

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 266

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de nieuwe regels op het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal* (ingezonden 24 september 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 oktober 2014).

#### Vraag 1

Bent u bekend met de neerwaartse bijstelling van de maximumsnelheid tussen Lemmer en Koostertille naar 6 km per uur ter hoogte van kunstwerken?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

#### Vraag 2

Waarom is tot deze bijstelling overgegaan en voor welk probleem is dit een oplossing? Deelt u de mening dat met een lagere snelheid een binnenvaartschip moeilijker kan sturen bij de bruggen, wat de kans op een aanvaring vergroot? Zo nee, waarom niet? Waarom geldt dit alleen op dit stuk? Bent u bereid om de maximumsnelheid weer te verhogen naar 12,5 kilometer per uur, waarmee schepen goed konden manoeuvreren? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Er zijn op het traject Lemmer-Delfzijl om verschillende redenen snelheid beperkende maatregelen ingesteld. Op het Prinses Margrietkanaal is deze beperking opgelegd naar aanleiding van de frequentere schadevaringen sinds 1 januari 2014, waardoor forse schade is ontstaan aan de brug bij Kootstertille

en de brug bij Oude Schouw. Door het verlagen van de snelheid zal zowel de kans als het effect van schadevaringen in de vaarweg kleiner zijn en wordt het risico beter beheersbaar.

Er is ook tot deze maatregel besloten, omdat bij de betreffende bruggen de grote binnenvaartschepen vanuit beide richtingen gebruik maken van de vaste overspanning. Het beweegbare gedeelte biedt niet veel ruimte om deze

<sup>1</sup> Informatie verkregen door het lid De Boer (VVD) tijdens een werkbezoek aan binnenvaartschip De MS Linda op 21 september jongstleden.

grote schepen te laten passeren. Om de scheepvaart in goede banen te leiden en om schade te voorkomen, is hier voor deze maatregel gekozen. Op het Van Starckenborghkanaal zijn deze beperkingen opgelegd in verband met de veiligheid, omdat er aan de vaarweg wordt gewerkt. Zodra de werkzaamheden afgerond zijn, zijn de reguliere snelheden weer van toepassing. De snelheid op het traject zal voorlopig niet worden verhoogd naar 12,5 km per uur. Wel ben ik in overleg met de Vereniging Schuttevaer, de landelijke eenheid politie en andere partners over het effect van de snelheidsbeperkende maatregelen op de manoeuvreerbaarheid van klasse Va schepen.

#### Vraag 3

Hoeveel aanvaringen met welk type schip zijn er de afgelopen jaren geweest en wat was de oorzaak van die aanvaringen?

#### Antwoord 3

Tot 1 januari 2014 werden de schades afzonderlijk door de provincies Groningen en Friesland afgehandeld. Er was geen centrale registratie van schadevaringen. Met ingang van 1 januari dit jaar heeft het Rijk het eigendom en beheer van de vaarweg Lemmer Delfzijl en worden alle schadevaringen op het traject Lemmer-Delfzijl centraal geregistreerd. Sindsdien hebben er tot 1 oktober 2014 33 schadevaringen plaatsgevonden, variërend van lichte ongevallen tot 3 significante ongevallen. Dit gebeurde met verschillende type schepen zoals «droge lading» schepen, tankers en duwstellen. Ook waren er verschillende combinaties van oorzaken zoals wind, communicatie, onoplettendheid, snelheid en zicht.

#### Vraag 4

Klopt het dat de bruggen niet meer draaien als het harder waait dan windkracht 6? Is dit landelijk beleid van Rijkswaterstaat en hoe komt dit beleid tot stand? Deelt u de mening dat dit te vaak voor oponthoud kan zorgen voor binnenvaartschepen en bent u bereid om bruggen bij windkracht 6 weer gewoon te laten draaien? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Nee, dit klopt niet. Op de vaarweg Lemmer-Delfzijl kunnen de bruggen bediend worden tot en met windkracht 8. Het bedieningsregime van bruggen wordt mede bepaald door de technische constructie. Die bepaalt bij welke windkracht de brug nog bediend kan worden. Specifieke weersomstandigheden kunnen tot een aanpassing leiden in het bedieningsregime.

#### Vraag 5

Welke bedieningstijden hebben de verschillende sluisen op het traject Lemmer-Delfzijl en zijn deze tijden op elkaar afgestemd? Zo nee, waarom niet? Moet dit niet alsnog gebeuren?

#### Antwoord 5

De op afstand bediende sluisen en bruggen worden op het hele traject Lemmer-Delfzijl bediend tussen maandag 06.00 uur en zaterdag 20.00 uur en zondag tussen 06.00 uur en 20.00 uur. Tussen november en maart wordt maximaal twee uur minder bediend vanwege lagere intensiteit van de vaarweg (onder ander minder recreatievaart). De tussenliggende bruggen die lokaal worden bediend en een onderdoorvaarthoogte hebben van hoger dan 7.00 meter kunnen van 08.00 uur tot 20.00 uur dagelijks geopend worden. Daarnaast kunnen deze 's morgens tussen 06.00 en 08.00 uur op afroep geopend worden. De tijden zijn op elkaar afgestemd.

#### Vraag 6

Waarom is er beperkte bediening van bruggen en sluisen bij dichte mist? Deelt u de mening dat de apparatuur aan boord toereikend kan zijn om ook onder die omstandigheden veilig de kunstwerken te passeren en bent u bereid dit te onderzoeken? Zo nee, waarom niet? Zijn er in de mist noemenswaardige ongevallen gebeurd?

#### Antwoord 6

De bruggen en sluizen worden bij dichte mist beperkt bediend in het kader van de veiligheid voor het scheepvaartverkeer. Het is bekend dat de radarapparatuur toereikend moet zijn om ook in geval van mist de kunstwerken te passeren. Anders zal de schipper zijn vaartuig stil moeten leggen. Maar ook de bedienaar van de betreffende brug moet kunnen beoordelen of de bediening op dat moment veilig is. Als hij het gedeelte van de weg voor de brug tussen de verkeerslichten en de slagbomen waar geen voertuigen mogen staan niet meer kan zien, is het, conform de richtlijnen niet meer veilig om te bedienen. Het is niet bekend of op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl er specifiek door mist ongevallen zijn gebeurd.