

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 300

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2020

In 2019 heeft Rijkswaterstaat, in samenwerking met Centraal Nautisch Beheer (CNB) en het Loodswezen IJmond, MARIN opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar de huidige dimensionering van het Noordzeekanaal (NZK) met het oog op de toename van het aantal lange, brede en diepe schepen na ingebruikname van de nieuwe Zeesluis. Dat onderzoek is nu gereed en concludeert dat de huidige dimensionering van de vaarweg niet voor alle verkeerssituaties op alle locaties voldoende is. In deze brief informeer ik u over de resultaten van het onderzoek, de tijdelijke maatregelen om de risico's te beheersen en het proces richting structurele maatregelen.

Context

- Voor schepen die via IJmuiden van/naar zee gaan, geldt een maximaal toegestane diepgang: uitgaande van zout water mag een schip maximaal 13,75 meter diepgang hebben. In sommige gevallen hebben schepen bovendien een ontheffing nodig. Die wordt alleen verleend als het schip veilig op het NZK kan varen. Naast de diepte van het schip wordt daarbij gekeken naar andere kenmerken die van invloed zijn op de diepgang (lengte, breedte). Ook wordt bepaald met welke snelheden de schepen mogen varen en wanneer sleepbootbegeleiding nodig is.
- Bij het besluit voor de nieuwe zeesluis IJmuiden in 2012 is de huidige maatvoering van het Noordzeekanaal het uitgangspunt geweest.

Het onderzoek

Het MARIN-onderzoek laat zien dat jaarlijks ongeveer 2,5% van de schepen op het NZK te weinig speling heeft boven met name de Velserspoortunnel. Het gaat om circa 200 schepen per jaar. Dit brengt een aantal risico's met zich mee. Zo is het mogelijk dat deze schepen te dicht bij elkaar in de buurt of te dicht bij de tunnel komen. Ook kan de deklaag

van tunnels worden aangetast door teveel schroefwerking van passerende schepen. Deze deklaag is bedoeld om tunnelbuizen te beschermen tegen bijvoorbeeld vallende ankers.

Maatregelen

Tijdelijke maatregelen

Om de beschreven risico's binnen verantwoorde marges te houden en de veiligheid te garanderen, gelden twee tijdelijke maatregelen die zorgen voor minder diepgang en minder schroefwerking op de deklagen:

- een snelheidsbeperking;
- een uitgebreidere sleepbootverplichting.

Het CNB heeft het loodswezen expliciet gewezen op deze aangepaste snelheidsregels.

Structurele maatregelen

Uiteraard is het noodzakelijk om een toekomstbestendige structurele oplossing te realiseren voor deze situatie. Rijkswaterstaat laat daarom een analyse uitvoeren voor alle tunnels onder het NZK waarbij onder andere wordt gekeken naar een andere deklaag voor de tunnels. Deze analyse verwacht ik vóór de zomer van 2021. Voor deze structurele maatregelen geldt dat:

- ze gerealiseerd moeten zijn voordat de nieuwe sluis open gaat.
- het (huidige) toelatingsbeleid, zoals eerder beschreven, niet verandert.
- het minst diepe punt van de vaargeul, boven de Velserspoortunnel, het uitgangspunt vormt.

Zodra de analyse naar structurele oplossingen is afgerond, zal ik uw Kamer nader informeren.

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