



Deloitte Consultancy B.V.

Laan van Kronenburg 2
1183 AS Amstelveen
Postbus 300
1180 AH Amstelveen

Tel: (020) 454 7500
Fax: (020) 454 7555
www.deloitte.nl

Eindevaluatie Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen

Eindrapport

Uitgebracht aan:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart T.a.v. mevrouw M. Masclee Postbus 20904 2500 EX Den Haag
Auteur:	Ir. A.M. Stelling
Datum:	1 juni 2005
Kenmerk:	3110618880
Eindverantwoordelijke:	Drs. J.J.B. van Vliet

1 juni 2005
2
3110618880

Inhoud

1. Samenvatting	4
2. Wat is de SBV?	5
2.1 Doel van de SBV is stimulering modal shift bij verladers middels subsidie	5
2.2 De SBV paste binnen het modal shift beleid	5
3. Hoe heeft de SBV gefunctioneerd?	7
3.1 De eindevaluatie van de SBV betreft effectiviteit, efficiëntie en effecten	7
3.2 De SBV is effectief geweest: de TiB-doelstelling van 500.000 ton eenmalige modal shift per jaar is ruimschoots gehaald	7
3.3 De efficiëntie van de SBV lijkt vergelijkbaar te gaan worden met die van eerdere regelingen	8
3.4 De effecten bieden diverse inzichten	8
3.5 Wat was goed	9
3.5.1 De effectiviteit van de regeling voldeed aan de doelstelling	9
3.5.2 De verdeling van verantwoordelijkheden tussen DGG en RD's	9
3.5.3 De inhoud van de informatieverstrekking vooraf	10
3.5.4 De duidelijkheid en eenvoud van de procedures	10
3.5.5 De ondersteuning vanuit RD's	11
3.6 Wat kon beter	11
3.6.1 De regeling zelf op een aantal punten	11
3.6.1.1 De gekozen doelgroep, waardoor samenwerkingsverbanden zijn gemist	11
3.6.1.2 De te zware focus op tonnages	12
3.6.1.3 De te zware eisen gesteld aan de vervoersgarantie en opgevraagde informatie	12
3.6.2 De doorlooptijd	12
3.6.3 De bekendheid van de doelgroep met de regeling	12
3.6.4 De samenwerking binnen de overheid, vooral met gemeenten	12
3.6.5 Redenen waarom aanvragen alsnog niet werden ingediend of ingetrokken	12
3.7 Algemene zaken met nadelige invloed	12
3.7.1 Modal shift is economisch niet interessant en/of krijgt geen aandacht	12
3.7.2 De economische recessie	12
3.7.3 De 'modal shift markt' raakt verzadigd	12
3.8 Opmerkingen vanuit de bedrijven over stimulering Modal Shift	12

1 juni 2005
3
3110618880

4. Conclusies en aanbevelingen	12
4.1 Conclusies	12
4.1.1 De SBV is effectief geweest, want de TiB-doelstelling is ruimschoots gehaald	12
4.1.2 De SBV lijkt vergelijkbaar efficiënt te gaan worden als andere regelingen	12
4.2 Aanbevelingen voor een eventuele vervolgregeling	12
4.2.1 Wel of geen subsidie	12
4.2.2 Houd vast aan de sterke punten	12
4.2.3 Kies een zo breed mogelijke doelgroep en maak de regeling breed	12
4.2.4 Maak (administratieve) eisen	12
4.2.5 Verkort de doorlooptijd van eerste aanvraag tot uiteindelijke subsidieverlening	12
4.2.6 Benader de doelgroep effectief, schakel derden in, betrek lagere overheden	12
4.2.7 Laat de regeling (schijnbaar) niet te lang duren	12
4.2.8 Richt de aandacht op samenwerking en innovatie	12
4.2.9 Pas projectevaluatiетijdstip aan	12
4.2.10 Hanteer ook sectoraal of gebieds-/geografisch gerichte aanpakken	12
5. Bijlage 1: Detailanalyse van de SBV-aanvragen	12
5.1 Aantal aanvragen	12
5.2 Verdeling doorlooptijd aanvragen	12
5.3 Type project qua vaarwegaansluiting	12
5.4 Verdeling suprastructuur/infrastructuur	12
5.5 Subsidieerbare investeringskosten per project	12
5.6 Subsidiepercentages	12
5.7 Geografische projectlocaties	12
5.8 Herkomsten en bestemmingen	12
5.9 Hoeveelheden	12
5.10 Tonkilometers	12
5.11 Afstanden	12
5.12 Soort goederen	12
5.13 Vaarwegen en schepen	12
6. Bijlage 2: Organisatie en procedures	12
6.1 Organisatie	12
6.2 Procedures	12
7. Bijlage 3: Effectiviteits- en efficiëntieberekeningen	12
8. Bijlage 4: Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen	12

1 juni 2005
4
3110618880

1. Samenvatting

De Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) heeft - via het verlagen van de investeringsdrempel voor infrastructuur en overslagvoorzieningen bij verladere - bijgedragen aan de overstap naar (meer) vervoer over water in plaats van over de weg. Gedurende de evaluatieperiode, lopend van 1 januari 2001 tot 17 januari 2005, zijn 50 aanvragen ingediend die 37 projecten hebben opgeleverd (nog niet alle 37 gaan definitief door). In totaal is ca. 3.600.000 ton éénmalige modal shift gerealiseerd (op basis van opgegeven vervoersgaranties, realisatiecijfers ontbreken), ofwel 900.000 ton éénmalige modal shift per jaar. Dat is ruimschoots meer dan de TiB-doelstelling van 500.000 ton. De SBV heeft € 2,55 per ton modal shift of € 0,36 per vermeden wegzkilometer gekost.

Effectiviteit en efficiëntie zijn bepaald op basis van afgegeven vervoersgaranties, aangezien gerealiseerde vervoersprestaties grotendeels ontbreken/niet tijdig zijn aangeleverd. Door Regionale Directies is aangegeven dat de daadwerkelijke realisatie van de TBBV (Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen, de voorloper van de SBV) een factor 1,6 boven de vervoersgarantie lag. Gelet op de enkele bekende realisatiecijfers en de informatie verkregen uit interviews lijkt voor de SBV eenzelfde iets te gaan gelden. Dit betekent dat - naar alle waarschijnlijkheid - de daadwerkelijke effectiviteit en efficiëntie hoger zullen uitvallen dan gerapporteerd en wellicht in lijn zullen komen te liggen met voorgaande, vergelijkbare regelingen.

De strikte afbakening van de doelgroep - waardoor juist samenwerkingsverbanden die veel belangstelling toonden niet in aanmerking kwamen voor subsidie - heeft de effectiviteit nadelig beïnvloed. Daarnaast lijken de economische recessie en de verzadiging van de markt door voorgaande subsidieregelingen de effectiviteit nadelig te hebben beïnvloed. Opvallend is dat in de noordelijke provincies slechts één kleiner project loopt, in Zeeland geen enkel.

Aanbevelingen lijken minder relevant nu de lijn die het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorstaat ten aanzien van intermodaal vervoer is veranderd. In het NVVP werd nog gepleit voor stimulering van intermodaal vervoer waar dat uit het oogpunt van een betere benutting van de beschikbare infrastructuur wenselijk was. In de Nota Mobiliteit wordt het initiatief om problemen op te lossen op dit gebied nu veeleer neergelegd bij de marktpartijen. De rol van het Rijk ligt in deze visie vooral in het wegnemen van belemmeringen en het creëren van de (ruimtelijke) randvoorwaarden voor een optimaal functionerend multimodaal vervoersysteem. Het direct stimuleren van modal shift met subsidies past niet goed in deze lijn.

Mocht men toch besluiten tot een nieuwe subsidieregeling dan doet men er verstandig aan om onder andere de doelgroep zo breed mogelijk te kiezen, de regeling breed te maken, de eisen -vooral met betrekking tot de onderbouwing van de vervoersgarantie- niet te hoog te stellen, de regeling effectief uit te dragen met behulp van derden en lagere overheden, en de doorlooptijd van eerste aanvraag tot uiteindelijke subsidieverlening te verkorten.

1 juni 2005
5
3110618880

2. Wat is de SBV?

2.1 Doel van de SBV is stimulering modal shift bij verladers middels subsidie

Doel van de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) is het stimuleren van initiatieven die leiden tot groei van het percentage goederen dat vervoerd wordt over water. Daarbij wordt subsidie verstrekt aan verladers¹ als tegemoetkoming in de investeringskosten van infrastructuur en overslagvoorzieningen voor bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen. Het kan daarbij gaan om nieuwe aansluitingen, uitbreiding van bestaande aansluitingen, en reactivering van aansluitingen.

De subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele projectkosten met een limiet van € 680.670,32 (f 1.500.000,-). De hoogte ervan is afhankelijk van de subsidiabele projectkosten, het aantal over het water te vervoeren tonnen op jaarbasis en de substitutie van het gemiddelde aantal beladen wegtonkilometers op jaarbasis.

Middels een vervoersgarantie verklaart de subsidieaanvrager dat hij ten minste de aangegeven hoeveelheid goederen via de te subsidiëren bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting zal overslaan, gedurende een periode van 5 jaar nadat de vaarwegaansluiting in gebruik is genomen. Hij dient jaarlijks over de feitelijk overgeslagen hoeveelheid goederen te rapporteren, op grond waarvan eventueel tot (gedeeltelijke) terugvordering van de subsidie kan worden overgegaan.

De SBV is 1 januari 2001 van kracht geworden en 1 januari 2004 geëindigd. Bijlage 4 bevat de SBV-regeling.

2.2 De SBV paste binnen het modal shift beleid

De SBV vond plaats in het kader van het modal shift beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals dat was neergelegd in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020². Daarin was aangegeven dat vervoer van goederen over water (en spoor) in plaats van vervoer over de weg vooral de voorkeur verdient waar dat uit het oogpunt van een betere benutting van het hele netwerk de beste optie is of waar dat uit veiligheidsoogpunt wenselijk is.

¹ Containerterminals en regionale overslagcentra komen niet in aanmerking voor subsidie aangezien deze onder de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals vallen. Ook samenwerkingsverbanden tussen partijen/verladers kwamen niet in aanmerking voor subsidie.

² Het Nationaal verkeer en Vervoersplan is inmiddels niet meer actueel. De vigerende beleidsnota is de Nota Mobiliteit.

1 juni 2005
6
3110618880

De SBV is voortgekomen uit de subsidieregeling Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluiting; de SBV is een gewijzigde vorm van deze TBBV. Per 1 januari 2004 is de SBV geëindigd, evenals de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals. Daarmee is feitelijk het bestaande stimuleringsinstrumentarium voor modal shift weggefallen. Binnen DGTL³ is een discussie op gang gekomen hoe met modal shift moet worden omgegaan. Het accent in de discussie is verschoven van het stimuleren van modal shift naar het leggen van meer verantwoordelijkheid bij marktpartijen. De rol van het Rijk ligt in deze visie, zoals verwoord in de nieuwe Nota Mobiliteit, vooral in het wegnemen van belemmeringen en het creëren van de (ruimtelijke) randvoorwaarden voor een optimaal functionerend multimodaal vervoersysteem. Het direct stimuleren van modal shift middels subsidie past niet in deze lijn.

³ DGTL, het nieuwe Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart is de opvolger van de afzonderlijke afdelingen DGG (goederenvervoer) en DGL (luchtvaart).

1 juni 2005
7
3110618880

3. Hoe heeft de SBV gefunctioneerd?

3.1 De eindevaluatie van de SBV betreft effectiviteit, efficiëntie en effecten

Doel van deze eindevaluatie SBV is na te gaan:

- a. Of de regeling effectief is geweest.
- b. Of de regeling efficiënt is geweest.
- c. Wat de effecten zijn geweest.
D.w.z. De verdeling van SBV-projecten naar regio, vervoersafstand, goederensoort, etc.

De evaluatie heeft betrekking op projecten in behandeling genomen tussen 1 januari 2001 en 17 januari 2005. Aangezien het aantal beschikte aanvragen beperkt is, zijn ook de nog niet beschikte aanvragen meegenomen in de evaluatie.

Effectiviteit en efficiëntie zijn gebaseerd op de afgegeven vervoersgaranties. Gerealiseerde vervoersprestaties ontbreken grotendeels en/of zijn niet tijdig aangeleverd. Door de Regionale Directies (RD's) is aangegeven dat de daadwerkelijke realisatie van TBBV een factor 1,6 boven de vervoersgarantie lag. Bedrijven gaan bij de opgave van hun vervoersgarantie liever aan de veilige kant gaan zitten, blijkt uit de gehouden interviews. Daadwerkelijke effectiviteit en efficiëntie zullen waarschijnlijk hoger uitvallen dan hier gerapporteerd.

In het kader van de evaluatie zijn 22 bedrijven geïnterviewd (een vooraf opgestelde vragenlijst is met hen ingevuld), betreffend 30 projecten, waaronder 2 ingetrokken en 1 afgewezen. Het totale aantal projecten dat in de evaluatie is meegenomen bedraagt 37. Ten tijde van de evaluatie (ijkmoment 17 januari 2005) was een aantal hiervan nog in behandeling. De steekproef is voldoende groot geweest om valide uitspraken te kunnen doen.

3.2 De SBV is effectief geweest: de TiB-doelstelling van 500.000 ton eenmalige modal shift per jaar is ruimschoots gehaald

De SBV heeft bijgedragen aan het verlagen van de drempel voor het doen van investeringen in infrastructuur en overslagvoorzieningen en zo geresulteerd in modal shift. Gedurende de evaluatieperiode is een gemiddelde vervoersgarantie afgegeven van ca. 3.585.000 ton. Dit komt neer op 900.000 ton per jaar looptijd van de SBV. Daarmee is de TiB-doelstelling (voortkomende uit het SVV II) van 500.000 ton éénmalige modal shift per jaar ruimschoots gehaald. De totale reductie van beladen wegkilometers is op basis van afgegeven vervoersgaranties bepaald op 25,5 miljoen kilometer.

1 juni 2005
8
3110618880

Ter vergelijking

De TBBV scoorde 2.030.000 ton per jaar (10.150.000 ton in vijf jaar), de SOIT 750.000 ton per jaar (1.500.000 ton in twee jaar). RD's vinden dat SBV het best kan worden vergeleken met de combinatie van TBBV en SOIT, vanwege het karakter van de regelingen. De combi TBBV/SOIT scoorde 1.665.000 ton per jaar (11.650.000 ton in 8 jaar; behoudende berekening, want uitgegaan van 8 jaar). Berekeningen treft u aan in bijlage 3.

De SBV *lijkt* met 900.000 ton per jaar minder effectief. Vervoersgaranties worden echter vaak meer dan waargemaakt. Bij de TBBV lag de werkelijke prestatie 1,6 maal boven de afgegeven vervoersgarantie. Gelet op de enkele bekende realisatiecijfers en de informatie verkregen uit interviews lijkt voor de SBV eenzelfde iets te gaan gelden. Dan wordt de SBV qua effectiviteit vergelijkbaar met de TBBV/SOIT.

3.3 De efficiëntie van de SBV lijkt vergelijkbaar te gaan worden met die van eerdere regelingen

De totale subsidiekosten bedroegen € 10.400.000, waarvan € 9.140.000 is toegekend aan bedrijven waarvan de vervoersgarantie bekend is; van 2 bedrijven, waarvan de aanvraag op het ijkmoment (17 januari) nog liep, ontbrak deze garantie.

Als indicator voor de efficiëntie kan worden gekeken naar de subsidiekosten per ton modal shift en per gereduceerde wegkilometer. Deze bedroegen € 2,55 subsidie per ton modal shift, dan wel € 0,36 subsidie per vermeden wegkilometer. Voor de efficiëntie is vooraf geen doelstelling vastgelegd. Toetsing aan een doelstelling is dus onmogelijk. De efficiëntie lijkt vergelijkbaar met die van eerdere subsidieregelingen.

Ter vergelijking

Qua subsidie per ton modal shift scoorde de TBBV € 2,04, de SOIT € 3,60 en de combi TBBV/SOIT € 2,18. Qua subsidie per gereduceerde kilometer scoorde de TBBV € 0,25, de SOIT € 0,54 en de combi TBBV/SOIT € 0,28. Berekeningen treft u in bijlage 3. Ten opzichte van de combi TBBV/SOIT scoort de SBV slechter op beide indicatoren. Vervoersgaranties worden echter vaak meer dan waargemaakt. Bij de TBBV lag de werkelijke prestatie 1,6 maal boven de afgegeven vervoersgarantie. Gelet op de enkele bekende realisatiecijfers en de informatie verkregen uit interviews lijkt voor de SBV eenzelfde iets te gaan gelden. Dan wordt de SBV qua efficiëntie vergelijkbaar met de TBBV/SOIT.

3.4 De effecten bieden diverse inzichten

In bijlage 1 treft u de detailanalyses aan van de projecten. Hierbij een korte samenvatting.

- Van de 50 aanvragen zijn 13 ingetrokken / niet in behandeling genomen.
- De doorlooptijd van een aanvraag is gemiddeld 16 maanden vanaf de eerste aanvraag en 13 maanden vanaf het compleet zijn van de aanvraag.
- In totaal is € 10,4 miljoen subsidie gemoeid met 37 ingediende aanvragen.
- Het subsidiepercentage bedraagt gemiddeld 22% van de subsidiabele investeringskosten.

1 juni 2005
9
3110618880

- Van het totale subsidiebedrag mét vervoersgarantie (€ 9,1 miljoen) heeft 51% betrekking op infrastructuur en 49% op superstructuur (overslagvoorziening).
- Het merendeel van de aanvragen betreft nieuwe vaarwegaansluitingen.
- In regio Zuid-Holland en regio Oost-Nederland zijn elk acht projecten gedaan. In regio Noord-Nederland en regio Zeeland is resp. één en geen project gedaan.
- Een kwart van de projecten heeft betrekking op een vervoersafstand kleiner dan 100 km. Blijkbaar kan ook op korte afstanden wel degelijk rendabel per binnenvaart worden vervoerd.
- 40% Van de projecten betreft import, 16% export. Vooral vindt import plaats vanuit Duitsland en België.
- Projecten betreffen vooral ruwe mineralen en bouwmaterialen, landbouwproducten, chemische producten en afval.

3.5 Wat was goed

3.5.1 De effectiviteit van de regeling voldeed aan de doelstelling

Zoals al eerder vermeld is de doelstelling ruimschoots behaald. Er zijn in het land (SBV en TBBV samen) circa 130 overslaglocaties opnieuw in gebruik genomen of bijgekomen. Deze kunnen in de toekomst blijvend bijdragen aan het optimaal benutten van de vaarwegen.

Voor het aantal 'kleine projecten' wat betreft vervoersvolume is toegenomen t.o.v. de TBBV. Ook bij een lagere omzet van tonnenoverslag (volume) blijkt modal shift rendabel.

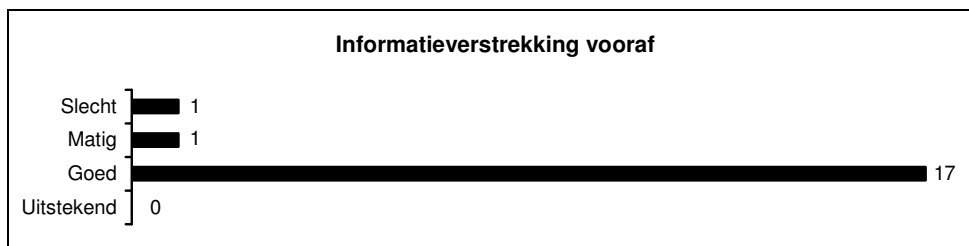
3.5.2 De verdeling van verantwoordelijkheden tussen DGG en RD's

De verdeling van verantwoordelijkheden tussen DGG (beleidsmatig verantwoordelijk) en de RD's (verantwoordelijk voor de uitvoering) is duidelijk en de uitvoering blijkt in de praktijk goed te werken.

1 juni 2005
10
3110618880

3.5.3 De inhoud van de informatieverstrekking vooraf

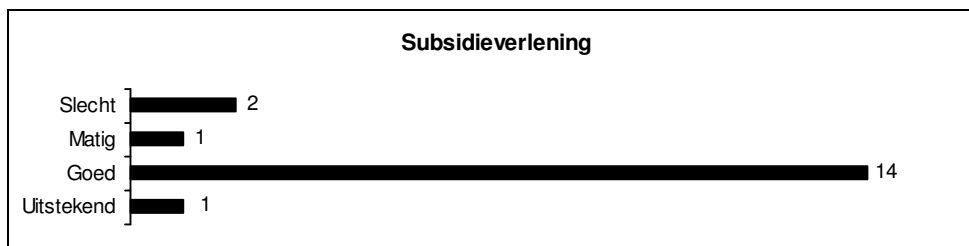
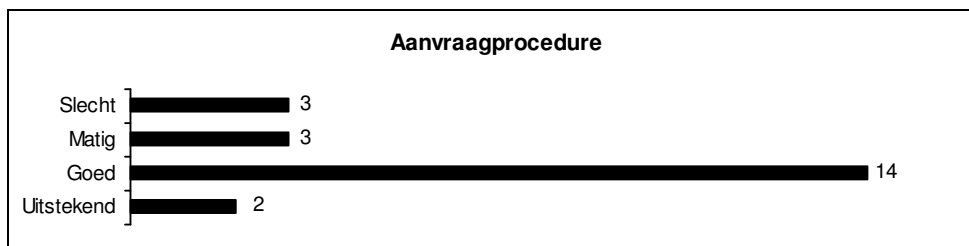
De informatieverstrekking vooraf wordt door de meeste bedrijven als goed beoordeeld.



Hiermee is nog geen uitspraak gedaan over de mate waarin de informatie de bedrijven heeft bereikt. Hierop wordt teruggekomen.

3.5.4 De duidelijkheid en eenvoud van de procedures

De aanvraagprocedure en procedure van/na subsidieverlening worden door de meeste bedrijven als goed beoordeeld. De regels zijn voor de meeste bedrijven helder en duidelijk. De eenvoud van de regeling is door bedrijven vier maal expliciet aangegeven als positieve ervaring.

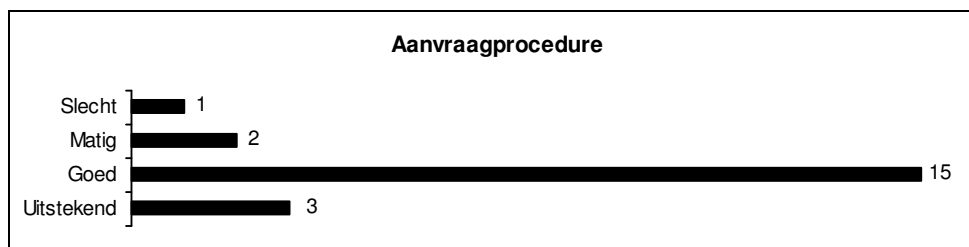


Er is één maal beroep aangetekend, waarbij men de afwikkeling van de beroepsprocedure als matig heeft beoordeeld.

1 juni 2005
11
3110618880

3.5.5 De ondersteuning vanuit RD's

De ondersteuning vanuit RD's wordt door de meeste bedrijven als (zeer) goed beoordeeld. De contacten met RD's en de prettige manier van samenwerking zijn tien maal expliciet aangegeven als positieve ervaring.



3.6 Wat kon beter

In 1995 bleek dat veel aan vaarwater gevestigde verladers - die géén gebruik maakten van de binnenvaart - vooral het ontbreken van overslagvoorzieningen als belemmering zagen. Door de veelal forse investeringen die overslagvoorzieningen vergen en het meewegen van deze kosten in de transportkeuze, werd vaak toch voor wegtransport gekozen, ondanks het feit dat binnenvaart een goed alternatief kon zijn.

Op de vraag waarom relatief weinig bedrijven gebruik hebben gemaakt van de SBV (SBV 37 projecten versus TBBV 84 projecten) geven de RD's navolgende redenen.

3.6.1 De regeling zelf op een aantal punten

3.6.1.1 De gekozen doelgroep, waardoor samenwerkingsverbanden zijn gemist

De SBV had als doelgroep verladers. Transport is voor verladers meestal geen kernactiviteit. Veel verladers, vooral grote, besteden transport integraal uit (vanuit gemak). Een verlader zal zich alleen bemoeien met modal shift als hierdoor kosten kunnen worden gedrukt of leverbetrouwbaarheid verhoogd. Dit is vaak niet het geval. Intermodaal vervoer heeft (daarom) doorgaans weinig managementaandacht.

Vrijwel alle RD's zijn benaderd door andere partijen dan verladers, zoals transporteurs en overheidspartijen, evenals kleine groepen van verladers die in samenwerking een overslagvoorziening wilden realiseren. Deze beperking op de doelgroep heeft de effectiviteit nadelig beïnvloed.

De redenering achter deze beperking – openbare terminals zijn bedoeld voor meer verladers en daarvoor had men al de SOIT – lijkt slecht verdedigbaar, want één terminalexploitant is géén samenwerkingsverband. Nu konden noch bij de SBV, noch bij SOIT samenwerkende partijen een subsidie krijgen.

1 juni 2005
12
3110618880

De beperking van de doelgroep is al bij het opstellen van de SBV bekritiseerd, onder andere door het Deelorgaan Binnenvaart (brief van 29 juni 2000 met kenmerk OGV/DBV-2000/45) dat aangaf dat de regeling ook voor samenwerkingsverbanden van verladers open zou moeten staan.

3.6.1.2 De te zware focus op tonnages

Dit heeft ertoe geleid dat lichte goederensoorten minder snel voor subsidie in aanmerking kwamen.

Eén subsidieadviseur van een afvalverwerker heeft in het interview aangegeven dat de focus op tonkilometers in ieder geval één project - met laag tonnage, maar wel veel transportbewegingen - de das om hebben gedaan.

3.6.1.3 De te zware eisen gesteld aan de vervoersgarantie en opgevraagde informatie

De zware eisen worden door RD's als nuttige 'belemmering' gezien waarmee vooraf het kaf van het koren wordt gescheiden.

Vier bedrijven hebben expliciet aangegeven dat de realisatie waarschijnlijk boven de destijds gedane opgave uitkomt, met gemiddeld 77%. Meerdere bedrijven hebben impliciet aangegeven dat de realisatie hoger zal uitvallen, zonder daaraan getallen te (willen) koppelen. Bij de TBBV bleek de factor tussen realisatie en vervoersgarantie uiteindelijk 1,6 te zijn. De vervoersgarantie blijkt -ondanks alle gestelde eisen- uiteindelijk dus niet nauwkeurig. Het is ook niet in het belang van bedrijven de vervoersgarantie hoog in te schatten, zeker niet als het subsidiepercentage al maximaal is. Vier bedrijven hebben aangegeven het lastig te hebben gevonden aan de eisen gesteld aan de vervoersgarantie te voldoen, omdat de toekomst voorspellen lastig is.

De complexiteit van de gevraagde informatie/onrealistische eisen gesteld aan vooraf opgevraagde informatie (toekomstvoorspelling)/mate van gevraagd detail (o.a. tot op detail van paar honderd euro wordt gecontroleerd) is door vijf bedrijven genoemd als grootste struikelblok/ergernis.

Eén adviseur heeft in een interview aangegeven dat drie projecten niet zijn doorgegaan vanwege de eisen gesteld aan de vervoersgarantie. Deze garantie is gebaseerd op goederenstromen, die in bepaalde sectoren nogal veranderlijk zijn onder invloed van marktwerking. Vijf jaar vooruit kijken is onmogelijk waardoor het opleveren van een onderbouwde vervoersgarantie volgens de gestelde eisen onrealistisch is, volgens deze adviseur.

1 juni 2005
13
3110618880

3.6.2 De doorlooptijd

De doorlooptijd van een aanvraag duurde gemiddeld 16 maanden vanaf de eerste aanvraag en 13 maanden vanaf het compleet zijn van de aanvraag.

De helft van de RD's meent dat de doorlooptijd niet te lang is. Uit interviews komt een gemengd beeld naar voren: drie noemen de snelle afwikkeling als positieve ervaring (snel voor de overheid), vier noemen de lange doorlooptijd als grootste ergernis.

De meeste bedrijven geven meer of minder direct aan dat de procedure langer duurt vanwege alle vereisten waaraan de aanvraag moet voldoen. Veelal werd vanuit RWS diverse keren aanvullende informatie geëist.

3.6.3 De bekendheid van de doelgroep met de regeling

Uit interviews komt het beeld naar voren dat men veelal met de SBV bekend is geraakt via subsidieadviseurs (extern dan wel intern), via voorgaande subsidieregelingen, dan wel via-via/van horen zeggen, maar weinig door (rechtstreeks) contact met RD's zelf.

De mate waarin RD's actie hebben ondernomen om de bekendheid met de SBV te vergroten, verschilde per regio. Bijna alle RD's hebben één of meerdere gerichte mailings naar bedrijven gestuurd. Dit met soms bedroevend resultaat (300 bedrijven aangeschreven, 2 reacties, 0 projecten). Daarnaast zijn bedrijven via de Kamers van Koophandel benaderd, persberichten uitgestuurd en regionale vertegenwoordigers van brancheorganisaties benaderd. In regio Noord-Brabant leverde het persbericht dat de regeling ten einde zou lopen op de valreep nog veel aanvragen op, waarvan de meeste uiteindelijk slecht onderbouwd bleken en niet in behandeling zijn genomen.

Bij RD's bestaat de indruk dat -ondanks alle inspanningen- de doelgroep beperkt bekend was met de SBV. Het feit dat weinig bedrijven subsidie hebben aangevraagd, kan echter allerlei andere oorzaken hebben. Het is moeilijk uitspraken over te doen over de bekendheid met de regeling.

Op de vraag hoe men het best benaderd had kunnen worden geven bedrijven zeer uiteenlopende antwoorden (tussen haakjes het aantal keer dat de methode is genoemd): via brief/direct mailing (7x), door middel van bellen al dan niet met bezoek (5x), via subsidieadviseurs (5x), via andere overheden in hoedanigheid van vaarwegbeheerder en/of vergunningverlener (2x), via publicaties/internet (1x), via TLN (1x).

1 juni 2005
14
3110618880

3.6.4 De samenwerking binnen de overheid, vooral met gemeenten

Op gemeentelijk niveau is volgens de RD's vaak te weinig modal shift kennis aanwezig. Bovendien bleek men weinig bekend met de SBV. Vaak richt een gemeente zich voornamelijk op economie/werkgelegenheid (of andere zaken) en speelt modal shift nauwelijks een rol of geen rol.

De provincie lijkt weinig oog te hebben voor modal shift. Binnen Overijssel en Gelderland vormt goederenvervoer geen onderdeel van het beleid meer.

Gemeentelijke medewerking viel nogal eens tegen volgens de RD's. Zo werd in een enkel geval geen toestemming verleend om een kade aan te leggen, vanwege conflicterende belangen. Twee van de twintig bedrijven hebben expliciet aangegeven de gemeente als grootste struikelblok/ergenis te hebben ervaren.

3.6.5 Redenen waarom aanvragen alsnog niet werden ingediend of ingetrokken

RD's gaven diverse redenen waarom verladers die aanvankelijk interesse hadden in de SBV uiteindelijk toch géén aanvraag hebben ingediend of hun aanvraag hebben ingetrokken. De belangrijkste staan hieronder.

- Het indienen van een aanvraag kost veel tijd/is te lastig, te weinig subsidie in het vooruitzicht, of een combinatie daarvan.
- Onduidelijkheid van rechtspersoon
Hierdoor zou geen subsidie mogen worden verleend. Dit is zes maal het geval geweest. Onduidelijkheid kan ontstaan als bedrijven onlangs zijn gefuseerd.
- Het niet verkrijgen van (gemeentelijke) vergunningen
Gemeenten verlenen niet altijd toestemming om een kade aan te leggen, vanwege conflicterende belangen. Het concreet aantal gevallen is onbekend.
- Beperkte capaciteit van vaarwegen
Dit heeft minstens één project verhinderd. Twee bedrijven hebben de Zuid-Willemsvaart genoemd als zijnde een knelpunt.

1 juni 2005
15
3110618880

3.7 Algemene zaken met nadelige invloed

3.7.1 Modal shift is economisch niet interessant en/of krijgt geen aandacht

Het onderwerp intermodaal vervoer krijgt doorgaans weinig managementaandacht bij (vooral grote) verladers, zeker als het transport is uitbesteed.

In zijn algemeenheid geldt dat vervoer over water goedkoper is dan vervoer over de weg, maar dat de extra overslagkosten het kostenvoordeel (nagenoeg) teniet doen. Wegvervoerders duiken bovendien vaak onder de prijs van binnenvaart, zodra hun broodwinning in gevaar lijkt te komen. Daar komt bij dat vervoer over water minder flexibel is en trager. Veel bedrijven zien daarom weinig heil in modal shift. Bij chemische bedrijven wil de kans op imagobeschadiging vanwege ongelukken op de weg een rol spelen in de - uiteindelijk ook in dit geval economische - afweging.

Dertien van de 21 bedrijven hebben aangegeven dat de reden voor het project niet een puur economische was. Als niet-economische redenen worden genoemd: het milieu, het minder afhankelijk worden van derden, stroomlijning van het logistieke proces, vergroting afzetmogelijkheden, etc.

3.7.2 De economische recessie

Een redelijk groot deel van de projecten maakt deel uit van een grotere investering zoals het bouwen van een nieuwe fabriek, het verdubbelen van de productiecapaciteit, het herstructureren van het vervoer. Afgelopen jaren verkeerde Nederland in een economische recessie waardoor bedrijven grotere investeringen hebben uitgesteld.

3.7.3 De ‘modal shift markt’ raakt verzadigd

Afgelopen jaren hebben diverse subsidieregelingen gelopen ter stimulering van modal shift, waardoor volgens RD's het ‘laaghangende fruit’ al is geplukt. Een aanwijzing is dat van de SBV veel minder gebruik is gemaakt dan van de TBBV. De helft van de RD's meent dat subsidies à la SBV nog altijd nuttig zijn.

Overigens hebben 13 van 18 bedrijven aangegeven nog mogelijkheden te zien voor modal shift in hun (directe) omgeving (concurrenten, bedrijven in de buurt, toeleveranciers, afnemers).

1 juni 2005
16
3110618880

3.8 Opmerkingen vanuit de bedrijven over stimulering Modal Shift

Hieronder treft u aanbevelingen aan gedaan door de bedrijven (n.a.v. de vraag ‘hoe zou men Modal Shift kunnen stimuleren vanuit de overheid?’), om een beeld te geven van de ideeën die daar spelen.

Subsidie

- Blijf subsidiëren. Laat niet alles aan marktwerking over, zolang transport over water duurder is. Verruim regelingen/hanteer voorschriften flexibeler. Subsidieer ook onroerendgoed-investeringen. Verhoog de subsidie (in België wordt maximaal 80% gesubsidieerd, in Nederland 50%). Vergroot de overzichtelijkheid van subsidie-regelingen. Versnel procedures, ook qua vergunningverlening. Zorg voor één contactpersoon voor een bedrijf met projecten in meerdere regio's.
- Stimuleer trein, boot, pijplijn en openbaar vervoer. Voer tolheffing in. Dwing gebruikmaking van trein en vaarweg af.

Doelgroepen en de benadering ervan

- Richt de aandacht op samenwerkingsverbanden. Duik actief sectoren met bulkstromen in. Ga met terminaloperators aan de slag. Ga bij de vereniging van Nederlandse afvalondernemers na wat de projecten en plannen zijn en ga daar proactief mee bezig (zij regelen het liefst zaken zelf, maar benutten mogelijkheden onvoldoende). Ga in een helikopter zitten, maak een bedrijvenscan/foto, ga na welke producten in welke aantallen worden vervoerd, en vraag vervolgens indringend na bij bedrijven waarom dat niet per water gebeurt. Concentreer niet alles in het Rijngebied en rondom Utrecht. Haal meer rendement uit Maasvlakte 2 en Betuwelijn.
- Toon aan dat vervoer per schip flexibeler en goedkoper is, denk minder vanuit CO²-reductie. Licht meer en beter voor, benader mensen actief, geef veel bekendheid aan transactie/modal shift-achtige zaken. Initialiseer grensoverschrijdende initiatieven en draag lopende initiatieven uit. Maak subsidieregeling bekend bij kadebouwers.

Infrastructuur en middelen

- Zorg voor goede infrastructuur, goed vaarweg- en brugbeheer. Geef bedrijven toegang tot water en spoor. Maak vaarwegen begaanbaar voor kustvaart. Sta een groter tonnage toe op (Brabantse) kanalen.
- Creëer faciliteiten langs vaarwegen (op- en overslagplaatsen, hubsystemen). Stimuleer plaatsing van centrale magazijnen langs snelwegen niet.
- Zorg voor betere benutting van kleinere vaarwegen. Stimuleer schaalvergroting niet, maar werk toe naar een fijnmaziger netwerk met kleinere schepen.
- Stimuleer schippers tot investering in schepen met kranen. Laat desnoods zelf schepen aanpassen vanuit VenW.

1 juni 2005
17
3110618880

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

4.1.1 De SBV is effectief geweest, want de TiB-doelstelling is ruimschoots gehaald

De SBV is effectief geweest. De TiB-doelstelling van 500.000 ton modal shift per jaar is met 900.000 ton ruimschoots gehaald, afgaande op de opgegeven vervoersgaranties.

Daadwerkelijke vervoerscijfers ontbreken grotendeels. Deze zullen naar alle waarschijnlijkheid hoger uitvallen dan de vervoersgaranties, waardoor de SBV vergelijkbaar lijkt te gaan scoren qua effectiviteit als voorgaande regelingen.

4.1.2 De SBV lijkt vergelijkbaar efficiënt te gaan worden als andere regelingen

Afgaande op opgegeven vervoersgaranties is € 2,55 subsidie per ton modal shift besteed, dan wel € 0,36 subsidie per vermeden wegkilometer. Aangezien geen doelstelling qua efficiëntie is geformuleerd, is geen uitspraak te doen over het al dan niet behalen ervan.

Daadwerkelijke vervoerscijfers ontbreken grotendeels. Deze zullen naar alle waarschijnlijkheid hoger uitvallen dan de vervoersgaranties, waardoor de SBV vergelijkbaar lijkt te gaan scoren qua effectiviteit als voorgaande regelingen.

4.2 Aanbevelingen voor een eventuele vervolgregeling

4.2.1 Wel of geen subsidie

Alle bedrijven hebben aangegeven dat ze het project -achteraf gezien- nogmaals zouden hebben gedaan. Zes van de 21 bedrijven hebben aangegeven dat het project zonder subsidie niet zou zijn gedaan. Vijf geven aan dat de subsidie het project heeft versneld, met gemiddeld acht maanden. Veertien bedrijven hebben expliciet aangegeven wel degelijk een rol voor subsidies weggelegd te zien in de toekomst.

De lijn die VenW voorstaat ten aanzien van intermodaal vervoer is veranderd. In het NVVP werd nog gepleit voor stimulering van intermodaal vervoer waar dat uit het oogpunt van een betere benutting van de beschikbare infrastructuur wenselijk was. In de Nota Mobiliteit wordt het initiatief om problemen op te lossen op dit gebied nu veeleer neergelegd bij de marktpartijen. De rol van het Rijk ligt in deze visie vooral in het wegnemen van belemmeringen en het creëren van de (ruimtelijke) randvoorwaarden voor een optimaal functionerend multimodaal vervoersysteem. Het direct stimuleren van modal shift met subsidies past niet goed in deze lijn. Daarom zijn aanbevelingen voor een subsidieregeling wellicht minder relevant.

1 juni 2005
18
3110618880

4.2.2 Houd vast aan de sterke punten

Genoemde sterke punten zijn:

- De duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen DGG en RD's.
- De goede inhoud van de informatieverstrekking vooraf.
- De duidelijkheid en eenvoud van procedures: hoe eenvoudiger, hoe beter (zie navolgende).
- De goede en prettige manier van samenwerking tussen RD's en bedrijven.

4.2.3 Kies een zo breed mogelijke doelgroep en maak de regeling breed

Samenwerkingsverbanden tussen verladers moeten in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Daarnaast bedrijven die werken met ruwe mineralen, bouwmaterialen, landbouwproducten, chemische producten en afval. Inventariseer goed welke partijen mogelijk tot de doelgroep behoren en kies deze dan bij voorkeur ruim.

Creëer een zo eenvoudig mogelijke regeling, waarbij voor vele initiatieven ter vermindering van wegkilometers (focus *niet* op tonnages) subsidie kan worden aangevraagd: maak de regeling breed. Het Transactie-Modal Shift-subsidieprogramma is een goed voorbeeld van een brede regeling die bijzonder effectief en efficiënt is geweest.

Creëer, indien mogelijk, één regeling. Bedrijven moeten niet verloren raken in het bos van verschillende subsidieregelingen.

4.2.4 Maak (administratieve) eisen -m.n. gesteld aan de onderbouwing van vervoersgaranties- niet te hoog

Maak (administratieve) eisen, vooral gesteld aan de onderbouwing van de vervoersgaranties, niet te hoog. Dit voorkomt vertraging en frustratie en vermindert het risico op het niet doorgaan van interessante projecten. Ondanks alle eisen blijken vervoersgaranties onbetrouwbaar te zijn. De controle op en verantwoording van de besteding van middelen blijft even solide bij monitoring van de realisatie achteraf (en terugvordering als de minimumniveaus niet worden gehaald).

4.2.5 Verkort de doorlooptijd van eerste aanvraag tot uiteindelijke subsidieverlening

Verkort de aanvraagdoorlooptijd door de zwaarte van gestelde administratieve eisen te verlagen en/of meer capaciteit vrij te maken voor de behandeling van aanvragen. Hoe korter de doorlooptijd, hoe eerder resultaat en hoe kleiner de kans op afhakers.

1 juni 2005
19
3110618880

4.2.6 Benader de doelgroep effectief, schakel derden in, betrek lagere overheden

Benader de doelgroep (in eerste instantie) via direct mailing en telefoon. Benader eerst bedrijven met bulkstromen die nog per weg transporteren. Maak informatie gemakkelijk vindbaar op het Internet.

Schakel derden in, die belang hebben bij het doorgaan van projecten, zoals bijvoorbeeld consultancybureaus. In het rapport Jaar- en eindrapportage Transactie-Modal Shift-subsidieprogramma (SenterNovem, Utrecht, april 2005) staat: "Allereerst wordt gesteld dat juist met de specifieke inzet van de TMS consultants de resultaten van het TMS programma tot grote hoogte zijn gekomen en de wegilometerreducties in de afgelopen jaren zijn behaald." Inschakeling van kadebouwers is een suggestie vanuit de bedrijven. Vanuit de RD's is IGON (stichting Initiatief- en Coördinatiepunt Goederenvervoer Oost-Nederland) genoemd als geschikte derde.

Informeer lagere overheden over de subsidieregeling en betrek ze erbij. Projecten zijn vaak onderdeel van grotere investeringen, zoals het bouwen van een nieuwe fabriek. Er zijn dus kansen voor modal shift bij aanpassingen of uitbreidingen van de productiestructuur van een onderneming. Via vergunningaanvraag bij de lagere overheden kunnen deze projecten intern bekend raken. Speel er dan actief op in.

4.2.7 Laat de regeling (schijnbaar) niet te lang duren

Start een regeling met korte levensduur en verleng deze achteraf. Deadlines werken stimulerend. Beter twee keer een regeling met een korte levensduur dan een met een dubbel zo lange levensduur.

4.2.8 Richt de aandacht op samenwerking en innovatie

Stimuleer samenwerking in de markt. RD's, evenals enkele geïnterviewde bedrijven, geven aan dat samenwerking vaak niet vanzelf gebeurt. Zo beschouwen inlandterminals elkaar doorgaans als concurrent, niet als concullega. De overheid lijkt hier een rol te kunnen spelen.

Stimuleer ook innovatie. Zowel RD's als bedrijven geven aan dat innovatie actieve overheidsstimulatie behoeft. Of stimulering persé via subsidies moet is de vraag. Feit is dat subsidies stimulerend werken.

1 juni 2005
20
3110618880

4.2.9 Pas projectevaluatielijst aan, doe één eindevaluatie, en zorg voor goede doelstellingen

Zorg er voor dat de vragenlijst voor de evaluatie direct beschikbaar is (al dan niet via Internet), na afloop van een project. De kans op meer accurate beantwoording van evaluatievragen is dan groter dan wanneer de vragen maanden/jaren later worden gesteld.

Doe geen tussentijdse subsidie-evaluaties, zeker niet als er weinig te analyseren valt. Beleid wordt tussendoor niet gewijzigd en een subsidieregeling kan niet voortijdig worden gestopt. De mogelijkheden tot bijsturing gedurende de looptijd zijn dus zeer gering. Geen van de RD's ervaart een tussentijdse evaluatie (van de SBV) als nuttig.

Een eindevaluatie lijkt zinvoller als daadwerkelijke realisaties bekend zijn. Formuleer kwantitatieve doelstellingen (de daadwerkelijke doelstellingen van modal shift) om objectieve toetsing in evaluaties mogelijk te maken. Maak doelstellingen uitdagend, specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. De TiB-doelstelling is een aantal keer zeer ruimschoots gehaald en lijkt niet langer uitdagend.

4.2.10 Hanteer ook sectoraal of gebieds-/geografischgerichte aanpakken

Hanteer ook sectoraal of gebieds-/geografischgerichte aanpakken. Dit is in potentie effectiever, dan het hanteren van enkel een aanpak gericht op de individuele ondernemer, zoals bij de TBBV en SBV het geval is geweest. Het aantal aanvragen voor de SBBV was beduidend minder dan voor de TBBV; een andere aanpak lijkt gewenst.

1 juni 2005
21
3110618880

5. Bijlage 1: Detailanalyse van de SBV-aanvragen

In deze bijlage treft u analyses aan op detailniveau. Hiermee verschaffen we meer inzicht in de bijdrage van verschillende soorten projecten aan beleidsdoelstellingen.

5.1 Aantal aanvragen

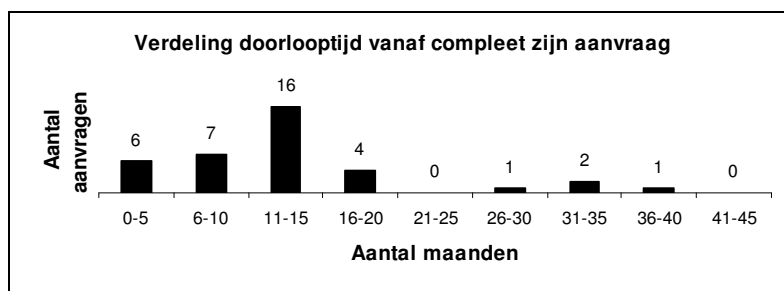
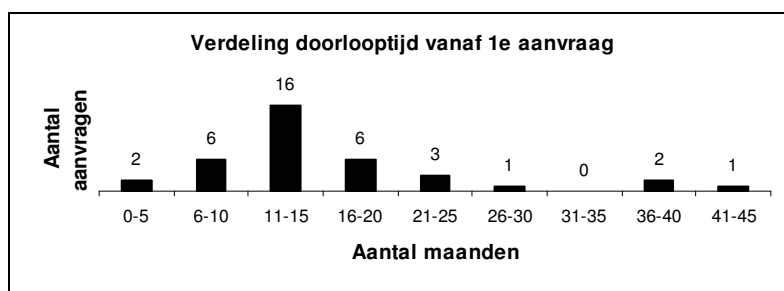
Tussen 1 januari 2001 en 17 januari 2005 zijn in totaal 50 aanvragen ingediend, waarvan 13 (26%) zijn ingetrokken of niet in behandeling genomen.

Totaal aantal ingediende aanvragen	50
Positief beschikt (en niet ingetrokken)	24
Negatief beschikt	0
Ingetrokken / niet in behandeling genomen *	13
In behandeling	13

* Deze blijven verder buiten beschouwing. De vervolganalyse betreft dus 37 aanvragen.

5.2 Verdeling doorlooptijd aanvragen

De doorlooptijd van een aanvraag is gemiddeld 16 maanden vanaf de eerste aanvraag en 13 maanden vanaf het compleet zijn van de aanvraag.



De doorlooptijd van projecten zonder beschikking zijn bepaald alsof deze op 17-1-2005 beschikbaar kwam. De feitelijke gemiddelde doorlooptijd zal dus langer worden.

1 juni 2005
22
3110618880

5.3 Type project qua vaarwegaansluiting

Type project	Aantal
Nieuwe vaarwegaansluiting	23
Uitbreiding bestaande vaarwegaansluiting	8
Reactivering bestaande vaarwegaansluiting	6

In de categorie uitbreiding vallen projecten waarbij het gaat om een fysieke uitbreiding alsmede projecten waarbij sprake is van uitbreiding van de capaciteit (waaronder overslagcapaciteit).

5.4 Verdeling suprastructuur/infrastructuur

Een subsidie voor zowel infrastructuur als suprastructuur (overslagvoorzieningen) is mogelijk. Van het totale subsidiebedrag met vervoersgarantie € 9.140.000 heeft 51% (€ 4.700.000), betrekking op infrastructuur en 49% op suprastructuur (€ 4.400.000).

Wijze van besteding subsidie	Aantal
Enkel subsidie voor infrastructuur	8
Enkel subsidie voor suprastructuur	8
Subsidie voor infrastructuur en suprastructuur	19
Onbekend	2

‘Overige kosten’, vooral bestaande uit kosten voor leges en vergunningen, is toebedeeld aan de suprastructuur.

5.5 Subsidiabele investeringskosten per project

Gemiddelde investeringskosten	€ 1.650.000
Hoogste investeringskosten	€ 9.260.000
Laagste investeringskosten	€ 180.000

De grootste investeringsposten zijn grondwerken, afmeer- en kadevoorzieningen, vaste of mobiele uitrusting voor overslag en intern transport, voorzieningen voor opslag die samenhangen met de overslag.

In 20 gevallen liggen subsidiabele investeringskosten boven de investeringsopgave. De berekende subsidiabele VAT-kosten (vast percentage van de investeringskosten) zijn dan hoger dan de opgave van VAT-kosten door de verlader.

Aanvragers hebben ruim € 40 miljoen aan investeringen opgevoerd, waarvan door de beoordelaars ca. € 30 miljoen als subsidiabele kosten zijn aangemerkt.

