

Aan de gemeenteraad van Ridderkerk

<b>Uw brief van</b>	<b>Uw kenmerk</b>	<b>Ons kenmerk</b>	<b>Datum</b> 23-01-2014 21 MRT 2014
<b>Contact</b> H.P.E. Muntz	<b>Telefoon</b> 0180-451441	<b>E-mail</b> h.muntz@ridderkerk.nl	<b>Bijlage(n)</b>

Betreft: veiligheidsonderzoek vaarwegsplitsing rivieren Nieuwe Maas, Lek en Noord.

Geachte leden van de raad,

Met deze raadsinformatiebrief willen wij u informeren over de voortgang van het veiligheidsonderzoek dat Rijkswaterstaat (RWS) heeft uitgevoerd op de vaarwegsplitsing van de rivieren Nieuwe Maas, Lek en Noord.

### **Wat voorafging**

De Gemeente Ridderkerk maakt zich zorgen over de veiligheid op de splitsing Nieuwe Maas, Lek en Noord. Op deze splitsing en de directe omgeving hebben zich de afgelopen jaren meerdere incidenten voorgedaan. In maart 2007 heeft de toenmalig burgemeester mevrouw Hermans, namens de oevergemeenten Alblisserdam, Nederlek, Nieuw Lekkerland en Ridderkerk, een brief geschreven aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hierin heeft zij haar bezorgdheid uitgesproken over de veiligheid van het vaarweg knooppunt Nieuwe Maas, Lek en Noord. In juli 2007 heeft het Ministerie geantwoord dat deze splitsing geen prioriteit heeft om verkeersbegeleiding in te stellen. Men verwachtte toen dat door het aanbrengen van A.I.S. (Automatic Identification of Ships) in steeds meer schepen de veiligheid in de jaren tussen 2008 en 2012 zou toenemen.

In de jaren die volgden zijn er diverse overleggen geweest met RWS. Hierin beamen zij dat het onder radar brengen van de kruising zou bijdragen aan de veiligheid maar dat zij schaarse begrotingsmiddelen hebben.

Hierop heeft het college van burgemeester en wethouders in september 2011 opnieuw een brief gestuurd aan de Minister. Hierin werd opnieuw gewezen op de veiligheid en is ook meegedacht over oplossingen. Dit alles heeft geleid tot een veiligheidsonderzoek door het bureau Advin waarbij ongevallen en oorzaken in de periode 2002 – 2012 zijn onderzocht. Op 28 november 2012 is de definitieve versie van dit rapport aan het college van burgemeester en wethouders aangeboden. In deze periode zijn er vanuit de gemeenteraad ook diverse vragen gesteld die alle betrekking hadden op de veiligheid van de eerder genoemde splitsing. Het rapport is gelijk met de beantwoording van diverse raadvragen in het voorjaar van 2013 aan de gemeenteraad beschikbaar gesteld. Op 16 mei 2013 heeft RWS in de

commissie Samen Leven een presentatie gegeven van het eerder genoemde rapport en ook aangegeven welke vervolgstappen al zijn gezet.

### **De ontwikkelingen in 2013**

Naar aanleiding van het onderzoek had RWS het voornemen om

- middels publicaties in de beroepsbladen extra aandacht te geven aan de veiligheid op de vaarwegsplitsing (januari/februari 2013)
- een campagnemaand in te lassen ter verbetering van de naleving van het communicatieprotocol (ca. april 2013)
- de mogelijkheden tot waarschuwing voor actuele stroomsnelheden te onderzoeken (afronding medio 2013)
- medio 2013 zou RWS vaarweggebruikers, waaronder de waterbuskapiteins, bevragen op een aantal stellingen en daarnaast een aantal open vragen stellen.

### **De stand van zaken**

Op 22 januari 2014 heeft RWS, tijdens een bestuurlijk overleg, een terugkoppeling gegeven van het in 2013 gehouden onderzoek. RWS geeft aan dat de presentatie van de evaluatie (te) lang op zich heeft laten wachten. De oorzaak had onder meer te maken met een reorganisatie binnen RWS.

### Resultaten van het onderzoek:

Aan ruim 200 schippers en de Waterbuskapiteins is een set maatregelen voorgelegd.

- A. Informatisering voor de scheepvaart ten aanzien van de vaarwegsituatie** (stroming, wind). Dit kan door informatiepanelen op tactische plaatsen te plaatsen met de actuele stroomdata, denk aan afvaart uit de Lek voor de Noord.
- B. Aanpassing vaarwegkarakter (een soort voorrangssituatie).** Dit is een indirecte maatregel.
- C. Oplooptverbod vanaf ongeveer 1000 meter voor de kruising.** (Inhaalverbod.)
- D. Verbod tot het gebruik van de stuurautomaat.**
- E. Verbetering (marifoongebruik) communicatie door toezicht en campagne.**

### Vervolgens vroeg men antwoord te geven op de volgende vragen:

- 1. Wat voor gevaren ziet u op de kruising?**
- 2. Wat kan een koppeling zijn tussen de genoemde risico's en de set voorgestelde maatregelen?**
- 3. Hoe ziet u de rationele beoordeling van de set maatregelen? Op een enkel element wordt doorgevraagd vanwege het karakter van de achterliggende materie.**
- 4. Wat is het verwachtingspatroon bij de invoering van A.I.S.?**
- 5. Wat vindt men van de positie van de Waterbussteiger?**
- 6. Tevens was er ruimte voor opmerkingen.**

Tijdens het bestuurlijke overleg presenteerde RWS de uitkomsten van de enquête. Naast het informerende karakter heeft RWS ook al enige conclusies getrokken.

Uit de evaluatie blijkt dat de maatregelen A en E kunnen rekenen op voldoende draagvlak. Veruit de meeste benoemde risico's in de vraagstelling worden herkend en afgedekt door deze maatregelen.

Maatregel B wordt niet direct gekoppeld aan de risico's maar wordt door  $\frac{3}{4}$  van de ondervraagden wel als positief gezien. Er is dan wel een uitdrukkelijke voorkeur voor een hoofdrichting vanuit de Noord richting de Nieuwe Maas.  
De overige maatregelen hebben nauwelijks draagvlak, of kunnen leiden tot nieuwe risico's.

Ook  $\frac{3}{4}$  van de bevroegden denkt dat de verdere invoering van A.I.S. zal bijdragen aan verbetering van de veiligheid mits zaken als communicatie en een 100% dekking gewaarborgd zijn.

Voor de maatregelen C en D, oploopverbod en een verbod op het gebruik van de stuurautomaat, was weinig draagvlak.

Uit de enquête komt ook naar voren dat natuurlijke omstandigheden zoals stroming en wind als oorzaak kunnen worden gezien voor een groot aantal incidenten. Voorts geeft de positie van het Waterbuspont een verhoogd risico voor de scheepvaart en gebruikers.

Ook toezicht en campagnes op communicatie, toepassing van (dynamische) verkeersmaatregelen en informatie worden gekoppeld aan risico's en draagvlak.

#### Het vervolg

Het wordt uit het bestuurlijk overleg ook duidelijk dat voorgestelde maatregelen, zoals matrixborden, financieel lastig te verwezenlijken zijn. RWS controleert/monitort momenteel een aantal uren per week de gedragingen van de scheepvaart op de kruising. Voorts is afgesproken dat er een werkgroep en contactgroep worden samengesteld, bestaande uit mensen van RWS. en de Gemeente Ridderkerk. Zij zullen de uitkomsten van het vorig jaar gehouden onderzoek analyseren en indien nodig voorstellen doen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en daarmee motie 2013-156, Veiligheid op vaarwegen, te hebben afgedaan

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk  
de secretaris

dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester

mw. A. Attenia

