



Gemeenteraad van Ridderkerk
p/a de griffie

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

Ons kenmerk: 1182818
Contact: T. Loggers
Doorkiesnummer: +31180698483
E-mailadres: t.loggers@bar-organisatie.nl
Datum:

- 3 MAART 2017

Betreft: : Vervolg en uitkomsten werkconferentie
Drierivierenpunt

Geachte raadsleden,

Op 1 december 2016 heeft u een raadsinformatiebrief ontvangen over de "Werkconferentie Drierivierenpunt". Met deze brief gaan wij dieper in op de uitkomsten van de werkconferentie en het vervolg hiervan.

De werkconferentie van oktober jl. werd door de aanwezigen bestempeld als positief, constructief, energiek en betrokken. Zij deelden de mening dat de situatie qua veiligheid verbeterd kan worden.

Dit wordt vooral veroorzaakt door de drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het drierivierenpunt. Echter, het aantal incidenten is relatief klein, afgezet tegen het aantal schepen dat passeert. De mogelijke impact van een incident kan daarentegen groot zijn. Tijdens de conferentie is een eerste stap gemaakt naar mogelijke oplossingen. Deze variëren van klein en relatief makkelijk uitvoerbaar, tot zeer ingrijpend. Niet alleen de fysieke omgeving kan een oorzaak zijn van incidenten, maar ook het menselijk handelen is een heel belangrijke factor: foutieve inschattingen, gejaagdheid, snelheid en communicatie zijn daar voorbeelden van.

Risicoanalyse

Tijdens de conferentie is aan de aanwezigen gevraagd welke factoren het Drierivierenpunt minder veilig maken. Deze factoren (risico's) zijn onderverdeeld in een viertal thema's:

1. Kruising van drie rivieren;
2. Drukke op de vaarwegen;
3. De waterbus;
4. Toezicht en gedrag.

Op basis van de in- en output van de conferentie zijn deze 4 thema's verder uitgewerkt.

1. **Kruising van drie rivieren**

Het punt waar de rivieren de Lek, de Noord en de Nieuwe Maas samen komen, het Drierivierenpunt, is een ingewikkeld en complex knooppunt van vaarwegen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- *Slechte zichtlijnen*
Doordat de drie rivieren hier samenvloeien is de situatie niet zo overzichtelijk. Dit wordt vooral veroorzaakt door het "hoekpunt" aan de oostzijde van de kruising. Door dit hoekpunt wordt het zicht op de Noord en de Lek (v.v.) belemmerd waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Voor de scheepvaart kan het hierdoor moeilijk zijn een goede inschatting te maken van het aankomende verkeer op de kruising (snelheid, richting en aantallen).
- *Onduidelijke situaties naar aanleiding van huidige voorrangregeling*
Veel deelnemers vinden de voorrangssituatie niet duidelijk. Door deze onduidelijkheid ontstaan misverstanden die gevaarlijke situaties tot gevolg kunnen hebben.
- *Wisselende stroming onder invloed van getij, wind en rivierafvoer*
Door de nogal wisselende stromingen is het niet eenvoudig om de snelheid in te kunnen schatten die nodig is om de bocht om te varen. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.

2. **Drukke op de vaarwegen**

De rivieren de Nieuwe Maas, de Lek en de Noord zijn druk bevaren waterwegen met hoge intensiteiten. Nederland is een klein welvarend land met veel verschillende functies op een relatief klein oppervlakte. Door deze uitgangspositie zijn de risico's ook groter. Daarnaast is de scheepvaart geïntensiveerd door o.a. de schaalvergroting (in handel, transport en recreatie). Deze intensivering en schaalvergroting veroorzaakt meer bewegingen (en dus drukte) op de vaarwegen in Nederland. Gevolg van de schaalvergroting is ook dat de schepen steeds groter worden terwijl de vaarwegen hetzelfde blijven. Door de verschillende soorten scheepvaartverkeer (transport, personenvervoer (waterbus) en recreatie) zijn de snelheden van het verkeer bovendien divers en lopen sterk uiteen. Door deze grote verschillen in snelheden zijn situaties voor veel stuurmannen moeilijk in te schatten. Niet alleen de drukte op de vaarwegen levert risico's op, ook de 'drukke' op de kades is een aandachtspunt.

3. **De Waterbus**

De waterbus naar Rotterdam en Dordrecht meert in Ridderkerk af aan het ponton dat nabij het drierivierenpunt ligt. Dit vergroot het risico op incidenten en de mogelijke impact daarvan. De veersteiger steekt uit in de Noord en is meerdere keren geraakt door andere schepen, waaronder de Waterbus zelf. Los van de vraag of dit de ideale locatie is voor een veersteiger, moet onderzocht worden hoe de mogelijke risico's verminderd kunnen worden bijvoorbeeld door maatregelen aan het ponton.

4. **Toezicht en gedrag**

- *Radardekking*
Op verschillende drukbevaren routes in Nederland is radardekking gerealiseerd. Op en nabij het drierivierenpunt is geen radardekking geïnstalleerd. Radardekking zou een mogelijke maatregel kunnen zijn om de veiligheid op de vaarwegen rondom het drierivierenpunt te verbeteren. Dit is echter een zeer kostbare investering terwijl de meningen over het nut daarvan nogal uiteenlopen. Zeker op korte termijn is dit geen realistische optie.
- *Automatische piloot*
Schipper kunnen scheepvaart-technisch niet met een automatische piloot door een bocht zoals op het drierivierenpunt. De automatische piloot moet dan uitgezet worden. Als schippers hun



automatische piloot per ongeluk (te lang) aan laten staan, leidt de combinatie van handbediening en de automatische piloot tot minder controle van het schip met mogelijk incidenten als gevolg.

- *Menselijk falen*

Andere belangrijke oorzaken van incidenten of het risico op incidenten zijn het maken van inschattingfouten, als gevolg van menselijk falen. Dit zijn niet te onderschatten risico's. Om deze risico's te verminderen zou meer aandacht moeten worden besteed aan het vergroten van de oplettendheid en bewustwording van de verschillende gebruikers van de vaarwegen.

Conclusie risicoanalyse

De belangrijkste conclusie van de deelnemers was dat het Drierivierenpunt een kruising is met meer dan gemiddelde risico's door de combinatie van de voorgaande vier punten. Het menselijk gedrag/-falen speelt daarin een prominente rol.

Bezoek Scheepvaart en Transport College Rotterdam

Op maandag 30 januari jl. heeft wethouder Smit een bezoek gebracht aan het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam. Dit college is een onderwijs- en kennisinstelling voor de scheepvaart, transport en havenindustrie. Tijdens het bezoek is wethouder Smit bijgepraat over de ontwikkelingen in de binnenvaarttechnologie en is de situatie van het drierivierenpunt gesimuleerd in de binnenvaartsimulator. Ook hier werd geconcludeerd dat het menselijk falen/gedrag, in combinatie met de vormgeving van de kruising, de belangrijkste factoren zijn die de situatie bij het drierivierenpunt minder veilig maken. De ervaringen met de simulator en de door dit bezoek opgedane kennis, zullen verder worden betrokken in het vervolgproces.

Afspraken

In de werkconferentie is met de aanwezigen afgesproken een gezamenlijke "uitwerkingsagenda" op te stellen. In deze agenda staan de meest haalbare en wenselijke oplossingen en welke partij daarvoor het initiatief neemt. Deze agenda zal tweemaal per jaar met de betrokken partijen besproken en aangevuld worden.

Vervolg

Wij streven naar een vervolgoverleg in het begin van het tweede kwartaal van 2017. Tijdens dat overleg zal met de betrokken partijen de uitkomsten van de werkconferentie besproken worden. Dit moet uiteindelijk uitmonden in een realistische "uitvoeringsagenda" met daarin korte- en lange termijnoplossingen. Belangrijk is dat alle betrokken partijen een commitment uitspreken tot uitwerking én realisatie van deze oplossingen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris


dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester


mw. A. Attema