1 juni 2005
23
3110618880

5.6 Subsidiepercentages

Het toe te kennen subsidiepercentage loopt van 0 tot 50 (zie SBV zelf voor de gehanteerde formule en ingangsgrootheden).

De hoogte van de subsidie is gebaseerd op de efficiëntie en de beleidseffectiviteit van een project: een project dat weinig kost en veel tonkilometers modal shift oplevert, krijgt een hoger percentage subsidie dan een project dat veel kost en weinig tonkilometers modal shift oplevert. Deze aanpak moedigt verladers aan de ‘gouden randjes’ weg te laten. Bij ondernemingen waarbij het maximale subsidiebedrag wordt overschreden, is deze prikkel minder. Verladers hebben volgens RD’s over het algemeen waardering voor deze differentiatie in subsidiepercentages, omdat efficiëntie en effectiviteit worden beloond.

Subsidiepercentage	Aantal keer dat subsidiepercentage is toegekend
5%	3
10%	4
15%	5
20%	7
25%	2
30%	5
35%	2
40%	4
45%	1
50%	2
Onbekend	2

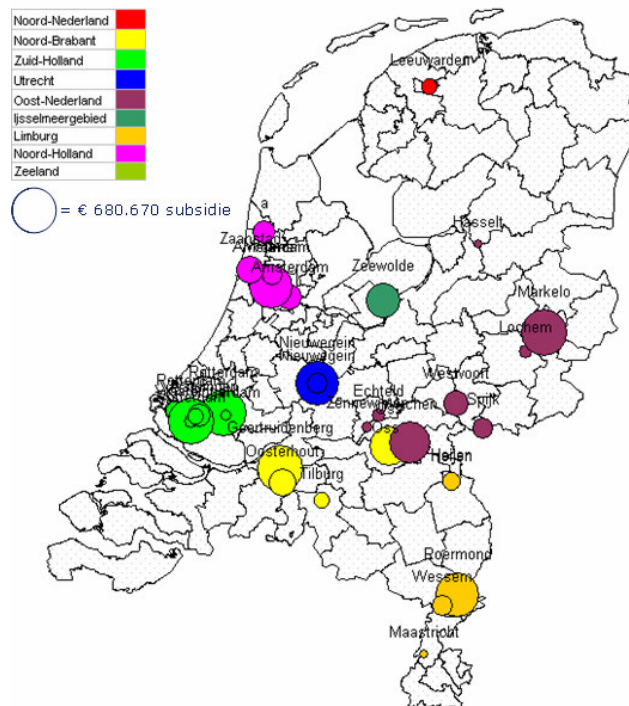
In totaal is ruim € 10,4 miljoen subsidie gemoeid met 37 ingediende aanvragen. Het gemiddelde subsidiepercentage bedraagt 22% van de subsidiabele investeringskosten. Dit is vergelijkbaar met het percentage van TBBV en SOIT.

Gemiddeld toegekende subsidiebedrag	€ 282.000,-
Hoogst toegekende subsidiebedrag	€ 680.670,-
Laagst toegekende subsidiebedrag	€ 33.136,-

De maximale subsidie bedraagt € 680.670,- (f 1.500.000,-). Dit bedrag is aan 5 aanvragen toegekend. Aan 10 projecten is een subsidie van meer dan € 0,45 miljoen (f 1 miljoen) verstrekt. Aan 4 projecten is een subsidie verstrekt van minder dan € 45.308,- (f 100.000,-).

1 juni 2005
24
3110618880

5.7 Geografische projectlocaties



Regio	Alle projecten (50)	Exclusief 'ingetrokken' (37)
Zuid-Holland	9	8
Oost-Nederland	9	8
Noord-Brabant	14	6
Noord-Holland	9	6
Limburg	5	5
Utrecht	2	2
IJsselmeergebied	1	1
Noord-Nederland	1	1
Zeeland	0	0

In Noord-Nederland is weinig activiteit (focus ligt daar op werkgelegenheid). In Zeeland is geen enkel project gevonden (reden onbekend).

Opvallend is het hoge percentage in Noord-Brabant ingediende projecten dat is ingetrokken / niet in behandeling genomen. Tegen de deadline aan is daar een persbericht uitgestuurd met de mededeling dat de regeling zou aflopen. Er zijn toen op de valreep aanvragen binnengekomen die kwalitatief onvoldoende bleken.

1 juni 2005
25
3110618880

5.8 Herkomsten en bestemmingen

Van de 37 projecten gaat het in 15 gevallen (40%) om import en 6 gevallen (16%) om export. Import en export betreffen vooral Duitsland en België. Onderstaande gegevens hebben betrekking op alle goederenstromen, waarbij per project sprake kan zijn van meerdere stromen.

Land	Herkomst	Bestemming
Duitsland	12	4
België	5	2
Frankrijk	2	0
Rusland, Egypte, Algerije, Hongarije, Oostenrijk, GB, Italië, Zweden	1	0

Bij 15 projecten is sprake van aan- of afvoer via een zeehaven (Rotterdam, Amsterdam).

5.9 Hoeveelheden

Onderstaande cijfers zijn gebaseerd op afgegeven vervoersgaranties, bij gebrek aan werkelijk gerapporteerde opgaven.

Gemiddelde modal shift per project, op jaarbasis	102.000 ton
Totale modal shift voor alle projecten, op jaarbasis	3.586.000 ton
Project met grootste modal shift, op jaarbasis	700.000 ton
Project met kleinste modal shift, op jaarbasis	20.000 ton

5.10 Tonkilometers

De modal shift prestatie van een project wordt onder andere uitgedrukt in het gemiddelde aantal tonkilometers per jaar. Dat is het product van het tonnage en de afstand waarover dit wordt vervoerd.

Onderstaande cijfers zijn gebaseerd op afgegeven vervoersgaranties, bij gebrek aan werkelijk gerapporteerde opgaven.

Gemiddelde aantal tonkilometers per project, op jaarbasis	17.200.000
Grootste aantal tonkilometers per project, op jaarbasis	69.000.000
Kleinste aantal tonkilometers per project, op jaarbasis	103.000

5.11 Afstanden

Vervoersafstand (in km)	Aantal
0-50	6
50-100	7
100-250	12
250-500	8

1 juni 2005
 26
 3110618880

Vervoersafstand (in km)	Aantal
500-750	2
> 750	0
Onbekend	2

Gemiddelde vervoersafstand	168 kilometer
Grootste vervoersafstand	600 kilometer
Kleinste vervoersafstand	10 kilometer

5.12 Soort goederen

De aard van de goederen loopt uiteen van chemie tot zand, van LPG tot afval. Voor de indeling van de goederensoorten in een aantal categorieën is aangesloten bij de goederennaamlijst NSTR - een internationale standaardclassificatie van goederensoorten, o.a. voor handel- en transportstatistieken - die het CBS ook hanteert.

Productgroep	Aantal
Ruwe mineralen en bouwmaterialen (cat. 6)	10
Overige goederen en fabrikaten (cat. 9)	9
Landbouwproducten (cat. 0)	6
Chemische producten (cat. 8)	4
Metalen en halffabrikaten van metaal (cat. 5)	3
Ertsen en metaalafval (cat. 4)	2
Voedingsproducten en veevoeder (cat. 1)	2
Aardolie en aardolieproducten (cat. 3)	1
Vaste minerale brandstoffen (cat. 2)	0
Meststoffen (cat. 7)	0

Per categorie enkele voorbeelden van goederensoorten:

- categorie 0 tarwe
- categorie 1 cacao, veevoeder
- categorie 2 steenkool, turf, cokes
- categorie 3 aardolie, benzine, kerosine, stookolie, smeerolie
- categorie 4 ijzererts, ijzerschroot
- categorie 5 staalrollen, andere halffabrikaten van staal
- categorie 6 zand, grind, klei, cement, gips, betonklinkers
- categorie 7 mest, compost, rioolslib
- categorie 8 chemicaliën, soda, zetmeel
- categorie 9 schervenglas, huishoudelijk afval, containers, stukgoederen

5.13 Vaarwegen en schepen

Voor de meeste projecten geldt dat het gaat om vaarwegaansluitingen die zijn gelegen aan vaarwegen van CEMT-klasse IV of hoger.

1 juni 2005
27
3110618880

6. Bijlage 2: Organisatie en procedures

6.1 Organisatie

De afdeling Binnenvaart en Vaarwegen (TB) van het Directoraat-generaal Goederenvervoer (DGG) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) is beleidsmatig verantwoordelijk voor de (totstandkoming van de) SBV. De uitvoering van de regeling is in handen van de Regionale Directies (RD's) van het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat (RWS). Daarbij is een landelijk coördinator aangewezen van één van de RD's, die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de uitvoering van de regeling door de verschillende RD's en voor de afstemming met DGG/TB en het hoofdkantoor van RWS.

