

Vergaderjaar 1997–1998

25 022

Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 20 maart 1998

Inleiding

Op 17 februari 1998 deed ik u een brief toekomen over «Transport in Balans en de vaarwegen-infrastructuur». In die brief heb ik u toegezegd op een later moment te komen met een uitgewerkt standpunt over de wijze waarop ik invulling wil geven aan mijn voornemen, vanaf 1 januari 1998 de ijsbestrijding op het Nederlandse hoofdvaarwegennet voor rekening van Verkeer en Waterstaat te doen komen.

Dat ik pas op een later tijdstip met die concrete invulling van het ijsbestrijdingsbeleid kon komen, kwam omdat het tot nu toe gevoerde beleid nog geëvalueerd diende te worden en de uitwerking van de modaliteiten voor een nieuw beleid vervolgens gemaakt moesten worden. Dit in samenwerking met het Centraal Informatiepunt Bestrijding IJs (CIBIJ). Het CIBIJ is een samenwerkingsverband voor de bestrijding van ijs, waarin de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer, diverse binnenvaartorganisaties en de EVO samenwerken.

Leidraad van het ijsbestrijdingsbeleid is de afspraak die ik met Uw Kamer maakte bij de behandeling van de nota «Transport in Balans» op 24 februari 1997. Ook voor de winterperiodes met vorst wil ik de modal shift voor meer vervoer over water serieus nemen. Daarop was mijn toezegging gebaseerd – welke Uw Kamer breed steunde – alle kosten voor de ijsbestrijding op het hoofdvaarwegennet voor rekening van het Rijk te nemen.

Met deze brief wil ik u informeren over de manier waarop ik dit voornemen wil uitwerken en over wat ik sedert de vaststelling van de nota «Transport in Balans» op het punt van de ijsbestrijding heb ondernomen.

Hoe verliep het ijsbestrijdingsbeleid op de hoofdvaarwegen tot nu toe?

Sedert eind 1993 betaalt mijn ministerie al een aanzienlijk deel van de kosten. Het in bedrijf houden van de sluizen en de intensieve scheepvaart-begeleiding werden al voor 100% door Verkeer en Waterstaat gedragen, evenals de kosten van ijsbestrijding op de Schelde-Rijnverbinding (op grond van het Tractaat met België). Voor 50% werd bijgedragen in de kosten van daadwerkelijk breken.

Dit kwam er op neer, dat in de afgelopen twee strenge winters van de circa f 7,5 mln ijsbestrijdingskosten gemiddeld per winter, circa f 5,9 mln door de Rijkswaterstaat en circa f 1,6 mln door het bedrijfsleven werd betaald.

Als onderdeel van de evaluatie van het huidige beleid is onder de diensten van de Rijkswaterstaat en provinciale beheerders een enquête uitgezet.

Bovendien is geput uit het evaluatierapport van het CIBIJ.

De meest opvallende zaken die hieruit voortkwamen waren:

- In het algemeen is men er met veel inzet in geslaagd, de vaarroutes zo lang als mogelijk was, bevaarbaar te houden. Klanten van de binnenvaart zijn niet op grote schaal overgestapt op het wegvervoer. Voorkomen is ook, dat veel schepen onderweg in het ijs bleven steken.
- In de praktijk is gebleken, dat het onderscheid tussen intensieve scheepvaartbegeleiding en daadwerkelijk ijsbreken vaak moeilijk te maken was. Immers, wanneer precies was er intensieve scheepvaartbegeleiding nodig, wanneer moest worden overgegaan tot daadwerkelijk ijsbreken? Hierdoor was de grens van een 100%- of 50%-bijdrage lastig te bepalen.
- Het bleek een probleem, het deel van de kosten te innen dat ten laste van het bedrijfsleven kwam. Maanden later was het CIBIJ nog bezig, deze gelden in te zamelen.
- Een punt van aandacht voor het nieuwe beleid is de afstemming tussen de diverse actoren (ijscomités, CIBIJ, beheerders) in de verschillende werkgebieden. Met name de afstemming bij de samenstelling en vertrektijden van konvooien op sommige knooppunten bleek niet altijd voldoende.

Contouren nieuw beleid ijsbestrijding

Zoals ook in het verleden bij het bestrijden van ijs voor de scheepvaart, geldt ook voor het nieuwe beleid als dominante- randvoorwaarde, dat de standzekerheid en gebruiksgereedheid van de objecten en waterkeringen onder geen beding in gevaar mogen komen. Voorbeeld: voorkomen moet worden dat met name door het ijsbreken op de rivieren elders ijsdammen kunnen ontstaan, die tot een ongeoorloofde waterstandverhoging kunnen leiden.

De belangrijkste punten die in het nieuwe beleid geregeld moeten worden, zijn de coördinatie en wie het initiatief neemt tot daadwerkelijke actie.

Uitgangspunt is: wat goed ging, moet vooral zo blijven.

Met name wordt met dit laatste bedoeld op de werkgebieden waar het initiatief bij ijscomités ligt. Doorgaans is dit een samenwerkingsverband van regionale en lokale beheerders en/of het betrokken bedrijfsleven, die

ijsbrekers inhuren. Veelal droeg het Rijk in een dergelijk samenwerkingsverband 50% bij. De onderliggende overeenkomsten tussen deelnemende partijen in zo'n comité kunnen gehandhaafd worden, met dien verstande dat zij op het punt van de rijksbijdrage aangepast dienen te worden. Waar nodig en mogelijk zal een betere coördinatie en afstemming tussen de diverse werkgebieden moeten plaatsvinden.

Verbetering van de coördinatie en afstemming

Om het initiatief en de coördinatie landelijk te regelen en zo nodig te verbeteren, wordt een Coördinatie Orgaan Bestrijding IJs (COBIJ) ingesteld. Hierin hebben zitting vertegenwoordigers van mijn ministerie, het varende bedrijfsleven en het CIBIJ, aangevuld met vertegenwoordigers van de diensten die in vorstenperioden de ijsbestrijding op het hoofdvaarwegennet uitvoeren.

Voor de operationele inzet is er een dagelijkse groep, bestaande uit de daadwerkelijke ijsbestrijders van de rijks- en provinciale beheerders van het hoofdvaarwegennet. In deze groep is ook opgenomen het Berichten-centrum van het RIZA, dat de dagelijkse informatie-voorziening over de ijstoestand op de vaarwegen en de berichtgeving aan de media verzorgt. Tenslotte bevat de groep ook diegenen die de dagelijkse bezetting van het CIBIJ vormen.

Het is de bedoeling, dat het COBIJ in ieder geval twee keer per jaar bijeenkomt: in het najaar om de komende vorstperiode voor te bereiden en in het voorjaar om de afgelopen winter te evalueren. Het COBIJ zal kort na de oprichtingsbijeenkomst (dit voorjaar) een bijzondere vergadering beleggen met vertegenwoordigers van andere vaarwegbeheerders zoals de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Nationale Havenraad en het Interprovinciaal Overleg. Het is immers van belang dat deze vaarwegbeheerders ons voorbeeld volgen en dat in samenwerking met hen wordt nagegaan of zij onder soortgelijke voorwaarden zoals het Rijk nu doet, de ijsbestrijding op de vaarwegen die zij beheren voor hun rekening kunnen nemen.

Van de dagelijkse groep is het de bedoeling, dat de leden bij vorst dag en – zo nodig – nacht met elkaar in verbinding staan voor de routecoördinatie en onderlinge afstemming tussen de beheersgebieden; met name waar het de aankomst- en vertrektijden en de samenstelling van de konvoien betreft.

In deze organisatievorm zie ik een goede mogelijkheid voor het maken van onderlinge afspraken over, en de verdere uitwerking van coördinatie, initiatief, berichtgeving en wijze van inzetten van ijsbrekers.

Overige aspecten

In de praktijk blijkt her en der de wens te bestaan, ook het ijsbreken in havens onder de 100%-vergoeding te laten vallen. Daartoe ben ik niet bereid. Mijn uitgangspunt is dat – evenals op de weg – iedere vaarwegbeheerder een eigen verantwoordelijkheid heeft. Bovendien zou er rechtsongelijkheid kunnen ontstaan tussen diverse havens. Wel zullen we in het overleg met de andere vaarwegbeheerders nagaan hoe we gezamenlijk kunnen streven naar een effectieve oplossing van dit vraagstuk.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink