

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

3463

Vragen van het lid **Tjeerd de Groot** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Vaarweg naar Stellendam gevaarlijk voor schepen: «Hier kunnen doden vallen»* (ingezonden 15 juni 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 juli 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Vaarweg naar Stellendam gevaarlijk voor schepen: «Hier kunnen doden vallen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat het Slijkgat op dit moment een actief gevaar vormt voor watersporters en de vissers van Stellendam, omdat de geul ook binnen de aangegeven routes dichtslibt?

Antwoord 2

Er is op de vaargeul op dit moment geen sprake van gevaar voor watersporters en vissers. Het klopt wel dat het Slijkgat onvoorspelbaar kan zijn. Als er verhoogde rivierafvoer is, wat vaak samen gaat met zwaar weer, kan de vaargeul heel snel dichtslibben waardoor de vaardiepte in het geding kan komen. Dit is begin dit jaar, meer dan in andere jaren, gebeurd. In dergelijke omstandigheden is het Slijkgat voor de scheepvaart een lastige vaarweg, die de nodige risico's kent en de nodige vaardigheden en ervaring vergt van de gebruikers.

Vraag 3

Hoelang speelt dit al en hoe kan het dat na al deze tijd, ook nadat in april jl. nog een ongeluk heeft plaatsgevonden, dit probleem nog niet is aangepakt door Rijkswaterstaat?

¹ Algemeen Dagblad, 11 juni 2021, Vaarweg naar Stellendam gevaarlijk voor schepen: «Hier kunnen doden vallen» (https://www.ad.nl/rotterdam/vaarweg-naar-stellendam-gevaarlijk-voor-schepen-hier-kunnen-doden-vallen~af4e666e/?fbclid=IwAR0_ji3BkVRslx9mYccEh0DRMm6JDAZgPTi-E3ppZD741pPqjiMs1KaEajl), geraadpleegd op 14-06-2021.

Antwoord 3

Sinds de afsluiting van het Haringvliet als onderdeel van de Deltawerken in 1970 is een grillige verzanding in het Slijkgat ontstaan waardoor de vaargeul snel kan dichtslibben. Via loden², baggeren en betonning wordt dit probleem aangepakt en de vaargeul begaanbaar gehouden. Er kunnen echter weersomstandigheden in combinatie met hoge rivierafvoeren voorkomen waarbij de vaargeul toch plotseling dichtslibt. Ook schepen van de aannemer kunnen dan niet meer veilig het water op om de actuele diepte te kunnen bepalen. Hier is helaas geen blijvende oplossing voor. Als deze situatie zich voordoet informeren Rijkswaterstaat en de Kustwacht zo snel mogelijk de scheepvaart. Als de weersomstandigheden zijn verbeterd wordt de vaargeul weer tot de juiste diepte uitgebaggerd. Rijkswaterstaat bekijkt of de communicatie nog kan worden versneld en/of de scheepvaart, met name de recreatievaart, vooraf beter geïnformeerd kan worden over de grilligheid van het Slijkgat.

Vraag 4

Klopt het dat de afspraak op dit moment geldt dat het Havenbedrijf van Rotterdam de vaargeuldiepte moet onderhouden op 5,5 meter voor de vissers gezien het economisch belang van de route? Zo ja, waarom wordt deze verantwoordelijkheid niet genomen? Zo nee, wie heeft deze verantwoordelijkheid dan wel?

Antwoord 4

De eerste 4 meter vaargeuldiepte gebeurt in opdracht van Rijkswaterstaat en de laatste 1,5 meter over een lengte van 1.800 meter en een breedte van 100 meter in opdracht van de gemeente Rotterdam door het Havenbedrijf Rotterdam (vastgelegd in het Alders-akkoord uit 2001). Alle genoemde partijen nemen hierin hun verantwoordelijkheid vanuit hun rol als opdrachtgever respectievelijk opdrachtnemer.

Vraag 5

Op welke manier is Rijkswaterstaat op dit moment bezig om de situatie bij het Slijkgat op te lossen, zoals staat omschreven in het bericht?

Antwoord 5

Op grond van regelmatig uitgevoerde dieptelodgingen stelt Rijkswaterstaat vast of baggerwerk en/of verplaatsing van betonning noodzakelijk is. Zodra wordt geconstateerd dat de diepte in het geding is, dan wel komt, wordt zo snel als mogelijk het baggerwerk en/of de aanpassing van de betonning in gang gezet. Recent is bijvoorbeeld een deel van de betonning door Rijkswaterstaat verlegd waardoor de vaargeul weer beter is gemarkeerd. Zie verder ook het antwoord op

Vraag 6

Bent u het eens dat het van groot belang is voor de veiligheid van watersporters en vissers, maar ook anderen die gebruik maken van de vaargeul, dat men ervan op aan kan dat als men binnen de boeien blijft, men niet te maken krijgt met gevaarlijk ondiepe stukken? Zo ja, bent u bereid de problemen rondom deze vaargeul actief aan te kaarten bij Rijkswaterstaat?

Antwoord 6

Zoals genoemd in het antwoord op vraag 5, wordt er door middel van loden, baggeren en betonning alles aan gedaan de vaargeul begaanbaar te houden. Er zijn door externe factoren zoals het weer echter omstandigheden en momenten, zoals ook genoemd in het antwoord op vraag 2, dat de risico's hoog zijn en geen veilige situatie kan worden gegarandeerd. Als deze situatie zich voordoet, informeren Rijkswaterstaat en de Kustwacht zo snel mogelijk de gebruikers en zodra mogelijk wordt de vaargeul weer op diepte gebracht.

Vraag 7

Kunt u aangeven of problemen zoals deze voorkomen bij het Slijkgat, ook voorkomen bij andere vaargeulen en hoe dit wordt opgepakt door Rijkswaterstaat?

² Het peilen van de waterdiepte met behulp van het zgn. dieplood.

Antwoord 7

Ook op andere plekken langs de kust en op de Waddenzee doen zich, gelukkig veel minder extreem, vergelijkbare problemen voor. Ook sommige locaties op de rivieren, zoals bijvoorbeeld de oversteek bij Moerdijk, kunnen gevoelig zijn voor grillige slibafvoer. De aanpak op deze locaties is vergelijkbaar met de aanpak van het Slijkgat.

Vraag 8

Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.