

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 70

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2005

Bijgaand treft u de evaluatie van de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) aan¹, conform art. 12 lid 1 SBV. Het doel van de SBV was het stimuleren van initiatieven die leiden tot groei van het vervoer van goederen over water teneinde een betere benutting van het totale netwerk te realiseren in het kader van de modal shift beleidsdoelstelling. Daartoe werden subsidies verstrekt voor de investeringskosten van infrastructuur en overslagvoorzieningen ten behoeve van bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen. Zodoende werd de drempel voor bedrijven om in een bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting te investeren lager en werd de overstap naar (meer) vervoer over water makkelijker. Het ging daarbij om subsidies voor nieuwe, uitbreiding van bestaande en het opnieuw in gebruik nemen van niet meer operationele bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen.

De belangrijkste conclusies uit de evaluatie voor wat betreft effectiviteit en efficiëntie zijn de volgende:

1. De SBV is effectief geweest

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. Bij het indienen van de subsidieaanvraag moet de aanvrager een vervoersgarantie afgeven. Daarin staat aangegeven hoeveel ton er in vijf jaar via de bedrijfsgebonden vaarwegaansluiting vervoerd zal worden. Er zijn vervoersgaranties afgegeven voor in totaal bijna 3,6 miljoen ton. Bij andere subsidieregelingen is gebleken dat er vaak meer vervoerd wordt dan aangegeven in de vervoersgaranties.

Dit in aanmerking nemende is de verwachting dat de SBV qua effectiviteit vergelijkbaar is met zijn voorganger, de Tijdelijke Bijdrageregeling Bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen (TBBV) en met de parallel aan de SBV lopende Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT).

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. De efficiëntie van de SBV is vergelijkbaar met die van eerdere regelingen

De subsidiekosten per ton modal shift en per gereduceerde wegkilometer bedroegen € 2,55 subsidie per ton modal shift, dan wel € 0,36 subsidie per vermeden wegkilometer. In aanmerking nemende dat er vaak meer vervoerd wordt dan aangegeven in de vervoersgaranties, is de verwachting dat de SBV qua efficiëntie vergelijkbaar is met eerdere subsidie-regelingen.

Het accent in het stimuleren van intermodaal vervoer is verschoven van het stimuleren van modal shift naar het leggen van meer verantwoording bij marktpartijen. De rol van het Rijk ligt vooral in het wegnemen van belemmeringen en het creëren van (ruimtelijke) randvoorwaarden voor een optimaal functionerend multimodaal vervoerssysteem. Het direct stimuleren van modal shift en intermodaal vervoer door middel van subsidies past niet in deze lijn.

Bovendien is van de SBV minder gebruik is gemaakt dan van zijn voorganger, de TBBV. Dit komt waarschijnlijk doordat in de afgelopen jaren door de diverse subsidieregelingen al een aanzienlijke modal shift gerealiseerd is. De verwachting is dan ook dat een nieuwe subsidieregeling voor intermodaal vervoer duidelijk minder effect zal sorteren dan de SBV. Om deze redenen ligt een vergelijkbare nieuwe subsidieregeling voor intermodaal vervoer niet voor de hand.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs