

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

### 2134

Vragen van het lid **Koppejan** (CDA) aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *de afnemende toegankelijkheid van de havens van Stellendam door opslibbing van het zogenoemde Slijkgat* (ingezonden 25 februari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 april 2011).

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel<sup>1</sup> waarin melding wordt gemaakt van verondieping van het zogenoemde Slijkgat (Goereese Gat), de belangrijkste vaarweg richting Haringvliet en de toegangspoort tot de haven van Stellendam?

#### Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van het desbetreffende artikel.

#### Vraag 2

Bent u bekend met het feit dat de haven van Stellendam als gevolg van verondieping van het zogenoemde Slijkgat nu al wekenlang moeilijk bereikbaar is? Dat uit peilingen van 17 februari 2011, uitgevoerd door het Havenbedrijf Rotterdam, is gebleken dat er nog immer sprake is van een gevaarlijke situatie, omdat de gepeilde diepte slechts 4,50 m bedraagt over een breedte van 20 meter daar waar 5,50 meter over een breedte van 100 meter vereist is? Dat deze situatie, gelet op de huidige baggerinzet, nog weken, zo niet maanden, voort kan duren? Dat deze slechte bereikbaarheid de lokale economie treft in al haar facetten, bijvoorbeeld doordat vissersschepen uitwijken naar andere havens en door een verminderende omzet van de visafslag?

#### Antwoord 2

De situatie ter plekke is mij bekend. Het feit dat lokale schepen met een diepgang van 4,50 m of meer gedwongen zijn uit te wijken is mij eveneens bekend.

<sup>1</sup> Eilandennieuws, «Vissersschepen kunnen haven in Stellendam niet bereiken», 12 februari 2011, zie ook artikelen in AD 11 februari 2011 en Visserijnieuws 11 februari 2011.

Ik wil hierbij ingaan op de afspraken die hierover zijn gemaakt. Tijdens de parlementaire behandeling van de Deltaschadewet in 1970 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de toezegging gedaan het Slijkgat gedurende zeven jaar te onderhouden op een diepte van NAP – 4,00 meter op kosten van het Rijk. Deze toezegging hield verband met de afsluiting van het Haringvliet en het daarmee gepaard gaande verzandingsproces. Deze toezegging is bij een schrijven van 3 juli 1980 door de Minister van Verkeer en Waterstaat bevestigd in die zin, dat het Rijk in de toekomst een vaargeul zal blijven onderhouden op een diepte van NAP – 4 meter «zolang de gemeentelijke en visserijbelangen de kosten van het onderhoud van een vaargeul rechtvaardigen». De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft indertijd al wel gewaarschuwd dat de garantie niet verandert door een eventuele toename van de diepgang van schepen in de toekomst. Deze situatie is nu wel gecreëerd door de sector. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met het Havenbedrijf Rotterdam. Deze zijn vastgelegd in het Alders-Akkoord. In mijn antwoord op uw vraag 3 ga ik daar op in.

#### Vraag 3

Bent u bereid toe te zien op een adequate naleving van het Alders-Akkoord uit 2002, en de verantwoordelijke partijen, in casu Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat, aan te spreken op het tijdig nakomen van de afspraken teneinde verdere schade aan de vissersvloot en aan de aan de visserij gerelateerde bedrijven, waaronder de visafslag, in Stellendam te voorkomen?

#### Antwoord 3

Het «Alders akkoord» van 29 november 2001 is een overeenkomst tussen een aantal partijen waaronder de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Goedereede en diverse andere regionale overheden. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of het onderdeel Rijkswaterstaat is geen partij bij dit akkoord.

Van belang is dat de gemeente Rotterdam in het akkoord aan de gemeente Goedereede de garantie heeft gegeven dat de diepte van het Slijkgat over een lengte van 1800 meter op NAP – 5,50 meter zal worden gehouden. De daarmee gemoeide kosten zijn voor rekening van de gemeente Rotterdam. Deze verplichting rust nu op het Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Rijkswaterstaat garandeert, zoals hierboven is aangegeven, alleen een diepte tot NAP – 4,00 meter. Over de toegankelijkheid van de haven bij Stellendam is Rijkswaterstaat met het Havenbedrijf Rotterdam wel met regelmaat in overleg. Verder levert Rijkswaterstaat de noodzakelijke loding gegevens.

#### Vraag 4

Welke mogelijkheden ziet u om bij dreigende verondieping van het Slijkgat tot onder de overeengekomen 5,50 meter, nadere afspraken te maken met betrokken partijen over capaciteit en inzetbaarheid van het baggermaterieel om in voorkomend geval sneller en adequater gezamenlijk actie te ondernemen om situaties zoals die zich nu voordoen in de toekomst te voorkomen?

#### Antwoord 4

Rijkswaterstaat heeft de lodingen van de vaargeul en het omliggend gebied opgevoerd in frequentie en stelt het Havenbedrijf Rotterdam N.V. op de hoogte van de constatering. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de werkzaamheden en het te bereiken resultaat, te weten het garanderen van een diepte van NAP – 5,50 meter. Dat commitment van het Havenbedrijf Rotterdam wordt in de praktijk ook uitgevoerd want de vaargeul wordt inmiddels uitgebaggerd. Het noodzakelijke profiel is binnen enkele weken weer terug. De vaargeul is mogelijk al weer eerder bevaarbaar. De voortgang van de werkzaamheden is wel afhankelijk van de weersomstandigheden.

#### Vraag 5

Bent u bereid een onderzoek in te stellen naar de mogelijke oorzaken van de nu kennelijk sneller en vaker voorkomende verondieping van het Slijkgat, waarbij onder andere onderzocht wordt of de aanleg van de Tweede Maasvlakte hierop van invloed is?

#### Antwoord 5

In uw vraag wordt al voorzien. RWS voert lodingen uit die inzicht geven in de bodemontwikkeling en voor het instandhouden van een diepte tot NAP – 4,00 meter. Daarnaast is in het kader van de aanleg van Maasvlakte 2 op grond van de vergunning voor de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Concessie op grond van de Wet van 14 juli 1904, (Stb. 147) aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V. een verplichting tot monitoring opgelegd.

Deze monitoring stoelt op de te verwachten effecten die in de MER als significant zijn geïdentificeerd. Voor de MER is grondig en uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar mogelijke effecten van Maasvlakte 2 op de kustmorfologie in de omgeving. Uit de MER blijkt dat Maasvlakte 2 geen significante invloed heeft op verondiepingen in het Slijk gat. De vierwelijkse monitoring tot op heden bevestigt deze uitgangspunten.