

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Zwijndrecht, 21 September 2018

Briefnummer: 1230

Betreft: Diepgang Waal

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

De droogte waar wij deze zomer mee geconfronteerd zijn en de lage waterstanden op de Rijntakken hebben de kwetsbaarheid van ons natuurlijke riviersysteem als vervoersader pijnlijk inzichtelijk gemaakt. De scheepvaartsector wordt langdurig geconfronteerd met lage waterstanden op de vaarwegen waarbij op de Waal de waterstand zo ver is uitgezakt, dat uiteindelijk langdurig met een beladingsgraad van minder dan 40% gevaren moet worden. Wij constateren dat gedurende laagwaterperiodes de bevaarbaarheid van de Waal achterblijft bij die van de Rijn in Duitsland en willen daar, als Centraal Overleg Vaarwegen (COV), onze zorg over uiten. Het COV is een samenwerkingsverband waarin vervoerders, logistieke dienstverleners, verladers en waterbouwers samenwerken in het streven naar een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk in Nederland dat optimaal economisch benut kan worden.

Akte van Mannheim

Met artikel 28 van de Akte van Mannheim verbinden partijen, waaronder Nederland, zich om ieder voor zijn gebied, het vaarwater van de Rijn in behoorlijke staat te brengen en te onderhouden teneinde de bevaarbaarheid en een streefdiepte te waarborgen. Ook artikel 3 lid b van de Scheepvaartverkeerswet beoogt dit. De laatste jaren zijn tal van maatregelen genomen die het riviersysteem beïnvloed hebben. Nu zien wij dat de streefdiepte op de Waal niet langer gehaald wordt en wijten dit mede aan een verzuimd rivierbeleid, waarin waterveiligheid, waterkwaliteit en scheepvaart onvoldoende integraal worden benaderd. Wij pleiten voor een samenhangend, boven regionaal en internationaal rivierbeleid voor de Nederlandse Rijntakken, zodat het cumulatief effect van maatregelen over het gehele riviersysteem inzichtelijk wordt.

Waal economische slagader

Jaarlijks passeren ruim 100.000 vrachtschepen de Waal, welke gezamenlijk 130 miljoen ton lading transporteren. De Waal is daarmee een essentiële transportas die de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen verbindt met het Europese achterland. Het is belangrijk om deze slagader van de Nederlandse economie goed te onderhouden. Door de klimaatverandering zullen we op de Waal en de Rijn steeds vaker te maken krijgen met hoger hoogwater en lager laagwater. Tijdig baggeren en

maatregelen treffen om bodemerrosie tegen te gaan zijn daarom van evident belang. De streefdiepte van 2,80 m bij de overeengekomen lage rivierstand (OLR) zal, conform internationale afspraken, altijd gegarandeerd moeten blijven, evenals een vaarwegbreedte van minimaal 150 m.

Diepgang Waal zorgelijk

In het verleden lag voor het internationale scheepvaartverkeer het kritische diepgangspunt tot Keulen op de Rijn in Duitsland. De laatste jaren blijkt dat de waterdiepte op de Waal afneemt en de minst diepe locatie inmiddels in Nederland ligt. De Waal kent een streefdiepte van 2,80 m bij OLR. De streefdiepte en het OLR zijn gebaseerd op internationale afspraken vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Het OLR is vastgesteld op een afvoer van 1020 m³/sec bij Lobith en een waterstand van 739 NAP. Normaliter zou bij deze afvoer en waterstand rond de 2,80 m waterdiepte beschikbaar moeten zijn. Wanneer wij dit echter met de recente minst gepeilde diepgang vergelijken, zien wij dat op de Waal 40 tot 60 cm te weinig waterdiepte beschikbaar is. Wij stellen op basis daarvan vast dat Nederland niet langer aan haar internationale verplichtingen vanuit de CCR, betreffende bevaarbaarheid van de aktewateren, kan voldoen. Dit gemis aan waterdiepte schaadt de scheepvaartsector in ernstige mate.

Inspanningsverplichting

Op basis van de bijgevoegde analyse (bijlage 1) menen wij dat Nederland een juridische inspanningsverplichting heeft om een streefdiepte van 2,80 m op de Waal te bewerkstelligen. Wij vragen u op basis van internationale afspraken, de scheepvaartwet, het BPRW en het Rivierkundig Beoordelingskader te zorgen dat de Waal blijft voldoen aan de internationale eisen die de functie scheepvaart stelt.

Tot slot hopen en vertrouwen wij erop, dat u het belang van de Waal als transportader voor de Nederlandse economie onderkend en dat u voldoende budget vrijmaakt, zodat deze urgente situatie aangepakt kan worden en een adequaat vaarwegennetwerk gewaarborgd blijft.

Hoogachtend,



E. L. Schulz,
Voorzitter Centraal Overleg Vaarwegen

Bijlage 1: Juridische analyse inspanningsverplichting Nederland waterdiepte Waal

Het Centraal Overleg Vaarwegen zijn:



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart



KONINKLIJKE
BLN-SCHUTTEVAER



VERENIGING VAN
WATERBOUWERS



the Blue Road
duurzaam vervoer over water

Centraal Overleg Vaarwegen
Scheepmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
T: 078 78 20 565 E: info@bln.nl