

Geachte griffie,

Bijgaand een motie die unaniem is aangenomen in de gemeenteraad van Bergen op Zoom. De inhoud kan van belang zijn voor iedere gemeente met havenbelangen of vaarwegbelangen in West-Brabant.

Tevens is bijgevoegd een motie en toelichting die de komende maanden zal behandeld worden in het Algemeen Bestuur van het waterschap Brabantse Delta.

Deze mail bevat tevens een link naar de onlinekrant Binnenvaart d.d. 22 oktober 2024, op pagina 2 en 3, met de titel "Natte infrastructuur moet beter – te beginnen in West-Brabant".

<https://onlinekrant.binnenvaartkrant.nl/2024-22-vaart-in-je-carriere/68949906>

Mijn verzoek: stuur deze mail door, als ingekomen stuk ter kennisneming, aan uw gemeenteraad/raadsleden/fracties.

Ik ben altijd bereid om uw raad, fracties of individuele raadsleden nader te informeren over dit onderwerp of te bezoeken.

Met vr.gr.

A solid black rectangular box used to redact the signature of the sender.

Geachte collega's

Op 4 september was de commissie Waterveiligheid en Vaarwegen met op de agenda de "mededeling voor algemeen bestuur Operationeel Nautisch Beleid". Teven was er een mededeling van de portefeuillehouder over een snelle noodzakelijke oever/keringsherstel met zinkstukken en stortsteen aan de Kerkvaart te Waspik.

Namens Ons Water herkende en erkende ondergetekende de noodzaak. Maar wees ik ook op de geschiedenis van dit probleem en de herhaalde discussie over oorzaak en gevolg. De gemeente staat daar (in door haar gereguleerd vaarwater) vaarbewegingen toe die onze waterkeringen ter plaatse kunnen beschadigen. Gemeente en RWS en incidenteel ook de provincie (soms zonder overleg en afstemming), bepalen de vaarregels, die ze ook nog eens niet of zelden handhaven, en wij worden geconfronteerd met de mogelijke gevolgen zoals beschadigen van (voor)oeveren en keringen.

De geschiedenis

In februari 1958, dus 65 jaar geleden, publiceerde de provincie Noord-Brabant het "welvaartsplan voor West-Brabant". Met daarin een plan voor de aanpak van de waterinfrastructuur. Met tal van verbeteringen aan de waterwegen in het werkgebied van wat nu het waterschap Brabantse Delta is. Vaarwegen werden verbreed om schepen tot 1350 ton mogelijk te maken. "Maak ze geschikt voor 1350 ton", was destijds de leuze.

Onder andere het Markkanaal werd verbreed (1976) en het Mark-Vlietkanaal werd aangelegd (1983). Het voor fase 3 geplande kanaal, van de haven van Bergen op Zoom naar de haven van Roosendaal, is er echter nooit gekomen. De plannen waren afgestemd met het departement van Verkeer en Waterstaat.

Na de uitvoering van het, 65 geleden vastgestelde, "welvaartsplan" alleen onderhoud plegen, is niet langer houdbaar. Het vervoer over water verlangt nu echt een andere aanpak. In de presentatie aan de commissie W&V zei de ambtenaar zelf dat schepen de afgelopen jaren langer, breder en meer diepgang hebben gekregen. Ik zelf voegde er toen aan toe; en meer motorvermogen en daarmee meer risico's voor onze waterkeringen en oevers.

West-Brabant kan niet langer achtergesteld worden terwijl Oost-Brabant samen met Rijkswaterstaat het vervoer over water, de afgelopen 50 jaar, wel verder heeft kunnen ontwikkelen en aanpassen aan de eisen van deze tijd.

Ons Water heeft de heroverweging van het vaarwegbeheer onder de aandacht gebracht van de verkenner die bij het waterschap Brabantse Delta aan de slag was. Helaas vonden we in het coalitieakkoord slechts terug onder het kopje "VAARWEGEN"... "De toenemende mobiliteit vraagt ook iets van de vaarwegen die wij beheren voor de provincie. Binnenscheepvaart zal een toenemende belangrijke rol spelen bij het ontlasten van het wegen- en spoornetwerk."

Er moet de bereidheid zijn een aantal zaken nu echt aan te pakken. De tijd van vooruitschuiven is zeker qua ketenbeheer en vaarwegbeheer voorbij.

Wat Nu?

Er is sinds 1958 veel veranderd op het gebied van tonnage en motorvermogen. Transport over water kent anno 2024 andere eisen en mogelijkheden. In het oosten van Noord-Brabant heeft de provincie samen Rijkswaterstaat de mogelijkheden van transport over water de afgelopen jaren sterk verbeterd; denk aan de verbreding van de Zuid-Willemsvaart. Voor de economische ontwikkeling en

een goede invulling van de energietransitie is verbetering van de vaarwegen ook voor ons werkgebied een noodzaak. Dat vraagt wel meer dan de aanduiding IETS in het coalitieakkoord.

Als ons waterschap de waterautoriteit zou willen zijn, dan zullen we nu eisen moeten stellen aan de provincie. Dan moeten we de durf hebben om te zeggen “doe het beheer zelf maar”. Wij willen de zaken goed doen en dat begint met een nieuw plan om de vaarwegen en havenfaciliteiten te verbeteren; dat mag wel na 65 jaar!

Verbazingwekkend was het dan ook om in het coalitieakkoord te lezen: “We voeren het afgesproken takenpakket uit met de huidige inzet”.

De bovengenoemde geciteerde teksten zijn wat Ons Water betreft een gotspe! Het zijn gemiste kansen om op te komen voor de belangen van burgers en bedrijven.

Met de “mededeling voor algemeen bestuur Operationeel Nautisch Beleid” is niet mis. Maar het gaat niet in op de verouderde staat van de vaarwegeninfrastructuur in ons werkgebied.

Feitelijk is de vaarwegeninfrastructuur in ons werkgebied niet meer van deze tijd. De overheid is de verantwoordelijke voor de infrastructuur in ons land. Die infrastructuur is van het grootste belang om de ‘centen’ te verdienen, dus voor onze economie. De huidige vaarwegeninfrastructuur is verouderd en vernieuwing wordt op onderdelen soms aangekondigd maar sinds 1983 is niets meer gerealiseerd of aangepast aan de eisen van deze tijd.

Na de uitvoering van het, 65 geleden vastgestelde, “welvaartsplan” alleen onderhoud plegen, is niet langer houdbaar. Het vervoer over water verlangt nu echt een andere aanpak. De schepen werden sinds 1958 langer, breder en kregen meer diepgang en meer motorvermogen.

Niet alleen de schepen zijn veranderd. Ook het klimaat is veranderd met toenemende weersextremen tot gevolg hebbende. Met als gevolg een grotere behoefte aan waterberging. Kanalen/vaarwegen kunnen een rol spelen in berging van water of het transport naar waterbergingen. Verbreding/uitbreiding van het vaarwegenstelsel kan dus nuttig zijn ingeval de noodzaak tot extra waterberging.

Een andere punt ter overweging is de congestie op de wegen. Een schip met vracht haalt al gauw 15 vrachtwagens van de weg. Een reden te meer om transport over water tot een speerpunt te maken.

Het probleem met de waterkering aan de kerkvaart te Waspik.

In een artikel in de Schuttevaaier in april 2020 wordt al gerept over een aanpak van de haven van Waspik door de gemeente, om deze geschikt te maken voor schepen tot 110 meter met een diepgang van 2,5 meter. Misschien is dat de maat waar in de toekomst rekening mee gehouden zou moeten worden. Na vier jaar is er nog niks van de plannen van de haven van Waspik gerealiseerd.

Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie is het nodig dat de overheden inclusief het waterschap de vaarwegen aanpassen aan de eisen van nu. **Onderhoud is in deze veranderende wereld niet genoeg.**

Overwegende:

- Dat sinds de publicatie van het “Welvaartsplan voor West-Brabant” door de provincie Noord-Brabant in 1958 het vervoer over water ingrijpend is veranderd. De schepen werden sinds 1958 langer, breder en kregen meer diepgang en meer motorvermogen.
- Er na de aanleg van het Mark-Vlietkanaal in 1983 de waterwegen in ons werkgebied niet meer zijn aangepast aan de eisen van deze tijd.
- Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie goed functionerende waterwegen een voorwaarde zijn voor succes
- Het vervoer over water nu echt een andere aanpak verlangt.
- Het huidige gebruik door de scheepvaart een risico geeft voor onze waterkeringen en sluizen.
- Dat anderen, zoals Rijkswaterstaat, het waterpeil en/ of zoutgehalte en verbindingen met open water kunnen wijzigen (met verstreckende gevolgen voor oevervoorzieningen en de scheepvaart).
- Infrastructuur een primaire taak is van de overheden.

Verzoekt het Dagelijks Bestuur in samenspraak en samenwerking met de Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, alsmede de inliggende gemeenten met havens gericht op transport en transportorganisaties (zoals het havenbedrijf Rotterdam) te komen tot een “Welvaartsplan voor West-Brabant 2.0” zodat de waterwegen in het werkgebied van het waterschap Brabantse Delta aangepast worden aan de eisen die modern transport over water nu stelt in het licht van de te voorziene toekomst.

en gaat over tot de orde van de dag.

De gemeenteraad der gemeente Bergen op Zoom in vergadering bijeen op 31 oktober 2024, besprekende de “Zienswijze regionale investeringsagenda SRWBW

Constaterende dat:

In februari 1958, dus 65 jaar geleden, publiceerde de provincie Noord-Brabant het “welvaartsplan voor West-Brabant”. Met daarin een plan voor de aanpak van de waterinfrastructuur. Met tal van verbeteringen aan de waterwegen in West-Brabant. Vaarwegen werden verbreed om schepen tot 1350 ton mogelijk te maken. “Maak ze geschikt voor 1350 ton”, was destijds de leuze.

Onder andere het Markkanaal werd verbreed (1976) en het Mark-Vlietkanaal werd aangelegd (1983). Het voor fase 3 geplande kanaal, van de haven van Bergen op Zoom naar de haven van Roosendaal, is er echter nooit gekomen. De plannen waren afgestemd met het departement van Verkeer en Waterstaat.

Na de uitvoering van het, 65 geleden vastgestelde, “welvaartsplan” is er feitelijk alleen maar onderhoud gepleegd aan de vaarwegen in West-Brabant. Het vervoer over water verlangt nu echt een andere aanpak. In 65 jaar zijn de schepen langer, breder, meer diepgang en meer motorvermogen gekregen.

West-Brabant kan niet langer achtergesteld worden terwijl Oost-Brabant samen met Rijkswaterstaat het vervoer over water, de afgelopen 50 jaar, wel verder heeft kunnen ontwikkelen en aanpassen aan de eisen van deze tijd.

Het wordt tijd voor een inhaalslag. Want er is sinds 1958 veel veranderd op het gebied van tonnage en motorvermogen. Transport over water kent anno 2024 andere eisen en mogelijkheden. In het oosten van Noord-Brabant heeft de provincie samen Rijkswaterstaat de mogelijkheden van transport over water de afgelopen jaren sterk verbeterd; denk aan de verbreding van de Zuid-Willemsvaart. Voor de economische ontwikkeling en een goede invulling van de energietransitie is verbetering van de vaarwegen ook in West-Brabant een noodzaak. Het is tijd voor een nieuw plan om de vaarwegen en havenfaciliteiten te verbeteren; dat mag wel na 65 jaar!

Feitelijk is de vaarwegeninfrastructuur in West-Brabant niet meer van deze tijd. De overheid is de verantwoordelijke voor de infrastructuur in ons land. Die infrastructuur is van het grootste belang om de ‘centen’ te verdienen, dus voor onze economie. De huidige vaarwegeninfrastructuur is verouderd en vernieuwing wordt op onderdelen soms aangekondigd maar sinds 1983 is niets meer gerealiseerd of aangepast aan de eisen van deze tijd.

Niet alleen de schepen zijn veranderd. Ook het klimaat is veranderd met toenemende weersextremen tot gevolg hebbende. Met als gevolg een grotere behoefte aan waterberging. Kanalen/vaarwegen kunnen een rol spelen in berging van water of het transport naar waterbergingen. Verbreding/uitbreiding van het vaarwegenstelsel kan dus nuttig zijn ingeval de noodzaak tot extra waterberging.

Een andere punt ter overweging is de congestie op de wegen. Een schip met vracht haalt al gauw 15 vrachtwagens van de weg. Een reden te meer om transport over water tot een speerpunt te maken.

Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie is het nodig dat de overheden inclusief het waterschap de vaarwegen aanpassen aan de eisen van nu. Onderhoud is in deze veranderende wereld niet genoeg.

Overwegende:

- Dat sinds de publicatie van het “Welvaartsplan voor West-Brabant” door de provincie Noord-Brabant in 1958 het vervoer over water ingrijpend is veranderd. De schepen werden sinds 1958 langer, breder en kregen meer diepgang en meer motorvermogen.
- Er na de aanleg van het Mark-Vlietkanaal in 1983 de waterwegen in West-Brabant niet meer zijn aangepast aan de eisen van deze tijd.
- Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie goed functionerende waterwegen een voorwaarde zijn voor succes
- Het vervoer over water een andere aanpak verlangt.
- Het huidige gebruik door de scheepvaart een risico geeft voor onze waterwegen en sluizen.
- Infrastructuur een primaire taak is van de overheden.

Verzoekt het College van B&W in samenspraak en samenwerking met de Provincie Noord-Brabant, Het waterschap Brabantse Delta, Rijkswaterstaat, alsmede de gemeenten in West-Brabant, alsmede transportorganisaties (zoals het havenbedrijf Rotterdam) en transporteurs te komen tot een “Welvaartsplan voor West-Brabant 2.0” zodat de waterwegen in West-Brabant aangepast worden aan de eisen die modern transport over water nu stelt in het licht van de te voorziene toekomst.

en gaat over tot de orde van de dag.