



NU AL GELD TEKORT VOOR ONDERHOUD

Volle kracht achteruit?

Een tekort van 400 miljoen en vast geld geleend van toekomstige begrotingen. Minister Melanie Schultz heeft te weinig geld om de belangrijkste Nederlandse vaarwegen te onderhouden, stelt ook de Rekenkamer vast. Dat kan nooit goed gaan.

Tekst: Frank den Hoed | Foto: Roger Dohmen Fotografie/HH ►

Meer over water

De economische crisis heeft ervoor gezorgd dat het een aantal jaren minder druk was op de Nederlandse snelwegen. Maar met het intredende herstel nam ook de belasting van het wegennet (en dat in het achterland) weer toe. En dat vertaalt zich in meer en langere files. Verschuiving van de groeiende ladingstroom van de weg naar het water (en rail) is een (belangrijk) deel van de oplossing. De Nederlandse overheid propageert die zogenoemde *modal shift* al jaren. Het zorgt voor minder files en is beter voor het milieu. Voorwaarde voor die overgang is dan wel dat het vaarwegennet er optimaal bij ligt. En dat is nu precies waar het volgens de Algemene Rekenkamer aan schort. De binnenvaart ondervindt al langer hinder van achterstallig onderhoud. Met verstrekende gevolgen, zo blijkt ook uit informatie van Rijkswaterstaat. Vorig jaar golden op zeven locaties verspreid over het land tijdelijke vaarbeperkingen vanwege een te beperkte diepte van een vaarweg. Verder kwamen bij de dienst 71 schadeclaims binnen vanwege gebreken aan vaarwegen en incidenten bij onderhoudswerkzaamheden. Gezamenlijke 'waarde' van die claims was bijna 750.000 euro.



Een binnenvaartschip afmeren aan de autosteiger langs de IJssel bij Kampen voelt als een spelletje Russisch roulette. Halverwege de rivier is een ondiepte waar je letterlijk niet omheen kunt als je met een geladen schip de steiger wilt bereiken. Schippers die hun auto willen laden of lossen sturen er met samengeknepen billen op af. Elke keer weer is de vraag: loop je tijdens die manoeuvre vast of niet? En als je vastloopt, lukt het dan nog om op eigen kracht weer los te komen? Nico Stam, schipper/eigenaar van ms Zeldenrust, heeft op de bewuste plek ook al een keer vastgezet. Maar hij had de mazzel dat hij zijn binnenvaartschip nog op eigen kracht los wist te krijgen. Een collega van hem had minder geluk. Zijn schip kwam zo muurvast te zitten dat er een kraanschip aan te pas moest komen om het te lichten. De schipper mocht zelf opdraaien voor de bergingskosten. Terwijl de oplossing zo simpel lijkt: baggeren. Maar dat gebeurt dus niet, zegt Stam. 'Je kunt de blaren op je tong praten, het lukt ons maar niet om Rijkswaterstaat tot actie te verleiden.' Het zou hem niet verbazen als dit een kwestie is van een tekort aan budget voor onderhoud.

WEER TEKORTEN

Is de situatie in Kampen inderdaad te wijten aan achterstallig onderhoud? Het zou zomaar kunnen. Half oktober presenteerde de Algemene Rekenkamer een alarmerend rapport over het onderhoud aan de hoofdvaarwegen in Nederland. Daaruit blijkt dat minister Melanie Schultz van Infrastructuur en Milieu (IenM) tot 2020 400 miljoen euro tekort komt om de vaarwegen in goede conditie te houden. De achterstanden die daardoor ontstaan, leveren volgens de Rekenkamer een risico op van extra kosten en hinder voor de scheepvaart (zie

kader Meer over water). Achterstanden zijn er ook nu al. Begin dit jaar had Rijkswaterstaat 790 onderhoudsklussen aan het hoofdvaarwegennet nog niet uitgevoerd, terwijl die al wel afgerond hadden moeten zijn. Met het achterstallig onderhoud, waaronder oeverherstel, uitbaggeren van vaarwegen en vervangen van damwanden, is 137 miljoen euro gemoeid. Vooral in Brabant, Limburg en Zeeland is een inhaalslag nodig om weer op schema te komen. En dat is nog maar het halve verhaal. Schultz houdt alleen rekening met gepland onderhoud. De realiteit is dat er elk jaar wel een pluk ongepland onderhoud bij komt. En dan kan het snel gaan. Zoals bleek bij de calamiteit met de sluis bij Eefde. Herstel van een onverwacht neergekomen sluisdeur kostte bijna 5 miljoen euro. Dat bedrag komt bovenop de 5,8 miljoen euro voor regulier onderhoud die was uitgetrokken voor de periode 2015-2018.

Het is niet de eerste keer dat er te krap is begroot om het onderhoud aan het hoofdvaarwegennet naar behoren te kunnen uitvoeren. Ook in 2003, 2008 en 2011 was er te weinig geld voor beschikbaar. Beide keren moest het kabinet grote bedragen vrijmaken om Rijkswaterstaat de armslag te geven om de achterstand in het onderhoud weg te werken. Ook nu moet er extra geld op tafel komen: tot 2020 400 miljoen euro.

PROBLEMEN DREIGEN

Als het ministerie van IenM nu niet snel extra geld voor onderhoud reserveert, dreigen er echt grote problemen, waarschuwt Marleen Buitendijk. Buitendijk is beleidsadviseur bij binnenvaart-brancheor-organisatie BLN en ervaringsdeskundige; ze was jarenlang binnen-



‘STRAKS HEBBEN WE HIER BELGISCHE TOESTANDEN’

schipper. En voorziet onder meer problemen bij de uitvoering van het reguliere baggerprogramma van Rijkswaterstaat. Het kan volgens haar bijna niet anders dan dat dit vertraging oploopt. Te laat baggeren leidt tot ondieptes in vaarwegen. En de gevolgen daarvan zullen snel merkbaar zijn. ‘Het meest gangbare binnenvaartschip voor de Rijnvaart meet 110 meter bij 11,40 meter. Met elke 10 centimeter minder vaardiepte kan er 100 tot 120 ton lading minder mee. Dat staat gelijk aan het laadvermogen van drie vrachtautocombinaties. Schepen zullen ook hun snelheid moeten aanpassen en mogelijk zelfs moeten omvaren.’

Omvaren moeten binnenvaarders ook als sluizen of bruggen door achterstallig onderhoud langdurig buiten gebruik raken. Risicovol zijn vooral die locaties waar maar één sluis beschikbaar is, zoals in de Maas bij Grave, in het Margrietkanaal bij Lemmer en in het Twentekanaal bij Eefde. Wat langdurige uitval van een sluis kan betekenen, heeft Anne-Ruth Scheijgrond, expert binnenvaart bij Combi Terminal Twente (CTT) & Port of Twente) nog scherp op het netvlies. De onverwachte stremming van de sluis bij Eefde – de enige toegang tot de containerterminal – leverde CTT én de schippers die op het Twentekanaal varen een schadepost op van vele miljoenen euro's. Ook een groot aantal bedrijven achter de sluis was miljoenen kwijt – in hun geval omdat ze op zoek moesten naar alternatieven. Scheijgrond vreest dat die geschiedenis zich in 2017 gaat herhalen. Voor dat jaar staat groot onderhoud gepland aan de sluizen bij Delden en Hengelo. Die klus omvat onder meer de renovatie van de oude sluisdeuren waar Rijkswaterstaat 35 dagen voor heeft uitgetrokken. Dat kan sneller als gekozen wordt voor nieuwe deuren, die op voorhand kunnen

worden gemaakt. ‘Ik begrijp dat de dienst niet zit te wachten op een extra investering van 550.000 euro volgens Rijkswaterstaat. Maar daar staat tegenover dat de bedrijven achter de sluizen dik 2 miljoen euro minder schade lijden. En dan heb ik nog niet eens het voordeel voor Rijkswaterstaat meegerekend van de langere levensduur van nieuwe sluisdeuren.’

VERSOBERD EN GESNOEID

Het ministerie van IenM promoot graag het vervoer over water (zie kader Meer over water). Maar als datzelfde ministerie vervolgens onvoldoende geld uittrekt om de Nederlandse vaarwegen in topconditie te houden, komt daar weinig van terecht, verzucht Scheijgrond. Ze verbaast zich over de manier waarop de overheid haar boekhouding doet. ‘Elke zichzelf respecterende ondernemer schrijft af op bedrijfsmiddelen en reserveert geld om weer te kunnen investeren. Maar gek genoeg gaat de overheid zo niet te werk.’ Ze wijst er op dat er de afgelopen jaren vooral zwaar is bezuinigd. De bediening van bruggen en sluizen is versoberd, er is fors gesnoeid in het aantal ligplaatsen voor de beroepsvaart – om kostbaar onderhoud voor te zijn – en ga zo maar door. ‘Vroeger schreeuwden we moord en brand over de erbarmelijke omstandigheden waaronder binnenvaarders in België hun werk moesten doen, met sluizen die er om de haverklap uit lagen en zo meer. Maar als we niet uitkijken gaan we in Nederland dezelfde kant op.’ Om de voortrekkersrol in de logistiek te behouden, is investeren in de vaarwegen onontbeerlijk, zegt ook Buitendijk (BLN). ‘De laatste jaren is het marktaandeel van de binnenvaart ten opzichte van weg en spoor gegroeid, precies zo als het Rijk het graag



MICHEL WINBERG/ANP

ziet. Binnenvaartondernemers hebben de afgelopen jaren ook veel geld gestoken in verduurzaming en modernisering van hun vloot. Maar de verbeteringen komen alleen tot hun recht als de vaarwegen op orde zijn. Alles valt of staat bij goed beheer en onderhoud en een tijdige renovatie of vervanging van objecten als sluisdeuren en bruggen. Daar moet dan natuurlijk wel voldoende budget voor zijn.' Minister Schultz lijkt zich daarover vooralsnog geen al te grote zorgen te maken. Ze bevestigt de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat de behoefte aan geld voor onderhoud wel is toegenomen. Van een structureel tekort en grootschalig achterstallig onderhoud zou echter geen sprake zijn. Maar de 'creatieve rekenmethodes' waarvan de bewindsvrouw zich bedient doen anders vermoeden. Eerder al hevelde Schultz geld uit het budget voor de aanleg van nieuwe voorzieningen over naar onderhoud. En nu heeft ze vast een voorschot genomen op het geld dat op haar begroting staat voor onderhoudswerkzaamheden ná 2020. Wat in de toekomst alleen maar zal leiden tot nieuwe tekorten, zo waarschuwt de Rekenkamer. Handelaars, producenten, binnenvaartondernemingen en waterbouwbedrijven verenigd in het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) vrezen dat hierdoor nieuwe achterstanden ontstaan bij het onderhoud aan de vaarwegen. Vandaar de gezamenlijke oproep aan minister Schultz om alsnog zo snel mogelijk in elk geval het nu al voorziene gat van 400 miljoen euro te dichten. Scheijgrond: 'Ondernemers zijn blij met de geplande investeringen in de vaarwegen, maar de basis op orde houden blijkt lastig te zijn. Op die manier is het moeilijk te vertrouwen in de overheid.' ■

www.vno-ncw.nl/infrastructuur

Het budget van Melanie Schultz wordt steeds knapper

