



Schriftelijke statenvragen van de statenfractie van de SGP naar aanleiding van een incident bij de Urkersluis op 1 september 2017, ingediend op 6 september 2017, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 26 september 2017 (2126887).

Inleiding (SGP)

De fractie van de Staatkundig Gereformeerde Partij heeft kennis genomen van het incident dat op 1 september plaatsvond met een schip tijdens het schutten in de Urkersluis. Hierbij ontstond dusdanige schade aan de brug, dat deze tot nu toe buiten gebruik is voor het doorgaande verkeer over de Domineesweg. Dit heeft tot gevolg dat het bedrijventerrein van Urk slechts via één toegangsweg vanuit Urk bereikbaar is. Hetzelfde geldt voor de ontsluiting richting de A6. Iedere werkdag staan er nu lange files op de enige ontsluitingsroute. Ook het scheepvaartverkeer ondervindt ernstige hinder. Wat ons betreft een situatie die zo kort mogelijk moet duren. Daarnaast nam de SGP kennis van de ontwerpbesluiten vaarwegen, waarbij onder andere de schutlengte van de Urkersluis met 2,5 meter wordt verkort. (...)

Vraag 1. Graag ontvangen wij op korte termijn informatie over de precieze toedracht van het incident in de Urkersluis, waarbij ook wordt ingegaan hoe deze incidenten met grote gevolgen voor het verkeer in de toekomst voorkomen gaan worden. Daarnaast vragen wij u zo spoedig mogelijk publiekelijk duidelijk te maken hoe lang de herstelwerkzaamheden gaan duren en de brug weer in gebruik kan worden gegeven.

- a) De precieze toedracht van het incident in de Urkersluis wordt momenteel nog onderzocht. Wij hechten eraan dit onderzoek zorgvuldig te doen. Wij zullen u over enkele weken informeren over de uitkosten hiervan.
- b) Wanneer we de oorzaken van het incident volledig in beeld hebben kunnen wij nader in gaan op de vraag hoe we de kans op dergelijke risico's in de toekomst kunnen verkleinen. Desalniettemin zullen de Ontwerpbesluiten 'Schutten met open brug' en 'Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluisen' de risico's op incidenten in algemene zin verkleinen. Beide ontwerpbesluiten zijn momenteel in de inspraak.
- c) De afgelopen weken heeft de provincie een aannemer ingeschakeld om onderzoek te doen naar de schade aan de brug. Een tandwiel van de hefinstallatie blijkt dusdanig beschadigd te zijn, dat die volledig moet worden vervangen. De leveringstijd van dit onderdeel bedraagt tenminste twaalf weken. Dat betekent dat de reparatiewerkzaamheden op zijn vroegst medio december worden afgerond.

Vraag 2. In 2013 heeft een soortgelijk incident plaats gevonden.

a. Welke maatregelen zijn er destijds getroffen om toekomstige incidenten te voorkomen?

Na het ongeval in 2013 zijn de volgende maatregelen getroffen:

- De opleidingseisen aan de bedienmedewerkers zijn in het najaar van 2015 aangescherpt. Bedienmedewerkers moeten aan bepaalde opleidingseisen voldoen en er is een gebruikshandleiding Taakmanager en een gebruikshandleiding Centrale Bediening die tijdens de inwerkperiode met de bedienaars wordt doorgenomen. Nieuwe bedienaars moeten een examen doen, waarbij getoetst wordt of ze de inhoud van het Handboek beheersen. Daarnaast vindt er twee keer per jaar een opfris training plaats voor alle bedienmedewerkers.
- Met de invoering van de afstandsbediening is de logging van gegevens verbeterd. Camerabeelden laten precies zien wat er gebeurd is. Deze camerabeelden zijn na het incident zeker gesteld.
- Bij de Urkersluis zijn aanpassingen aan de camera-installatie gedaan om beter zicht te krijgen op het schut proces met open brug.
- Bij het programma Groot onderhoud bruggen en sluisen worden nog 2 maatregelen doorgevoerd op de bediencentrale doorgevoerd, die te ingrijpend zijn om nu op incidentele basis door te voeren:
 - * er wordt onderzocht of het marifoonsysteem verbeterd kan worden, zodat meerdere signalen tegelijkertijd in de Centrale Bedienruimte ontvangen kunnen worden.
 - * de procedure voor de noodknop wordt op alle objecten hetzelfde. (NB verschillende procedures voor de noodknop speelden bij dit incident geen rol)

b. Zijn er na 2013 ook technische voorzieningen getroffen om exact te kunnen bepalen wanneer de brug al dan niet open moet? Zo nee, waarom niet?

- In 2013 is een vergelijkbare vraag gesteld. Het antwoord dat toen werd gegeven is nog steeds van kracht:
Op alle sluisen in de Noordoostpolder zijn in het verleden sensoren geplaatst, waarbij het vlak onder de brug gescand werd op aanwezige objecten. Zo kon de brug niet gesloten worden, dan wel ging weer open als zich iets voor de sensor bevond. Dit is in de praktijk een aantal keer fout gegaan, vermoedelijk doordat vogels voor het scanvlak vlogen. De conclusie was toen en is nu dat de oplossing gevaarlijker is dan de kwaal. De sensoren zijn om die reden weer verwijderd.

Vraag 3. Ontwerpbesluiten vaarwegen in Flevoland.

a. Wat is de reden om de maximale schutlengte van de Urkersluis met 2,5 meter te verminderen?

Het college van GS heeft op 18 juli 2017 een ontwerp besluit 'aanpassing schutlengtes van provinciale sluisen' vastgesteld. Dit leidt tot een vermindering van de schutlengte van de Urkersluis. Er is reden om op korte termijn te komen tot een aangescherpt veiligheidsbeleid bij het schutten van binnenvaartschepen in de sluiscomplexen van de provincie Flevoland. Binnenvaartschepen zijn in de loop der jaren steeds langer en breder geworden en de grootte van de sluisgolven zijn daar niet altijd op berekend. Jarenlang hebben bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland zo goed mogelijk maatwerk geleverd aan de binnenvaart. Die praktijk is nu niet meer in overeenstemming met de huidige veiligheidsrichtlijnen.

Indien de geldende veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland gevolgd worden, leidt dat tot beperkingen voor de maximale doorvaartlengtes met 4,5 m. Een groot aantal langere schepen zou voortaan Flevoland niet meer kunnen binnenvaren. Daardoor ontstaat een spanningsveld tussen de veiligheid en economisch belang. Juist de lange schepen vormen een risico voor de veiligheid, terwijl ze tegelijkertijd economisch zeer rendabel zijn.

Om te komen tot een verantwoord veiligheidsbeleid, waarbij ook is gekeken naar de economische belangen, is een analyse opgesteld. Daarin wordt de huidige praktijk wordt vergeleken met de actuele veiligheidsnormen. Op basis van die analyse heeft de provincie bekeken in hoeverre het verantwoord is om af te wijken van de geldende normen, om zodoende de negatieve gevolgen voor de binnenvaartsector te beperken. Tevens is in kaart gebracht of er mogelijkheden zijn om aanpassingen te doen aan sluiscomplexen waardoor grote binnenvaartschepen toch toegang kunnen krijgen tot de belangrijkste doorvaartroutes in Flevoland. Hierbij is een afweging gemaakt tussen het effect en de kosten van de investering voor de betreffende aanpassingen.

Deze analyse heeft geleid tot het voorstel de maximale schutlengte van de Urkersluis met 2,5 m te verminderen.

In de Noordoostpolder is door de aanwezige aanvaarbeveiliging bij de Urkersluis al een optimale situatie voor binnenvarend verkeer en zijn er feitelijk geen mogelijkheden om de effecten van de aangescherpte veiligheidsnormen (deels) te compenseren. Het eventueel realiseren van een nieuwe aanvaarbeveiliging op een van de andere sluisen in de Noordoostpolder leidt niet tot grotere schutlengten. Voor het vaarweggebied Noordoostpolder heeft de beperking specifiek effect op ca. vier schepen, die gemiddeld twee keer per week door dit gebied varen.

b. Bent u bij dit besluit ook nagegaan welke (financiële) consequenties dit heeft voor het scheepvaartverkeer? Zo nee, waarom niet?

Het vergroten en uniformeren van de veiligheidsmarges in sluisen geeft economische consequenties voor de beroepsscheepvaart. Door een ontwerpbesluit te publiceren kunnen alle belanghebbenden hun zienswijze indienen en kan vervolgens zorgvuldige en afgewogen definitieve besluitvorming plaatsvinden.

c. Bent u bereid om uw besluit te heroverwegen indien blijkt dat dit tot gevolg heeft dat een significante groep binnenvaartschippers of anderszins hierdoor onevenredig financieel getroffen worden? Zo nee, waarom niet?

Met het huidige besluit wordt een compromis gezocht tussen veiligheidsaspecten en sociale en economische gevolgen. De impact van ongelukken is groot. Niet alleen is er directe schade aan de betreffende brug en het vaartuig, maar er is ook gevolgschade voor wegverkeer en getroffen bedrijven. Bovendien liggen bruggen vaak op locaties waar zij een cruciale schakel zijn in een stad of dorp. Het niet kunnen gebruiken van deze schakel kan ertoe leiden dat bijvoorbeeld kinderen niet zelfstandig naar school kunnen, ouderen niet naar de winkel kunnen of hulpdiensten langer onderweg zijn om bij een ongeval te komen. Het genoemde ontwerpbesluit probeert een balans te vinden in deze afweging. Indien er geen nieuwe inzichten komen zijn wij van mening dat het voorliggende ontwerpbesluit de juiste is.

De portefeuillehouder heeft de toezegging gedaan om in de beeldvormende ronde uw commissie te informeren over de voorgenomen Ontwerpbesluiten en de achtergronden hiervan.