

COLUMN

Bart Bouwens



Kunst of Kunde

'Waterbouw: Kunst of Kunde'... Dat is het thema van de Waterbouwdag, die dit jaar plaatsvindt op dinsdag 10 november. De Waterbouwdag is een jaarlijks terugkerend congres en beurs waar alle waterbouwkundigen van Nederland rondlopen om de laatste ontwikkelingen in de waterbouw te horen en te zien.

En nieuwe ontwikkelingen zijn er. Gelukkig maar, want ze zijn broodnodig in onze traditionele waterbouwkundige wereld. De komende tientallen jaren zullen er grote investeringen moeten plaatsvinden aan onze infrastructuur. Zonder nieuwe ontwikkelingen zullen die investeringen veel te hoog blijken voor onze samenleving. Op dit moment wordt al een groot tekort voorzien als gevolg van achterstallig onderhoud. Wat mij betreft gaat het er dus niet om of waterbouw een vorm van Kunst is maar of we in de waterbouw voldoende Kunde bezitten om de komende uitdagingen het hoofd te bieden.

Om de binnenvaart de strijd met andere vervoersstromen aan te kunnen laten gaan moet er de komende 20 jaar fors worden geïnvesteerd. Zo moeten we in elk geval de 650 kunstwerken (sturen, gemalen, sluisen etc.) in de vaarwegen in Nederland onder de loep nemen en van groot onderhoud voorzien. Van de 137 sluisen in Nederland moeten er 52 stuks een drastische renovatie ondergaan en moeten sommigen zelfs worden vervangen. Op dit moment wordt al hard gewerkt aan meer en ruimere sluisen zodat de wachttijden omlaag kunnen. Maar tegelijkertijd zien we dat meer ingrepen in de binnenvaart en waterbouw nodig zijn. Wat te denken bijvoorbeeld van voldoende overnachtingsplaatsen: centraal gelegen overnachtingsplaatsen en voorzien van noodzakelijke voorzieningen zodat je je als schipper niet in een hoekje weg gestopt voelt. Veilige vaarwegen waar op gevaarlijke punten de nodige begeleiding wordt geboden. En natuurlijk duurzame schepen, liefst vele malen duurzamer dan vrachtwagens doordat ze wellicht in staat zullen zijn om zelf energie op te wekken.

Maar we moeten wel reëel zijn: de investeringen moeten terug verdiend kunnen worden. Sterker nog: als de verwachting niet is dat ze terugverdiend kunnen worden, dan zal de animo om te investeren veel geringer worden. Hoe lager de investering, des te sneller spelen we quitte. In de infrastructuur gaat het om grote bedragen maar hebben we nog te maken met een traditionele kijk op zaken. Blijven we op de traditionele manier doorgaan dan gaat het ons niet lukken. Er wordt nu al ruim 400 miljoen overschrijding voorzien aan achterstallig onderhoud.

Alles overziend staan we voor soortgelijke uitdagingen als in de jaren '50 waarin de Deltawerken prominent op de agenda stonden. Destijds leidde de kunde in de waterbouw tot werkelijke stukjes van kunst. Huzarenstukjes waar we wereldberoemd mee werden en die een impuls

aan onze groei gaven. Nu worden we echter meer gedreven door kosten en worden we daarom genoodzaakt op een heel andere manier te gaan kijken naar die uitdagingen en de markt waarin we werkzaam zijn. Vandaag de dag kunnen we steeds meer en dat moet ook de reden zijn dat we onze aanpak kunnen veranderen. Innovatie is daarbij keihard nodig. We moeten innoveren in toe te passen materialen met bijvoorbeeld een langere levensduur maar ook innoveren in ons onderhoudsdenken. Dat betekent misschien niet meer voor 100 jaar maar voor 50 of 35 jaar het kunstwerk geschikt maken voordat er weer groot onderhoud nodig is.

Daarnaast moet veel meer worden nagedacht over de ontwikkelingen die we verwachten in de komende 50 jaar. Heeft de Maas nog wel steeds dezelfde functie als voorheen, qua waterafvoer, qua type vervoersader. Zullen vervoersstromen toe- of juist afnemen. En welke vervoersstromen zien we juist toe- of afnemen. Welke rol zal de Maas als vervoersader van binnenvaart daarin spelen. Misschien is de conclusie wel dat we met minder stuwen kunnen volstaan op de Maas als we ervoor zorgen dat we op een andere manier voor voldoende beschikbare vaarwegoppervlak kunnen zorgen. Door nieuwe (onder andere visualisatie) technieken kunnen we kijken waar we op vaarwegen zonder menselijke begeleiding kunnen en waar echt niet.

En dat het echt mogelijk is laten wij zien in onze stand op de Waterbouwdag. In de 'dijkenrenovatie' hebben wij, met onze nieuwe dijkversterkingstechniek de Waterontspanner®, inmiddels al laten zien dat het mogelijk is om tegen lage kosten de dijken weer aan de veiligheidseisen te laten voldoen. Daarbij is er zelfs minder hinder voor de omgeving; een dubbel voordeel dus. Mogelijkheden liggen binnen ons bereik maar we zullen er nog veel energie en overtuigingskracht in moeten steken. Want nog niet voor iedereen is de urgentie zo duidelijk.

De vraag dus: Kunst of Kunde? Wat mij betreft zullen we al onze kunde moeten aanspreken om met zo min mogelijk kosten, zo maximaal mogelijk te presteren. Ook dat is een kunst.

Bart Bouwens is consultant en trekker van het cluster Transport over Water bij Movares Water. Hij houdt zich bezig met vraagstukken over Scheepvaart, Transport en Waterbouw. Daartoe behoren vraagstukken rondom ontwikkeling en realisatie van natte infrastructurele voorzieningen zoals sluisen, havens, vaarwegen en bruggen en dijken.

Rijkswaterstaat acht klacht ASV over ligplaatsenbeleid IJmuiden ongegrond

HAARLEM Rijkswaterstaat (RWS) heeft onlangs de klacht van Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) over het ligplaatsenbeleid te IJmuiden ongegrond verklaard. Naar aanleiding van de klacht wordt wel een nieuw onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstige behoefte aan wacht- en overnachtingsplaatsen binnen het beheersgebied van RWS West-Nederland Noord. Tevens wordt onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan het gewenste voorzieningenniveau.

ASV diende op 30 april een schriftelijke klacht in waarin stond dat het leegmaken van de 1e Rijksbinnenhaven, zonder serieuze alternatieven te bieden, op geen enkele manier is goed te praten en onacceptabel is. Daarnaast gaf de ASV aan dat er onvoldoende wacht- en ligplaatsen voor de binnenvaart beschikbaar zijn, dat de huidige voorzieningen op de wel aanwezige wacht- en ligplaatsen meestal ontoereikend zijn en de maximale ligduur van 3 x 24 uur in de meeste gevallen onvoldoende is.

Na onderzoek geeft RWS echter aan dat het aantal wacht- en overnachtingsplaatsen in beginsel voldoende is om aan de vraag te kunnen voldoen. 'Nochtans zal ik in opdracht

van mijn dienst een (nieuw) onderzoek laten uitvoeren naar de huidige en toekomstige behoefte aan wacht- en overnachtingsplaatsen in het gehele Noordzeekanaalgebied, inclusief het daaraan gekoppelde minimale voorzieningenniveau', aldus Drs. A.P. Delpout, hoofdingenieur-directeur van RWS West-Nederland Noord. Uit het door zijn dienst uitgevoerde onderzoek is gebleken dat de wacht- en overnachtingsplaatsen waar afloopvoorzieningen zijn aangebracht, volledig worden benut. De plaatsen waar geen afloopvoorzieningen zijn worden voor ongeveer 60 procent gebruikt. 'Hieruit kan evenwel naar mijn mening niet direct worden afgeleid dat er een significant tekort zou zijn aan afloopvoorzieningen', aldus Delpout. Hij laat onderzoeken of het mogelijk is door het aanbrengen van extra afloopvoorzieningen de bestaande ligplaatsen beter te benutten.

Wat betreft de maximale ligduur op een wacht- en overnachtingsplaats stelt Delpout dat dit wettelijk geregeld is. 'Indien het om dringende redenen noodzakelijk is langer ligplaats te nemen op een wacht- en overnachtingsplaats, dan zal mijn dienst een daartoe strekkend verzoek te allen tijde in welwillende overweging nemen'.

Nieuwe uitgave 'Waardevol Transport'



Het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft een nieuwe uitgave van het veel geraadpleegde feiten- en statistiekenboekje 'Waardevol Transport' uitgebracht. Deze brochure staat bomvol informatie over transport en logistiek, verschillen tussen modaliteiten, infrastructuur, duurzaam vervoer en binnenvaart.

De uitgave is verkrijgbaar in het Nederlands en Engels en op te vragen bij het BVB als papieren versie of digitaal te bekijken via www.issuu.com/bvbinnenvaart/docs/waardetransport_spreads-nl/1

Bart Bouwens is consultant en trekker van het cluster Transport over Water bij Movares Water. Hij houdt zich bezig met vraagstukken over Scheepvaart, Transport en Waterbouw. Daartoe behoren veelal vraagstukken rondom onderhoud en realisatie van natte infrastructurele voorzieningen zoals sluisen, havens, vaarwegen en bruggen en dijken.