nationale schaal om moet worden gegaan met een eventuele aanpassing van brughogtes.

Daarbij is het niet op voorhand duidelijk of het economisch gezien overal verantwoord is om bruggen te verhogen, gezien de mogelijk zeer hoge kosten, technische (on)mogelijkheden en onzekerheid over de baten op specifieke trajecten. Daarnaast is het op korte termijn aanpassen van grote aantallen bruggen in Nederland aan een nog nieuw vast te stellen hoogtenorm financieel en uitvoeringstechnisch niet mogelijk.

Om meer zicht te krijgen op de problematiek zal ik op basis van herkomsten en bestemmingen van de containervaart bezien op welke corridors verhoging van bruggen voor dat vervoer het meest relevant is. Voor die corridors zal ik een kosten-batenanalyse laten uitvoeren. Op basis daarvan zal moeten worden bezien op welke trajecten verhoging van de bruggen in Nederland wel of niet wenselijk en haalbaar is en op welke termijn maatregelen in het MIRT inpasbaar zijn. Daarbij moet worden aangetekend dat er in het MIRT voor vaarwegen tot 2028 geen vrije investeringsruimte meer is.

De kosten van eventuele verhogingen hangen verder sterk af van de mogelijkheden om die verhogingen tegen beperkte meerkosten te combineren met reeds geplande groot onderhoudsprojecten. Naast de

financiële voordelen daarvan, kan dit er ook toe leiden, dat bij grote aantallen bruggen op een corridor de doorlooptijd van opwaardering van een hele corridor een geruime tijd in beslag neemt.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus