**

Aan: de Vaste Kamercommissie voor I en M  
Van: Roland Kortenhorst, namens Koninklijke BLN-Schuttevaer  
Betreft: voorbereidingsnotitie Ronde Tafel Gesprek, te houden 26 oktober 2016

=========================================================================================

De afgelopen beantwoording van de door de Tweede Kamer gestelde schriftelijke vragen over de Rijksbrede Maritieme Strategie, de reactie op de Kamerbreed aangenomen motie Lutz/ Cegerec en tenslotte een aantal recente ontwikkelingen leiden tot een gevoel van teleurstelling. Welke prioriteit, of erger: welke waarde voor Nederland, herkennen de ministeries nog voor de nationale motor die Maritiem Nederland heet? Waar is de doorvertaling in Rijksbeleid van het besef dat de Maritieme sector staat voor ruim 250.000 banen, voor volle procentpunten van het BNP, en dat nog eens voor het overgrote deel uit export? De motie Jacobi/ Cegerec bovendien roept op tot DOEN rondom, ook voor de binnenvaart cruciaal, toegepast onderzoek. Invulling van dat doen hebben we niet kunnen teruglezen.  
  
Maar wat wellicht extra teleurstellend is dat de genoemde brieven, en recent een aantal gebeurtenissen, laten zien dat ook het sterk verkokerde denken tussen de ministeries maar ook binnen de ministeries leidt tot geen of verkeerde keuzes.

Een uitwerking vanuit het perspectief van de binnenvaart.  
  
 *1. Mono-modaal en mono-ministerieel georganiseerd zijn.*Zoals bekend kan de Betuwelijn de komende jaren, wegens bouwwerkzaamheden in Duitsland, maar zeer beperkt vervoer accommoderen. Het spoor is daarom veel van de lading – ook gevaarlijke lading - om gaan leiden via andere routes, veelal dwars door binnensteden. Dit ondanks dat er eerder een TNO-onderzoek aangeeft dat zo’n 50 % van die ladingstromen ook via de binnenvaart kan worden vervoerd. Pas nadat de Tweede Kamer met moties en andere signalen druk is gaan uitvoeren, is er iets gaan bewegen: € 20.000 is vrijgemaakt om Bureau Voorlichting Binnenvaart met verladers te laten praten. Ondertussen werd € 110 miljoen vrijgemaakt voor spoor-aanpassingen op de omleidingsroutes. Het feit dat dingen zo gaan kan alleen bij een totaal niet samen denken en samen georganiseerd zijn van beleid over spoor en beleid over binnenvaart binnen het ministerie van I en M. Zo ook binnenvaart versus wegverkeer. Iedereen die de vooral door vrachtverkeer veroorzaakte files op de A15 kent, pal naast de Merwede waar nog zeven keer zoveel vracht overheen kan, zal zich afvragen: is dat niet slimmer te combineren?  
Ook tussen ministeries onderling is afstemming een afwezige. Zoals het later beschreven CoVaDem-project laat zien: IenM betaalt € 20 miljoen/ jaar aan het topsectorenbeleid dat EZ uitvoert. CoVaDem zou, indien dat door het innovatiebeleid aldaar zou worden geaccommodeerd, heel veel geld kunnen besparen in vaarweg-onderhoud dat ditzelfde IenM doet (en betaalt).

Verdeeld, en zo door een veel te smalle bril denken en handelen, is eigenlijk ook een element in de drie hierna naar voren gebrachte aandachtsvelden. Strategisch denken eist sowieso: uit de kokers stappen.

*2. CoVaDem:*Een van de meest slimme technieken die MARIN heeft ontwikkeld is COVADEM, Continue Vaarweg Diepte Meting). Een “big data” aanpak waarbij door continu overal op de vaarwegen door minimaal 200 binnenschepen het actuele vaarwegprofiel te meten, en dat in een centrale computer te verwerken, waardoor er actuele en exacte waterkaarten zijn die precieze diepte-informatie geven. Deze “real-time” kaarten worden vervolgens weer beschikbaar gesteld aan de schepen.  
Het project is niet af. Met nog maar een klein bedrag (ca. 1 miljoen €) is het inzetbaar te maken.  
Wat levert het Nederland op? Allereerst: schepen kunnen bij lage waterstanden zo’n 10 % meer gaan laden: de risico-marge kan door de exacte gegevens immers kleiner zijn. Voor CO2-besparing uiterst relevant: het betekent immers per vervoerde hoeveelheid lading dus 10% minder uitstoot.  
Maar ook: vaarweg-onderhoud. De financiële druk op vaarwegonderhoud door RWS is bekend en groot. Met de via COVADEM veel exactere profielkennis van de waterbodem is aanzienlijk gerichter, en dus goedkoper.   
🡺 bespaar RWS-geld door slimmer onderhoud; *maak COVADEM gewoon af*🡺 CO2-besparing: 10 % is bij laag water te realiseren: *maak COVADEM gewoon af*

*3. vloot-innovatie met enorme milieuwinst én een toonbeeld van circulaire economie.*

Ook het huidige, niet alleen het volgende, kabinet heeft CO2 besparing en minder milieubelasting hoog op de agenda staan. Meerdere vragen van de Kamerleden gingen in op het vergroeningsplan dat de Maritieme Maak-industrie met de Nederlandse binnenvaart heeft ontwikkeld om de Nederlandse binnenvaartvloot naar een CO2-uitstootreductie van ca 50 % te kunnen brengen. Deze vloot-innovatie leidt niet alleen tot een enorme milieu-winst; maar is een toonbeeld van circulaire economie. De brief van het ministerie kwam niet verder dan constateren dat dit een zaak voor een volgend kabinet is.  
🡺 Anticiperend op de nationale noodzaak van een intensief beleid op CO2-reductie, maar ook op circulaire economie: een contour van beleid is nu uit te werken, en is nodig .

*4. weg – water transitie, een vervoers-beleid, een file-beleid, een CO2- en milieu-beleid*

Grootscheepse investeringen in wegen zijn niet meer te verwachten. Ondertussen is evident duidelijk dat herstel van de economie een grote groei in vervoer gaat brengen. De filedruk zal met 10-tallen procenten toenemen, zo zegt ook het ministerie van IeM. Veel vragen rondom de Strategiebrief gingen hier op in.  
Juist hier kan multimodaal beleid, en in wezen het multi-ministerieel beleid noodzakelijke oplossingen genereren. Het gecombineerde besef dat:  
- als Nederland niet structureel haar vervoerscapaciteit verbetert, zouden economische groei en de mainports  
 wel eens wezenlijk geremd kunnen worden door congestie en afnemende bereikbaarheid.  
- een standaard 110 meter binnenschip (3000 ton) neemt de lading mee van 100 zware vrachtwagens (30 ton)  
- de CO2-uitstoot per ton per kilometer over water is (op de huidige techniek) de helft van over de weg  
- weg en water infrastructuur worden vrijwel los van elkaar ontwikkeld   
zou er toe moeten leiden dat   
🡺 gewerkt wordt aan een structurele bijsturing van de vervoers-inrichting van Nederland, waarbij ingezet gaat worden op vergaand *gecombineerd denken “weg – water - spoor”.* Een structurele analyse van de kaart van Nederland waarin de vervoers-capaciteit verhoogd wordt door een slimmere benutting van de verschillende modaliteiten, met veel meer overslagpunten. Zo kan bijvoorbeeld voor veel lading die in de steeds langere files staan bereikt worden dat *“het vaart tot voorbij de files, en daarna per weg verder…”*  
🡺 Dit uitwerken kan alleen effectief zijn als het met ***prioriteit*** én ***mandaat*** wordt ingezet, én georganiseerd.