

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

3252

Vragen van de leden **Jacobi, Albert de Vries, Vermue** (allen PvdA) en **Bisschop** (SGP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid van binnen- en zeevaart op de Westerschelde* (ingezonden 24 juni 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 augustus 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met de onvrede bij veel schippers over de veiligheid op de Westerschelde? Kent u de petitie «snelheidsbeperking zeevaart Westerschelde»?¹

Antwoord 1

Ik ben bekend met onvrede bij een aantal schippers op de Westerschelde, de petitie «snelheidsbeperking zeevaart Westerschelde» is mij ook bekend.

Vraag 2

Welke maatregelen zijn reeds genomen om de veiligheid van alle gebruikers op de Westerschelde te borgen? Zijn deze maatregelen afdoende? Zo ja, hoe oordeelt u over de in de petitie genoemde reacties?

Antwoord 2

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) staat voor een permanente verbetering van de veiligheid van alle gebruikers op de Westerschelde. Om die reden worden de door de PC genomen maatregelen continu gemonitord, en op regelmatige basis geëvalueerd en bijgesteld. Reeds in 2010 heeft de PC het risico onderkend. Door de toen ingezette schaalvergroting van de met name containervaart op de Westerschelde werd verwacht dat de overige vaarweggebruikers meer hinder zouden ondervinden van die grote zeeschepen. Om die reden heeft de PC diverse concrete maatregelen getroffen om zeevaart en binnenvaart/recreatievaart op de Westerschelde zoveel als mogelijk te scheiden en de gebruikers meer bewust te maken van de risico's.

¹ http://www.petities24.com/snelheidsbeperking_zeevaart_westerschelde, <https://georgeknightlang.wordpress.com/2016/06/20/petitie-snelheidsbeperking-zeevaart-op-westerschelde-veiligheid-binnenvaart-in-geding-kolonisatie-van-de-rivier-door-antwerpen/>.

Ik noem:

Het betonnen en in gebruik nemen van nevenvaargeulen voor de binnenvaart en recreatievaart (Schaar van Waarde, Schaar van de Noord) en het invoeren van «fietspaden» langs de hoofdvaargeul waar de binnenvaart en recreatievaart gebruik van kunnen maken. Op deze wijze worden zeevaart en binnenvaart/recreatievaart van elkaar gescheiden zodat de risico's tot een minimum beperkt worden.

Daarnaast is er in het kader van de veiligheid een project opgezet samen met het Nederlandse en Vlaamse loodswezen en de Nederlandse en Vlaamse vertegenwoordigers van de binnenvaartsector om meer begrip voor elkaars situatie te creëren. Hiertoe is een gezamenlijke film gemaakt en zijn wederzijds loodsen en binnenschippers met elkaar meegevoerd voor meer begrip. Concreet heeft dit ertoe geleid dat men meer en meer rekening houdt met elkaar.

Sinds deze maatregelen is het aantal meldingen van overlast/waterschade van snelvarende zeeschepen afgenomen. Desalniettemin komt het nog steeds voor dat binnenvaart/recreatievaart hinder ondervindt van passerende zeeschepen. De in de petitie genoemde reacties en geuite zorg deel ik derhalve.

Vraag 3

Bent u voornemens nieuwe maatregelen te treffen om de veiligheid van alle gebruikers op de Westerschelde te verbeteren? Zo ja, welke maatregelen gaat u dan treffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Het kennen van de risico's, het beheersen van de risico's en het leren van genomen maatregelen heeft hoge prioriteit. Belangrijk daarbij is dat de effecten van maatregelen goed worden afgewogen. Genomen maatregelen worden daarom regelmatig geëvalueerd en zo nodig bijgesteld. Concreet worden voorvallen gemeld aan de verkeerscentrale en doorgemeld aan de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA). De voorvallen worden onderzocht in de door de PC opgerichte Commissie Nautische Veiligheid Scheldegebied (CNVS) en, indien daar aanleiding toe is, worden maatregelen bijgesteld en/of aangescherpt. In vele gevallen worden verkeersdeelnemers geconfronteerd met hun gedrag. Als er reden is voor dit gedrag, bijvoorbeeld indien de planning te krap is (zeeschepen dienen met hoog water op zogenaamde tijpoorten naar de havens te varen), wordt onderzocht of de vaart in toekomstige gevallen anders kan worden gepland zodat er geen/minder risicovolle interacties zijn met binnenvaart/recreatievaart. Om nog beter zicht te krijgen op dit risico en met name de beheersing van dit risico en eventueel te nemen nieuwe maatregelen, is nodig dat de huidige risico's en de beheersing daarvan nog systematischer worden beschreven. Intern mijn ministerie is daarvoor recent een nieuw instrument ontwikkeld. Onderzocht wordt of dit instrument toepasbaar is voor de situatie op de Westerschelde.

Vraag 4

Deelt u de mening van veel binnenvaartschippers dat met name zeeschepen te snel varen op de Westerschelde? Hoe staat u tegenover de gedachte om zeeschepen een snelheidsbeperking op te leggen op de Westerschelde of op delen van de Westerschelde?

Antwoord 4

Uit de mij bekende gegevens kan ik niet oordelen dat met name zeeschepen te snel varen op de Westerschelde.

Het opleggen van een snelheidsbeperking aan de zeeschepen is niet altijd een oplossing voor het probleem van de hekgolven. Hekgolven zijn sterk afhankelijk van de vorm van de romp van het schip. De snelheid waarbij het ene schip weinig golven trekt, kan voor een andere schip juist weer veel hekgolven opleveren. Daarnaast is de ontwikkeling van hekgolven ook nog afhankelijk van de diepgang en de trim van het schip. Bovendien is de ontwikkeling van hekgolven ook nog locatie gevoelig. Dat heeft te maken met de vorm van de vaargeul.

Het opleggen van een snelheidsbeperking kan de veiligheid op de Westerschelde juist nadelig beïnvloeden. Het instellen van een maximum snelheid

betekent voor een deel van de scheepvaart, dat als ze met de stroom mee varen ze te langzaam moeten varen om nog goed te kunnen manoeuvreren. Als de schepen tegen de stroom invaren, moeten ze juist weer een aantal knopen harder varen waardoor dan weer problemen kunnen ontstaan. Kortom om voldoende veilig te kunnen manoeuvreren op de Westerschelde, met zijn sterke stromingen, moeten de schepen voldoende vaart kunnen houden.

Een snelheidsbeperking voor zeeschepen betekent derhalve weer andere risico's en is dus niet de oplossing.

Het is van belang dat zeevaart en binnenvaartschippers continue alert zijn en begrip hebben voor elkaars situatie. In voorkomende gevallen neemt de PC dan ook actie door het aanspreken van betrokkenen op hun verantwoordelijkheid en gedrag.

Vraag 5

Bent u bereid in overleg te treden met alle belanghebbenden, zoals (vertegenwoordigers van) binnenvaartschippers, zeevaartschippers, Nederlands en Belgisch loodswezen, de havens van Vlissingen en Terneuzen (Zeeland Seaports), de haven van Antwerpen, de Vlaams-Nederlandse Scheldecmissie en mogelijk anderen, om tot een breed gedragen oplossing voor deze problematiek te komen?

Antwoord 5

Jaarlijks komen al deze partijen minimaal 2 keer bij elkaar om over dit soort zaken te praten in het Gemeenschappelijk Nautisch Platform. Dit platform wordt voorgezeten door de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit. Indien vanuit dit platform blijkt dat de problematiek (weer) de kop opsteekt, streeft men in dit overleg naar een breed gedragen oplossing.