

Position Paper

Aan : Commissie Infrastructuur en Waterstaat
Van : Koninklijke Binnenvaart Nederland
Datum : 17 juni 2026
Onderwerp : Position Paper Kaderrichtlijn Water t.b.v. rondetafelgesprek 24 juni

1. Inleiding: steun voor de doelen van de KRW

Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) onderschrijft de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Schoon en gezond water is essentieel voor mens, natuur en economie. Schippers en bemanning (wonen en) werken op het water en hebben direct belang bij een goede waterkwaliteit.

KBN steunt daarom de KRW-doelstellingen. Tegelijkertijd vraagt de uitvoering aandacht voor de samenhang met andere maatschappelijke opgaven, zoals duurzame goederenvervoer en circulaire economie. De voorgenomen gerichte herziening van de KRW biedt hiervoor een belangrijk moment.

2. Noodzakelijk baggeronderhoud en werkbare uitvoering

Een goed functionerend vaarwegennet is randvoorwaarde voor veilige en betrouwbare binnenvaart. Onderhoud en Baggeronderhoud is noodzakelijk om vaarwegen, havens en ligplaatsen in stand te houden en op diepte te houden.

Baggerwerkzaamheden voegen in beginsel geen nieuwe verontreiniging toe aan het watersysteem, maar verplaatsen bestaande sedimenten. KBN onderschrijft daarom het uitgangspunt achter artikel 4, lid 7b dat dergelijke activiteiten onder voorwaarden mogelijk moeten blijven. In de praktijk ontstaat echter onzekerheid over de toepassing van voorwaarden rond monitoring, hersteltermijnen en vergunningverlening. Dit kan leidt tot vertraging van regulier onderhoud.

KBN vraagt daarom om een werkbare en eenduidige toepassing van de uitzonderingsbepalingen, zodat noodzakelijk onderhoud aan vaarwegen niet onnodig wordt belemmerd. Dit is essentieel om de bereikbaarheid van economische en regionalen centra via een fijnmazig netwerk in stand te houden. .

3. Potentiële effecten van KRW-maatregelen op bevaarbaarheid

Maatregelen ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit, zoals natuurvriendelijke oevers, nevengeulen en rivierverruiming, leveren een belangrijke bijdrage aan een robuuster watersysteem.

Tegelijkertijd kunnen deze ingrepen effecten hebben op de scheepvaart, bijvoorbeeld door gewijzigde stromingspatronen en toegenomen sedimentatie in vaargeulen. Dit kan leiden tot extra onderhoudsbehoefte of verminderde vaardiepte.

KBN constateert dat deze effecten niet altijd structureel worden meegewogen in de planvorming. Dat is een aandachtspunt, zeker bij maatregelen die direct invloed hebben op vaarwegen. Ook heeft Nederland zich in Europees verband gecommitteerd aan de verplichting om in het belang van de energie transitie en het

verschuiven van vervoer van de weg naar water de capaciteit van vaarwegen niet terug te laten lopen (TEN-T verordening artikel 23 lid 2).

KBN pleit daarom voor een expliciete toets op bevaarbaarheid bij KRW-projecten met mogelijke impact op de scheepvaart. Een structurele betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij deze afweging is daarbij noodzakelijk.

4. Emissies en de binnenvaart

De binnenvaartsector is in de afgelopen decennia mede onderdeel geweest van de oplossing voor de verbetering van de waterkwaliteit. Het gebruik van schadelijke stoffen in scheepscoatings, waaronder PAK-houdende componenten, is al lange tijd verboden. lozingen van afvalwater worden steeds verder gereguleerd en beperkt, onder meer via aangescherpte regelgeving voor de afgifte van afvalwater van passagiers- en hotelschepen die in werking is getreden per 1 januari 2025. Aangescherpte technische eisen m.b.t. tot de smering van schroefassen en roeren zorgen dat er geen verontreiniging meer plaatsvindt. Emissies en restemissies naar het water zijn daarmee sterk teruggebracht. De indirecte verontreiniging door uitlaatgassen waaronder Fijnstof en NOx worden teruggebracht doordat nieuwe scheepsmotoren zeer strenge emissie eisen kennen waarbij t.o.v. de vorige generatie motoren nog reducties tot wel 90 procent gerealiseerd worden. De verdere vergroening van de sector ondermeer door elektrificatie zal nog meer verbetering brengen.

In bredere zin geldt dat vervoer over water in vergelijking met andere modaliteiten relatief energie-efficiënt en ruimtebesparend is en daarmee bijdraagt aan de verduurzaming van het goederenvervoer. Door de lagere CO₂-uitstoot draagt deze vervoerswijze bij aan het beperken van klimaatverandering en daarmee indirect aan het behoud van een stabielere rivierafvoer en een gezonde waterhuishouding.

5. Verzoek aan de Tweede Kamer

KBN verzoekt de Kamer bij de beoordeling van de voorgenomen KRW-herziening aandacht te besteden aan:

- het borgen van een werkbare toepassing van artikel 4, lid 7a en 7b;
- het voorkomen dat noodzakelijk baggeronderhoud en vaarwegbeheer worden vertraagd door disproportionele eisen;
- het behouden van ruimte voor circulair hergebruik van sediment en grondstoffen;
- het invoeren van een expliciete toets op bevaarbaarheid bij KRW-projecten met impact op hoofdvaarwegen;
- Kortom: het borgen dat de KRW-uitvoering geen onbedoelde belemmering vormt voor modal shift naar binnenvaart.

Wij zijn gaarne bereid bovenstaande indien gewenst nader toe te lichten tijdens het rondetafelgesprek.