

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

### 1036

Vragen van de leden **Van Helvert, Geurts** en **Ronnes** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de stuw bij Grave* (ingezonden 4 januari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 januari 2017)

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Grote problemen voor binnenvaart door kapotte stuw bij Grave» en «Laag waterpeil in de Maas kan gevaarlijk zijn voor de dijken»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Is bekend hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren en wat hier voor de toekomst van geleerd kan worden?

#### Antwoord 2

Ja. Op donderdag 29 december omstreeks 19.30 uur is een binnenvaartschip door de stuw in de Maas bij Grave gevaren. In afwachting van de resultaten van het onderzoek door de politie kan ik geen uitspraken doen over de precieze oorzaak van het ongeval en wat hier voor de toekomst van geleerd kan worden. Zie ook antwoord vraag 12.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven hoe groot de gevolgen zijn voor de binnenvaart, zowel in aantallen schepen als in verlies in reistijd door het moeten omvaren?

#### Antwoord 3

Nee, de precieze omvang is niet bekend. De scheepvaart op de Maas tussen Sambeek en Grave was in beide richtingen gestremd. Gemiddeld varen er enkele tientallen schepen per dag door de sluis bij Grave in deze periode. Er is geen monitoring op reistijd van de schepen. Het daadwerkelijke verlies in

<sup>1</sup> Nos.nl, 2 januari 2017; <http://nos.nl/artikel/2151132-grote-problemen-voor-binnenvaart-door-kapotte-stuw-bij-grave.html>; Nos.nl, 3 januari 2017, <http://nos.nl/artikel/2151221-laag-waterpeil-in-de-maas-kan-gevaarlijk-zijn-voor-de-dijken.html>.

reistijd is afhankelijk van de uiteindelijke bestemming. Er zijn gedurende de stremming omvaarroutes ingesteld en de bediening op de Brabantse kanalen en op het Albertkanaal in België is in die periode uitgebreid. Na een tijdelijke stremming is sinds 8 januari het Maas-Waalkanaal ten noorden van sluiscomplex Heumen weer beperkt in gebruik. De Maas en het Maas-Waalkanaal zijn sinds 24 januari weer volledig in gebruik.

Vraag 4

Kunt u aangeven in welke mate de binnenvaart hierdoor schade leidt en heeft u daarover al overleg gevoerd met de brancheorganisatie voor de binnenvaart? Zo ja, wat is daar de uitkomst van?

Antwoord 4

Er is nauw overleg geweest met Schuttevaer en EVO over de oplossingen bij de stuw. Dat de binnenvaart schade lijdt is evident. De precieze omvang van het aantal gedupeerden en de totale schade is niet bekend. De eerste prioriteit voor Rijkswaterstaat was om op korte termijn verdere schade te beperken. Nu de stremming voorbij is kunnen scheepvaart, andere bedrijven en woonbooteigenaren bepalen wat de daadwerkelijke schade voor hen is.

Vraag 5

Is reeds bekend hoe lang de stremmingen zullen duren en in hoeverre is de wijze van herstel van de stuw bepalend voor de duur van de stremmingen?

Antwoord 5

Na een tijdelijke stremming is sinds 8 januari het Maas-Waalkanaal ten noorden van sluiscomplex Heumen weer beperkt in gebruik genomen. Sinds 24 januari zijn de Maas en het Maas-Waalkanaal weer volledig in gebruik. Op 10 januari 2017 is begonnen met het aanleggen van een tijdelijke breuksteen-dam benedenstrooms van de stuw Grave. De bouw van een tijdelijke dam achter stuw Grave heeft zo'n twee weken in beslag genomen. Gelijktijdig met de bouw van de dam is het stuwpannd Grave Sambeek gevuld. Tijdens het vullen van het stuwpannd heeft de peilstijging beheerst plaatsgevonden, anders zou dit risico's opleveren voor onder andere dijken en drooggevallen woonboten. Tegelijk met de realisatie van de tijdelijke dam, werkt Rijkswaterstaat aan het definitieve herstel van de stuw bij Grave. Verwacht wordt dat definitief herstel van de stuw bij Grave ten minste een half jaar in beslag neemt.

Vraag 6

Worden ook herstelplannen gemaakt waarbij het snelle gebruik van de Maas en het Maas-Waalkanaal (en daarmee het belang van de binnenvaart) voorop staan?

Antwoord 6

Zie antwoorden op vraag 3 en vraag 5. De prioriteit van Rijkswaterstaat lag bij de tijdelijke maatregel die scheepvaart weer mogelijk maakt en verdere schade beperkt. Tegelijkertijd werkt Rijkswaterstaat aan het definitieve herstel van de stuw.

Vraag 7

Zijn noodmaatregelen mogelijk waardoor het peil sneller op het gewenste niveau wordt gebracht in afwachting van een definitief herstel van de stuw?

Antwoord 7

Ja, zie antwoord vraag 5. Tevens heeft er in Rijksvluchthaven Heijen een (tijdelijke) mobiele dijk gelegen om de woonschepen daar snel en veilig weer drijvend te krijgen.

Vraag 8

Is bekend hoeveel andere bedrijven dan de binnenvaart schade oplopen door de stremmingen? Zo ja, wat is de aard en de omvang van die schade? Kunt u indien mogelijk de economische schade kwantificeren per dag?

Antwoord 8

Zie antwoord vraag 4. Het betreft een groot aantal bedrijven, maar de precieze omvang is niet bekend.

Vraag 9

Is er al een concreet beeld van de mogelijke schade aan de dijken? Zo ja, wat is dan de aard en de omvang van die schade?

Antwoord 9

De dijken zijn in beheer bij de waterschappen en worden door hen gecontroleerd. Tot op heden zijn er geen afwijkingen geconstateerd.

Vraag 10

Op welke wijze wordt er momenteel door Rijkswaterstaat en de betrokken waterschappen aan gewerkt om de schade aan de dijken te beperken of te voorkomen?

Antwoord 10

Zie antwoord vraag 5. Met de tijdelijke maatregel wordt de oorspronkelijke grondwatersituatie hersteld, net als de waterspanningen in de dijken. Ook zijn er door Rijkswaterstaat en de waterschappen maatregelen getroffen om te voorkomen dat onverharde dijken, dijktafsluitingen en onverharde oevers worden betreden. Daarmee wordt naast persoonlijk letsel ook potentiële schade voorkomen.

Vraag 11

Hoe wordt de situatie voor de bewoners van getroffen woonboten door de waterstandsval door u ingeschat? Wie is verantwoordelijk voor de schade en bijbehorende kosten waar deze bewoners mee te maken krijgen?

Antwoord 11

De situatie is per woonboot verschillend, uiteenlopend van nagenoeg geen schade tot substantiële schade. De veroorzaker van het ongeluk is aansprakelijk voor de schade die daardoor wordt geleden.

Vraag 12

Hoe beoordeelt u het feit dat betrokken gemeenten in Gelderland veel later werden geïnformeerd dan die in Brabant? Is communicatie tussen twee verschillende veiligheidsregio's hier de oorzaak van?

Antwoord 12

Ik kan dat momenteel niet beoordelen. Er zal een onafhankelijke evaluatie worden uitgevoerd naar het incident met het schip bij de stuw Grave. Hierbij worden de betreffende veiligheidsregio's en andere overheden betrokken. Ik verwacht eind voorjaar 2017 de resultaten van die evaluatie te ontvangen.