Eens in de 6 weken vindt een landelijk overleg plaats, waaraan de landelijk coördinator, vertegenwoordigers van alle RD's en een vertegenwoordiger van DGG/TB deelnemen. Doel daarvan is het uitwisselen van informatie over de behandeling van aanvragen om zo een consistente uitvoering van de regeling te waarborgen, het bespreken van en instemmen met de door de RD's opgestelde beoordelingsnotities van de individuele subsidieaanvragen en het signaleren van eventuele knelpunten of beleidsmatige onduidelijkheden.

6.2 Procedures

De verdeling van verantwoordelijkheden tussen DGG (beleidsmatig verantwoordelijk) en de RD's (verantwoordelijk voor de uitvoering) is duidelijk en de uitvoering blijkt in de praktijk goed te werken.

6.2.1 Van aanvraag tot subsidieverlening

Een subsidieaanvraag wordt ingediend bij de Regionale Directie van RWS waar de beoogde bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting is gelegen. Artikel 4 van de SBV bevat eisen waaraan een aanvraag ten minste behoort te voldoen. Bij de TBBV werden nogal eens pro forma aanvragen ingediend en bleken aanvragen nogal eens noch kwantitatief noch kwalitatief in orde. Ondanks de duidelijke richtlijnen blijft de doorlooptijd van het indienen van de aanvraag tot en met het geven van een beschikking tot subsidieverlening over het algemeen lang. Dit komt met name doordat aanvragen complex zijn en de aan de aanvraag gestelde eisen hoog.

1 juni 2005
28
3110618880

De subsidiebegeleider van de betreffende Regionale Directie stelt een beoordelingsnotitie op, die wordt ingebracht in het landelijk overleg. De notitie bevat in ieder geval: de beschrijving van de specifieke kenmerken van het project, de logistieke en technische opzet ervan, de raming van de projectkosten, de vervoersstromen met een overzicht van de goederen in de vorm van een indicatieve vervoersgarantie, de kwalitatieve onderbouwing van die vervoersgarantie, en de wijze waarop de hoogte van de bijdrage is bepaald.

Na goedkeuring in het landelijk overleg en na kredietmutatie door het Hoofdkantoor van RWS verleent de betreffende HID van de Regionale Directie de beschikking tot subsidieverlening. Deze beschikking bevat: het maximaal toe te kennen voorlopige subsidiebedrag, het subsidiepercentage, het percentage forfaitair bijgetelde vergoeding voor kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT) en het daarmee gepaard gaande bedrag, de verplichtingen waar de subsidieontvanger aan moet voldoen, eventueel nader te stellen voorwaarden zoals de door aanvrager nog te verkrijgen vergunningen, en het declaratieschema. Als bijlagen zijn bij de beschikking opgenomen: een overzicht van de berekeningsmethodiek t.a.v. de hoogte van de subsidie en de VAT-kosten, een kostenoverzicht, een controleprotocol, een standaardrapportage voor de te leveren accountantsverklaring en de jaarlijks in te dienen rapportage ten aanzien van de hoeveelheid goederen die feitelijk is overgeslagen, en een overzicht met voorschriften t.a.v. declaraties en een declaratieformulier.

6.2.2 Na subsidieverlening

De Regionale Directies dragen zorg voor de financiële afwikkeling van het project. Voor de subsidievaststelling en de eindafrekening is de accountantsverklaring een vereiste. Na overlegging hiervan kan de subsidie betaalbaar worden gesteld en worden vastgesteld.

Gedurende vijf jaar na ingebruikname van het project dient de aanvrager jaarlijks een vervoersrapportage te overleggen over de vervoersprestatie.

6.2.3 Bezwaar en beroep

Op verschillende momenten in de procedure van het indienen van een aanvraag tot en met de financiële afronding van een project is het mogelijk om in het kader van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar en vervolgens beroep aan te tekenen.

In het kader van de SBV is tot op heden één bezwaarschrift ingediend. Dit bezwaar is afgewezen.

1 juni 2005
29
3110618880

6.2.4 Terugvordering

In bepaalde gevallen kan tot (gedeeltelijke) terugvordering van de subsidie worden overgegaan. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, het niet voldoen aan de vervoersgarantie, het tussentijds beëindigen van het project, faillietverklaring en dergelijke.

Er is nog geen sprake geweest van terugvordering.

1 juni 2005
30
3110618880

7. Bijlage 3: Effectiviteits- en efficiëntieberekeningen

Onderstaand treft u de gemaakt effectiviteits- en efficiëntieberekeningen aan, waarbij tussen haakjes de formules zijn weergegeven, met verwijzing naar de inputregels.

Voor de Combi TBBV/SOIT zijn subsidiekosten, aantal projecten, totale modal shift en aantal vrachtwagenritten van TBBV en SOIT bij elkaar opgeteld. Alle andere bedragen zijn berekend (= bepaling van het gewogen gemiddelde).

		SBV	Combi TBBV/SOIT	TBBV	SOIT
Subsidiekosten					
A	Subsidiekosten voor projecten waarvoor alle info bekend is	€ 9.140.000	€ 25.360.000	€ 20.000.000	€ 5.360.000
B	Subsidiekosten voor alle projecten	€ 10.400.000	€ -	€ -	€ -
C	Totale subsidiabele investeringskosten	€ 47.700.000	€ 121.700.000	€ 97.000.000	€ 24.700.000
D	Subsidie als % subsidiabele investeringskosten (= A / C)	19%	21%	21%	22%
Projectuitkomsten					
E	Aantal projecten	37	91	84	7
F	Aantal projecten met alle gegevens	35	88	81	7
G	Totale éénmalige modal shift (ton)	3.585.000	11.650.000	10.150.000	1.500.000
H	Aantal vrachtwagenritten (beladen 25 ton trucks) (= G / 25)	143.400	506.000	406.000	100.000
I	Gem. wegafstand (beladen ritkm)	168	180	200	100
J	Totale modal shift (ton km op jaarbasis) - opgave	600.000.000	0	2.000.000.000	250.000.000
K	Totale modal shift (beladen ritkm) - opgave	25.500.000	90.000.000	80.000.000	10.000.000
L	Totale modal shift (beladen ritkm) - rekencontrole (= H x I)	24.091.200	91.200.000	81.200.000	10.000.000
M	Gem. éénmalige modal shift per project (ton) - opgave	102.500	0	125.263	0
N	Gem. éénmalige modal shift per project (ton) - rekencontrole (= G / F)	102.429	132.386	125.309	214.286
O	Gem. subsidiebedrag - opgave	€ 261.000		€ 254.352	€ -
P	Gem. subsidiebedrag - rekencontrole (= A / F)	€ 261.143	€ 288.182	€ 246.914	€ 765.714
Effectiviteit en efficiëntie					
Q	Aanvangsdatum regeling	1-1-2001	1-1-1996	1-1-1996	1-1-1999
R	Einddatum regeling	31-12-2004	31-12-2003	31-12-2000	31-12-2003
S	Evaluatiedatum	17-1-2005	5-12-2002	31-12-2000	5-12-2002
T	Looptijd regeling in jaren (= R - Q)	4	8 **	5	3
U	Totale modal shift per jaar (ton) (= G / T)	896.250	1.456.250	2.030.000	500.000
V	Totale modal shift per jaar (beladen ritkm) (= K / T)	6.375.000	11.250.000	16.000.000	3.333.333
W	€ subsidie / ton - opgave	€ 2,55	€ -	€ 2,04	€ 3,60
X	€ subsidie / ton - rekencontrole (= B / G)	€ 2,55	€ 2,18	€ 1,97	€ 3,57
Y	€ subsidie / beladen ritkm (= B / K)	€ 0,36	€ 0,28	€ 0,25	€ 0,54
* afwijkende berekening gehanteerd door Decisio					
** op 8 ingesteld, hoewel 7 jaar resultaat bekend is (SOIT leverde in 2003 waarschijnlijk niet meer op): behoudende berekening					
Bronnen					
Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen - Eindevaluatie, december 2001, DGG					
Tussenevaluatie Subsidieregeling Openbare Inland Terminals - Eindrapportage, december 2002, Decision					
Document "sbvlandelijkoverzicht voor Dent-Decisio 2005.xls" aangeleverd door Robin Koersen (landelijk coördinator RD's voor de SBV)					

1 juni 2005
31
3110618880

8. Bijlage 4: Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen