

Vergaderjaar 2019–2020

29 668

Beleidsplan Crisisbeheersing

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2020

Zoals aangekondigd in mijn brief van 2 november 2018 over het OvV-rapport «Stuwaanvaring Grave»¹ heeft Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de duidelijkheid van het vaarwegbeeld bij zeven keringen en spui/sluiscomplexen. Bij het ongeval in Grave bleek namelijk dat het vaarwegbeeld niet op alle punten helder was voor schippers. In het onderzoek is bekeken of, en zo ja waar, er onduidelijkheden zijn in het vaarwegbeeld bij de onderzochte objecten. Het vaarwegbeeld wordt daarbij bepaald door vier elementen: het zicht van de schipper, de markering en bebording, de elektronische kaart en de radar. In deze brief informeer ik u over de onderzochte locaties, de resultaten en de vervolgstappen.

Onderzochte locaties

Het onderzoek richtte zich op de volgende locaties:

1. Oosterscheldekering;
2. Ramspol;
3. Ravenswaaij;
4. Krabbersgat/Naviduct;
5. Houtribcomplex;
6. Nijkerkersluis;
7. Meppelerdiepsluis/gemaal.

Deze locaties zijn gekozen omdat een verkeerde routekeuze van een schipper hier kan leiden tot een gevaarlijke situatie.

Onderzoeksresultaten

De hoofdconclusies van het onderzoek zijn als volgt:

- De duidelijkheid van het vaarwegbeeld en de onderliggende oorzaken verschillen per object.

¹ Kamerstuk 29 668, nr. 49.

- Het vaarwegbeeld bij de kering bij Ravenswaaij is toereikend. Bij Ramspol leiden de geconstateerde onduidelijkheden niet tot een verhoogd aanvaringsrisico met de kering. Bij beide locaties zijn op langere termijn nog wel optimalisaties mogelijk.
- Bij de overige locaties kan het vaarwegbeeld tot misinterpretatie leiden voor de schipper en zijn op korte termijn maatregelen nodig. Daar bestaat namelijk de kans op een verkeerde routekeuze en daarmee op aanvaringen.
- Er zijn aanwijzingen dat, naast het vaarwegbeeld, gebrek aan oplettendheid van de schippers een rol kan spelen.

Uit het onderzoek blijkt dat er diverse oorzaken zijn voor de geconstateerde onduidelijkheden:

- De bebording is op sommige plaatsen niet in overeenstemming met de Richtlijnen Scheepvaarttekens. Voor open grote wateren is effectieve bordinformatie lastig omdat daar schepen de volle breedte van de vaarweg kunnen gebruiken.
- De vaarwegmarkeringen en -voorzieningen van recreatie- en beroepsvaart lopen soms door elkaar heen, dit kan leiden tot foutieve interpretatie door de schippers.
- Op verschillende locaties is sprake van scherpe bochten in de vaarwegroute die door schippers gemist kunnen worden.
- De informatie uit bronbestanden is nog niet in alle gevallen opgenomen in de elektronische kaart², dit kan tot afwijkingen tussen kaart en werkelijkheid leiden.
- Uitgevoerde werkzaamheden kunnen effect hebben op het vaarwegbeeld. In nog niet alle gevallen is dit adequaat herzien. De verkeerstekens zijn dan niet in overeenstemming met de feitelijke situatie en voor meerderlei uitleg vatbaar.

Maatregelen

Korte termijn

Bij Ravenswaaij en Ramspol zijn nu geen aanvullende fysieke maatregelen nodig. Bij de overige vijf locaties wordt de vaarwegmarkering zo snel mogelijk aangepast. Het gaat o.a. om het plaatsen van extra boeien op de vaarroute, de zogenaamde «betonning». Daarnaast zal Rijkswaterstaat de vaarweggebruiker er nogmaals op wijzen de route goed voor te bereiden en vooralsnog extra op te letten bij de onderzochte locaties.

Structureel

Daarnaast neemt Rijkswaterstaat een aantal structurele maatregelen. Het gaat in de eerste plaats om het opbouwen van aanvullende expertise voor het toetsen en het inrichten van de vaarweg. Rijkswaterstaat gaat daarnaast investeren in de koppeling van bronbestanden met een actueel vaarwegbeeld, het aanscherpen van werkwijzen en het regelmatig auditen van vaarwegbeelden.

Vervolgonderzoek

Het belang van een helder vaarwegbeeld voor schippers staat voor mij buiten kijf. Ongevallen zoals die bij Grave moeten in de toekomst zo veel mogelijk worden voorkomen. Om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de kwaliteit van het vaarwegbeeld en daarmee inzicht in de

² Een elektronische binnenvaartkaart is niet bedoeld voor navigatie maar biedt aanvullende informatie over de gewenste vaarroute en is in die zin een alternatief voor een papieren vaarkaart.

eventuele resterende opgave, is Rijkswaterstaat gestart met een vervolgonderzoek. Daarin wordt bekeken of er nog meer, vergelijkbare knelpunten zijn in het vaarwegennetwerk.

Ik streef er naar om de eerste resultaten eind 2020 beschikbaar te hebben en zal uw Kamer daarover uiteraard informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga