

Ministerie van infrastructuur en waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500EX DEN HAAG

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement

Zwijndrecht, 11 maart 2024

Geachte mevrouw De Jong,

Namens Koninklijke Binnenvaart Nederland wil ik graag onze zienswijze delen met betrekking tot het 'Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement'. Koninklijke Binnenvaart Nederland behartigt namens alle beroepsmatige vaarweggebruikers de vaarwegbelangen o.a. op het gebied van nautisch-technische zaken en de infrastructuur.

Wij hebben kennis genomen van het Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement en maken graag van de gelegenheid gebruik om hierop onze zienswijze uit te brengen. Integraal Riviermanagement is een programma waarin Rijk en regio samenwerken aan een toekomstbestendig riviereengebied. Één van de vijf rivierfuncties die zijn gedefinieerd binnen het programma is scheepvaart. Alvorens in te gaan op het inhoudelijke ontwerp programma geven wij graag kort weer wat de toegevoegde waarde is van de binnenvaart voor Nederland.

De waarde van binnenvaart

Vrijwel onopgemerkt gaat in Nederland 35% tot 40% van het totale goederentransport over het binnenwater. Daarmee worden enorme verkeersopstoppen op de weg voorkomen; op het water is overigens nog ruimte genoeg voor uitbreiding om meer fileleed en overlast te voorkomen. De binnenvaart speelt een cruciale rol in de bevoorrading van de Duitse maakindustrie die sterk verweven is met de Nederlandse economie en welvaart én de positie van Rotterdam als grootste haven van Europa. Daarnaast vervullen de andere Nederlandse zee- en binnenhavens daarin een essentiële rol. Vrijwel nergens ter wereld levert de binnenvaart een vergelijkbare prestatie. De Nederlandse binnenvaart levert door efficiënt vervoer niet alleen een belangrijke bijdrage aan de economie maar ook aan onze duurzaamheidsdoelstellingen. Niet voor niets stelde de Minister eind 2022 dat 'de binnenvaart goud in handen heeft'. Koninklijke Binnenvaart Nederland is dan ook blij dat de scheepvaart in het Ontwerp Programma IRM als essentieel onderdeel wordt gezien van het riviersysteem.

Uitdaging voor de binnenvaart

De binnenvaart heeft ook te maken met een grote uitdaging. Als we niets doen zal het vervoer over water sterk negatief worden beïnvloed door de groeiende uitdaging van hoog- en laagwater. Hoge en lage rivierafvoeren zijn fenomenen van alle tijden, maar door klimaatverandering zal dit naar verwachting vaker en langduriger voor gaan komen. De binnenvaartsector kan hierdoor haar logistieke functie minder goed vervullen en minder betrouwbaar worden. Om de bereikbaarheid

van het achterland goed te houden zijn visie en keuzes nodig. En dat is precies waar het Ontwerp Programma IRM op inspeelt.

Scheepvaart en het Ontwerp Programma IRM

De scheepvaart is in grote lijnen tevreden met het voorliggende programma. Inmiddels is het (inter)nationale belang van de scheepvaart in dit traject erkend en wordt terecht ingezet op het 'klimaatadaptief instandhouden en inrichten van de hoofdvaarwegen, zodat zij geschikt zijn om de verwachte toekomstige economische groei én de beoogde modal shift [van weg naar water en spoor om het wegennetwerk te ontlasten] te blijven faciliteren'. De huidige scheepvaartklassen op de rivieren, zoals nu vastgelegd in internationale afspraken, blijven gefaciliteerd. Gezien de mogelijkheden die vervoer over water biedt is dit wat KBN betreft een uitstekend uitgangspunt.

De belangrijkste beleidskeuze voor de binnenvaart in het Ontwerp Programma IRM gaat om de aanpak van de bodemerosie (voornamelijk op de Waal). Het is goed om te zien dat dit nu op de agenda staat nadat dit al meer dan 10 jaar op diverse momenten door de scheepvaart onder de aandacht is gebracht.

Daarnaast is het goed dat in dit programma de diverse rivierfuncties integraal worden gezien. Het is voor geen van de rivierfuncties goed om een eigen traject te lopen wanneer maatregelen voor de ene functie negatieve effecten hebben op een andere. De ambitie van IRM sluit hier dan ook naadloos op aan: 'de ambitie van het nieuwe rivierenbeleid is te komen tot een toekomstbestendig rivierengebied dat als systeem goed functioneert en meervoudig bruikbaar is'. Koninklijke Binnenvaart Nederland kan niet anders dan deze ambitie van harte onderschrijven.

De aanloop naar dit Ontwerp Programma IRM was geen makkelijke weg maar met deze integrale benadering van alle rivierfuncties, waarin ook het binnenvaartbelang is opgenomen, is wat KBN betreft een goede balans gevonden. En, iets wat goed is moet ook zo blijven. KBN wil daarom benadrukken de balans in het vervolg van het programma ook te behouden. Ook met de ontwikkeling van het werkprogramma en de verdere uitvoering van de maatregelen.

Aandachtspunten

Hoewel KBN in grote lijnen de uitgezette lijn in het Ontwerp Programma IRM onderschrijft, zijn er wat KBN betreft nog een aantal aandachtspunten. In een viertal punten vragen we aandacht voor aanscherping van de beleidskeuzes.

Allereerst is er veel 'vervolgonderzoek' in dit programma opgenomen. Dat maakt dat (een deel van) de beleidskeuzes niet concreet zijn. Dat maakt ook dat het schort aan de uitvoering, terwijl scheepvaart (evenals andere rivierfuncties) nu al kampt met de gevolgen van hoge en lage rivierafvoeren en bodemerosie. In de komende 5 jaar lijkt er van die uitvoering nog niets terecht te komen. Te nemen maatregelen op de IJssel en Waal (aanpak bodemerosie) voor het verbeteren van de bevaarbaarheid laten op zich wachten omdat kaders niet helder zijn. Wij dringen erop aan om prioriteit te geven aan uitvoering van no-regret maatregelen in dit programma die bijdragen aan het oplossen van de problematiek die speelt voor alle rivierfuncties. Uitvoering zou ook kunnen worden gestart in de vorm van pilotprojecten. In het Ontwerp Programma IRM is daar ruimte voor en er zijn ook diverse lopende pilotprojecten onder de vlag van IRM. Deze lopende

pilots hebben echter geen gedefinieerde bijdrage voor het beleidsdoel voor bodemligging en sedimenthuishouding. Juist omdat de aanpak van bodemligging no-regret is, zou er wat KBN betreft een of meerdere pilot(s) gestart kunnen worden die een bijdrage leveren aan dit beleidsdoel. Gedacht kan worden aan het verlengen van het pilotproject Langsdammen (valt nu niet onder IRM) of het opzetten van een nieuw pilotproject rondom dit langsdammen concept. De locatiebepaling van een dergelijk pilotproject zou dan moeten geschieden aan de hand van de grootste knelpunten in het systeem.

De referentie aan de focus op de grootste knelpunten in het systeem brengt ons bij het tweede aandachtspunt. Voor scheepvaart is het belangrijk te denken in corridors. Scheepvaart kent regionale problematieken, maar deze zijn eigenlijk altijd onderdeel van een geheel, een corridor. Nadenken over een aanpak behoeft dan ook een integrale benadering waarin vervoerscorridors in zijn geheel worden aangepakt. De zwakste schakel, het ondiepste stuk of het onbetrouwbaarste object, is immers bepalend. Begrijpelijkerwijs zal uitvoering van maatregelen geschieden in gebieden. Het is dan echter essentieel om bij uitvoering van maatregelen in gebieden oog te houden voor het systeem. Deze waarborg is wat ons betreft onvoldoende opgenomen in het Ontwerp Programma IRM en KBN pleit ervoor deze waarborg wél op te nemen.

In het verlengde hiervan is ten derde de internationale component van IRM wat KBN betreft te mager. Veel rivierfuncties, denk aan zoetwatervoorziening, natuur en hoogwaterveiligheid houden niet op bij onze grenzen. Het zijn allemaal vraagstukken voor het gehele stroomgebied. Veelal zijn we bij deze functies afhankelijk van onze buurlanden. Ook voor het vervoer over water is bij uitstek een internationale bezigheid. Een verschil is dat we als Nederland met onze unieke Nederlandse vloot en krachtige zeehavens het achterland ook wat te bieden hebben! Wij zijn van mening dat het internationale gesprek daarom voor IRM meer aandacht behoeft. Integraal afstemmen met onze buurlanden biedt kansen voor alle rivierfuncties en de brede welvaart. Wij verzoeken de internationale component binnen IRM verder uit te breiden en verder te streven om de internationale overleggen die er al zijn op het gebied van riviermanagement te benaderen vanuit de geest van IRM.

Als vierde en laatste aandachtspunt wil KBN benadrukken dat er in het proces voldoende aandacht moet zijn voor een goede samenwerking met de scheepvaart. De waterwereld en de scheepvaartsector weten elkaar (in Nederland) steeds vaker te vinden om op een constructieve manier het overleg te voeren. Toch kan het zijn, zonder dat dit de bedoeling is, dat scheepvaart wordt vergeten in vraagstukken in het waterbeheer. Het is daarom goed om in de governance en samenwerkingswijze een goede samenwerking tussen waterbeheer en scheepvaart te verankeren.

Samenwerking

Rivierbeheer is vanwege alle belangen een complexe puzzel. Samenwerken is daarin belangrijk. Die samenwerking is ook waar KBN voor heeft gepleit in onze, eind 2023 uitgebrachte, 'laagwatervisie voor de binnenvaart'. In deze visie is uitgewerkt welke zaken er voor de binnenvaart belangrijk zijn als het gaat om veranderende omstandigheden van het klimaat. Deze visie sturen wij ter informatie als bijlage mee met deze zienswijze.

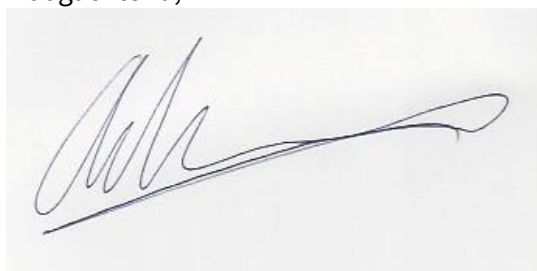
Samenwerking heeft inzet van alle partijen; Koninklijke Binnenvaart Nederland is dan ook graag bereid mee te denken over oplossingen. Dat kan op allerlei manieren, maar graag willen wij één mogelijkheid in het bijzonder onder de aandacht brengen. En dat gaat om de recent door de Minister opgerichte Binnenvaarttafel. Met een brede vertegenwoordiging van stakeholders uit de binnenvaartsector is de Binnenvaarttafel wat KBN betreft een uitermate geschikt platform om, onder leiding van een onafhankelijke voorzitter vanuit het OFL, te adviseren over besluitvorming.

Resumé

- Integraal Riviermanagement is een stap voorwaarts! Het grootste probleem voor de binnenvaart, de bevaarbaarheid van de Waal, wordt eindelijk opgenomen in het beleid
- Actie blijft met dit beleid de komende jaren nog uit. Het versnellen van de uitvoering is cruciaal
- Binnenvaart stopt niet bij de Nederlandse grens, Integraal Riviermanagement moet internationaal doorpakken

Wij hopen dat deze zienswijze wordt meegenomen in de verdere besluitvorming en zijn beschikbaar voor overleg om tot gezamenlijk gedragen oplossingen te komen. Tevens wensen wij u veel wijsheid in deze complexe integrale opgave.

Hoogachtend,



Ad Koppejan
Voorzitter
Koninklijke Binnenvaart Nederland

Deze zienswijze wordt mede ondersteund door:

- evofenedex
- Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
- Vereniging van Waterbouwers