

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

R. van Hemert (VVD)
(d.d. 14 november 2024)

Nummer
4150

Onderwerp
Aanvaring vrachtschepen met bruggen

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op grond van artikel 49 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de Provinciale Staten stelt het lid van Provinciale staten R. van Hemert de volgende vragen.

In het AD van donderdag 14 november 2024 staat een artikel "Vrachtschip met containers vaart tegen drie bruggen aan, politie doet onderzoek"

De fractie van de VVD is zeer ongerust over de inhoud van dit artikel en stelt daarom onderstaande vragen:

1. *Hoe vaak hebben aanvaringen met de bruggen over de Gouwe plaatsgevonden en wat zijn de belangrijkste oorzaken?*

Tot nu toe zijn in 2024 vijf aanvaringen van bruggen over de Gouwe geregistreerd, dit is inclusief de aanvaring van 29 november. De jaren daarvoor, periode 2019-2023, zijn er gemiddeld drie aanvaringen per jaar geweest. In de meeste gevallen was sprake van een menselijke fout. Overigens betreft het in de meeste gevallen gelukkig geen aanvaringen van de bruggen zelf, maar van de remmingswerken (zie ook het antwoord op vraag 5).

2. *Ziet de provincie mogelijkheden in technologieën zoals semi-autonoom varen om de veiligheid te verbeteren en aanvaringen te voorkomen?*

In de afgelopen jaren heeft de provincie actief deelgenomen aan verschillende initiatieven en onderzoeksprojecten op het gebied van (semi) autonoom varen. We hebben meerdere jaren het [Researchlab Autonomous Shipping \(RAS\)](#) gefinancierd en een ontheffing verleend aan RAS om tests uit te voeren op het Rijn-Schiekanaal in Delft. Daarnaast zijn we mede-initiatiefnemer van [Smash](#) (het Nederlands Forum voor Smart Shipping).

Er zijn momenteel ook pilots waarbij schepen zelfstandig bepaalde routes kunnen varen. Overigens moet daarbij wel altijd een stuurman aanwezig zijn in de stuurhut. Daarnaast worden er systemen ontwikkeld en getest die bekend staan als (semi) autonome systemen. Met zulke systemen kan een schip op afstand worden bestuurd vanuit een controlecentrum. Sinds dit najaar wordt dit systeem ook getest in de provincie Zuid-Holland op de wateren van Rijkswaterstaat, vanuit Dordrecht.

Voorlopig kunnen deze technologieën de in het antwoord op vraag 1 genoemde aanvaringen echter nog niet in alle gevallen voorkomen. Deze systemen zijn erop gericht om een schip of op koers te houden of

om te besturen op afstand. Bij besturing op afstand moet de stuurman in het controlecentrum nog steeds zelf inschattingen maken over bijvoorbeeld de doorvaarthoogten. Daarnaast zijn deze systemen nog niet getest op de veelal smalle provinciale vaarwegen. Uiteraard houden wij wel de ontwikkelingen van het semi-autonoom varen goed in de gaten.

3. *Overweegt de provincie aanvullende technische eisen aan schepen op te leggen om de veiligheid bij bruggen te vergroten?*

De meeste risico's doen zich momenteel voor bij de containerschepen die over de Gouwe van en naar het Alpherium in Alphen a/d Rijn varen. Deze containerschepen varen vanwege hun breedte met tijdelijke vergunningen, die een looptijd hebben van een jaar. De schepen zijn door hun omvang ook gevoeliger voor bijvoorbeeld zijwind, wat ook de nodige expertise vraagt van de schippers.

Elk jaar wordt samen met het Alpherium geëvalueerd om te bepalen onder welke voorwaarden weer nieuwe vergunningen kunnen worden verleend. Daarnaast is er een specifieke vaarinstructie gemaakt voor de containervaart op de Gouwe.

Bij elk incident waarbij een binnenvaartschip betrokken is, wordt contact gelegd met de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij de controles die zij uitvoeren is telkens gebleken dat de schepen aan de wettelijke eisen voldoen. Dat geldt ook voor de betrokken schippers.

Vooralsnog zijn er nog geen aanvullende technische eisen die (financieel) haalbaar zijn. De huidige ontwikkelingen zijn nog niet geschikt voor de containerschepen op de smalle provinciale vaarwegen. De ontwikkelingen van semi-autonoom varen worden op de voet gevolgd. Wanneer de ontwikkelingen geschikt zijn voor de provinciale vaarwegen, zal worden besproken of deze als voorwaarde kunnen worden meegenomen in de vergunning.

4. *Wordt de schade van aanvaringen verhaald op verantwoordelijke partijen, en hoe vaak lukt dat?*

Als er schade is geconstateerd en de veroorzaker bekend is, wordt deze altijd aansprakelijk gesteld. Indien er voldoende bewijs is om de aansprakelijkheid te onderbouwen wordt de schade in de meeste gevallen met succes verhaald op de veroorzaker.

5. *Hoe vaak wordt de brug extra onderhouden door aanvaringen en kunnen maatregelen worden overwogen om de brug beter bestand te maken tegen aanvaringen?*

De provinciale bruggen worden zelden extra onderhouden als gevolg van schade door aanvaringen. Dit komt doordat in veruit de meeste gevallen niet de brug zelf, maar de remmingswerken worden geraakt. Die remmingswerken zijn constructies die aan weersijden van de brugopening staan en ook bedoeld zijn als een aanvaarbescherming voor de bruggen. Herstel van de remmingswerken is vaak voldoende. Bij de voorbereiding van het groot onderhoud van de bruggen, wordt wel altijd nagegaan of en hoe deze beter bestand gemaakt kunnen worden tegen aanvaringen. Zeker als er recent een aanvaring heeft plaatsgevonden.

Schade aan de brug zelf ontstaat normaal gesproken alleen als een schip te hoog is of al doorvaart terwijl de brug nog wordt geopend. Dat is de afgelopen jaren gelukkig slechts enkele keren gebeurd en niet bij provinciale bruggen.

6. *Hoe wordt de omgeving geïnformeerd bij afsluitingen, en zijn er plannen om alternatieve verkeersroutes te verbeteren? Wat heeft een beschadigde brug voor impact op de omgeving?*



De gevolgen van een beschadigde brug voor het (vaar)wegverkeer zijn erg afhankelijk van welke brug beschadigd is. Bij een beschadigde spoorbrug, zoals eerder dit jaar in Alphen a/d Rijn, is de impact groot. Bij een provinciale brug zijn de gevolgen voor het wegverkeer meestal beperkt omdat men goede mogelijkheden heeft om om te rijden. Denk aan een extra reistijd van 5 tot 30 minuten, afhankelijk van welke brug het is. De gevolgen voor de scheepvaart zijn echter een stuk groter, vanwege het beperkte aantal alternatieve vaarroutes. Als de Gouwe bijvoorbeeld gestremd is, moet de scheepvaart een dag omvaren.

Gelukkig komt het zelden voor dat er sprake is van langdurige stremmingen en zijn er voor het wegverkeer vaak meerdere alternatieven. Aangezien er voor de scheepvaart nu eenmaal geen (reële) aanvullende routes gecreëerd kunnen worden zijn er geen plannen om alternatieve verkeersroutes te verbeteren.

Den Haag, 10 december 2024

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

M.E. van Leeuwen