



De gemeenteraad van Ridderkerk

Uw brief van: -
Uw kenmerk: -
Bijlage(n): -

Ons kenmerk: 116318
Contact: Dhr. H. Muntz
Doorkiesnummer: 0180 451441
E-mailadres: H.Muntz@ridderkerk.nl
Datum: 20 november 2014

Betreft: Raadsinformatiebrief ter afdoening van toezegging tijdens algemene beschouwingen over de veiligheid op de vaarwegsplitsing 3 rivieren

Geachte leden van de raad,

Tijdens de algemene beschouwingen heeft de burgemeester u toegezegd u een raadsinformatiebrief toe te zullen sturen als vervolg op de informatie die u verstrekt is naar aanleiding van de door de heer Van der Spoel, VVD, ingediende gespreksnotitie over veiligheid vaarwegsplitsing 3 rivieren.

Hieronder beantwoorden wij de vragen puntsgewijs.

- In 2013 waren er van de zijde van RWS diverse voornemens om de aandacht te vestigen op de veiligheid op het water. Is inmiddels na de publicaties en een campagnemaand in 2013 ook in 2014 extra aandacht besteed aan de (on)veiligheid op het drierivierenpunt? Zo ja, op welke wijze wordt hiervoor aandacht gevraagd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Er is extra patrouillevaart in het gebied. Intern heeft RWS (bij de kaderdienst RWS WWL) aanhangig gemaakt dat het drierivierenpunt een risicolocatie is (top 10 gevaarlijke punten). RWS WNZ (beheerder van het drierivierenpunten) moet het komend half jaar met voorstellen komen om risico's te verminderen. Er wordt momenteel ook gewerkt aan een nieuwe Loodswet. Streven is om het verkeer van (zee-)scheepvaart op de rivieren veiliger te maken. Specifiek wordt aandacht besteed aan de zee-vaartverbinding Nieuwe Maas/Noord. Het komt er op neer dat er óf beloodsing is óf een strenge certificering van de kapiteins die hier varen. Wij hebben met RWS afgesproken dat er een werkgroep komt ter verbetering van de veiligheid.

- Diverse schippers zijn bevraagd op een set van maatregelen. Maatregel A en E hebben voldoende draagvlak. Maatregel B (wijzigen voorrangssituatie) wordt positief ontvangen. Zijn maatregel A en E intussen geëffectueerd? Zo nee, waarom niet, graag uitleg?

Antwoord: RWS heeft dit inderdaad onderzocht.

- De kosten van maatregel A bedragen grofweg éénmalig € 300.000 (investering voor 10 j) + jaarlijks 15% onderhoud



Betreft: Raadsinformatiebrief veiligheid op de rivier

Deze kosten zijn niet geprogrammeerd binnen RWS. Reden hiervoor is dat binnen RWS in het kader van versoering geen dynamische informatievoorziening gerealiseerd 'mag' worden. Dynamische informatievoorziening in de vorm van stroomsnelheden en elektronische hoogteschalen is overigens nergens nog geïnstalleerd binnen RWS.

- Maatregel B, de voorrangssituatie veranderen, is vooral een administratieve kwestie. Het rendement van een dergelijke maatregel wordt door RWS als zeer beperkt beschouwd.
- Maatregel C (inhaalverbod) en D (verbod op de stuurautomaat) kunnen bij de schippers rekenen op weinig draagvlak. Er is ons inzien hier een parallel met het wegverkeer: sommige maatregelen worden niet als prettig ervaren, maar worden vaak toch uitgevoerd in het belang van de veiligheid. Gaat dat hier ook op?

Antwoord: Het inhaalverbod wordt door de schippers als 'veiligheids-verminderend' beschouwd en de stuurautomaat verbieden als 'betuttelend'. RWS onderschrijft dat een inhaalverbod de veiligheid niet ten goede komt. Voor het verbieden van de stuurautomaat is geen wettelijke grond.

- Uit het onderzoek komt naar voren dat de positie van het Waterbuspontoon een verhoogd risico geeft voor de scheepvaart. Zijn er opties gezien of het pontoon elders kan worden neergelegd, waardoor de veiligheid verhoogd wordt?

Antwoord: RWS zou graag, met de wetenschap die zij nu hebben, het pontoon verplaatsen naar een andere locatie. Zij begrijpt echter ook dat verplaatsen van het pontoon voor de Gemeente Ridderkerk grote financiële gevolgen heeft. Er zijn immers al flinke investeringen gedaan in de infrastructuur, er wordt gestart met de bouw van een recreatie gebouw en er is op deze locatie voldoende parkeergelegenheid.

- RWS controleert / monitort een aantal uren per week de gedragingen van de scheepvaart op deze drukke kruising. Wat zijn de (voorlopige) uitkomsten van deze controle / monitoring?

Antwoord: Volgens RWS lijkt het aantal incidenten op de kruising af te nemen. Landelijk gezien zegt men dat het aantal geregistreerde scheepsongevallen, op de binnenwateren over de periode 2006-2012 een stijgende lijn vertoont. Het aantal geregistreerde significante scheepsongevallen fluctueert, maar ligt vanaf 2009 structureel hoger dan in de periode daarvoor. Het betreft vooral een stijging van ongevallen met recreatievaart. RWS WWL onderzoekt de mogelijkheden om deze risico's te verminderen (vooral de risico's van het samen varen van beroepsvaart en recreatievaart). Ook benoemt het RWS WWL een aantal risico-locaties waarvan het drierivierenpunt er één is.



Datum 19 november 2013

Pagina 3 van 4

Betreft: Raadsinformatiebrief veiligheid op de rivier

- Wat is de uitkomst van de analyse van het vorig jaar gehouden onderzoek? Zijn er concrete verbeterpunten in beeld? Is de uitkomst van die mate dat het college overweegt wederom de minister een brief te sturen om de problematiek onder de aandacht te brengen? Of beperken de vervolgacties zich slechts tot "het heeft onze aandacht"?

Antwoord: Uitkomst analyse onderzoek:

- schippers vinden dat het risico niet helemaal geëlimineerd kan worden;
- de maatregelen A en E (dynamische informatievoorziening voor de scheepvaart, actief toezicht, campagne en handhaving) kunnen bij de schippers rekenen op draagkracht en effect;
- maatregel B, aanpassing karakter vaarwegen naar hoofd en neven, wordt niet direct gekoppeld aan risico's, maar bij de rationele validatie wordt ze wel als efficiënt benoemd door ongeveer $\frac{3}{4}$ van de bevroegden, met een uitdrukkelijke voorkeur voor hoofd en nevenvaarwater vanuit de Noord richting Nieuwe Maas;
- de overige genoemde maatregelen (inhaalverbod etc.) kunnen nauwelijks rekenen op draagkracht.
- toezicht en campagne op communicatie en de toepassing van (dynamische) verkeersmaatregelen en informatie kunnen de risico's verder beperken.

RWS stelt dan ook concrete verbeterpunten voor

- extra patrouillevaart (toezicht)
- voorlichting
- landelijke aandacht voor drierivierenpunt;
- werkgroep (overleg gemeente – RWS) met als doel concrete voorstellen te doen om de veiligheid op de kruising te verbeteren;
- bekijken of het mogelijk is om de voorrangsregeling op de kruising aan te passen. Dit zou kunnen door een hoofd- en nevenwater te benoemen. Hierdoor ontstaat er een verhoogd attentieniveau wat op zich weer een positieve uitwerking heeft op het vaargedrag (o.a. snelheid en positie vaarweg) en communicatie.

Wij overwegen (nog) niet om opnieuw een brief te schrijven aan de minister.

Wij vertrouwen erop u hiermee naar behoren te hebben ingelicht.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester,

mw. A. Attema

Betreft: Raadsinformatiebrief veiligheid op de rivier