

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

865

Vragen van de leden **Stoffer** (SGP), **Vedder** (CDA) en **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het sluiten van de nautische verkeerspost Ouddorp en het niet langer inzetten van vuurtorenwachters op vuurtoren Westhoofd* (ingezonden 9 januari 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 januari 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de zorgen over de sluiting van de nautische verkeerspost bij Ouddorp?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangegeven waarom is besloten om de genoemde verkeerspost te sluiten, ondanks het belang voor de scheepvaart?

Antwoord 2

Het gebied nabij de vuurtoren betreft het aanloopgebied naar de Goereese Sluis (Slijkgat richting Haringvliet) en een deel van de binnenwateren (Haringvliet). Dit is geen «Vessel Traffic Service-gebied» (VTS-gebied). Een VTS-gebied wordt o.a. bepaald door criteria zoals vaargeuldynamiek, aanwezigheid van goederenvervoer, hoeveelheid aan scheepspassages en kruisend scheepsverkeer. Op korte termijn zou een kostbare vervanging van de systemen voor het continueren van de dienstverlening vanaf vuurtoren Ouddorp noodzakelijk zijn. Aangezien het hier geen VTS-gebied betreft, is de keuze gemaakt hier niet in te investeren, waardoor het verstrekken van verkeersinformatie vanaf de vuurtoren beëindigd moest worden. Het al dan niet continueren van de bemensing op vuurtoren Ouddorp staat al langer ter discussie, in 2015 is reeds afgeschaald van 24/7 bemensing naar

¹ Eilanden-nieuws, 15 december 2023, «Rijkswaterstaat stopt met geven van scheepvaartinformatie via vuurtoren,» <https://www.eilandennieuws.nl/algemeen/algemeen/17770/rijkswaterstaat-stopt-met-geven-van-scheepvaartinformatie-via-en>; Eilanden-nieuws, 4 januari 2024, «Grote zorgen CDA over sluiting vuurtoren als nautische informatiepost,» <https://www.eilandennieuws.nl/algemeen/algemeen/17931/grote-zorgen-cda-over-sluiting-vuurtoren-als-nautische-inform>.

gedeeltelijke bezetting. De functionaliteit van het vuurtorenlicht, alsook de instandhouding van het gebouw als Rijksmonument staan hiermee niet ter discussie.

Vraag 3

Wat is het afwegingskader voor het opzetten dan wel sluiten van nautische verkeersposten?

Antwoord 3

Zie ook het antwoord bij vraag 2.

Rijkswaterstaat houdt alle nautische verkeersposten binnen de VTS-gebieden in stand. Deze vallen binnen de kerntaken van Rijkswaterstaat. Wat een VTS-gebied is, wordt zoals gezegd o.a. bepaald door criteria zoals vaargeul dynamiek, aanwezigheid van goederenvervoer, hoeveelheid aan scheepspassages en kruisend scheepsverkeer.

Vraag 4

Is de veronderstelling juist dat er ter hoogte van het Slijkgat een gat ontstaat in de Schelde Radar Keten?

Antwoord 4

Nee, de Schelde Radarketen faciliteert het VTS gebied vanaf de aanloop vanaf de Noordzee boven de Kop van Schouwen-Duiveland tot de Belgische grens bij Antwerpen. Het beheergebied dat binnen Vuurtoren Ouddorp valt, is geen onderdeel van de Schelde Radarketen.

Vraag 5

Hoe waardeert u het belang van actuele scheepvaartinformatie voor de scheepvaart door het Slijkgat, zowel wat betreft veiligheid als doorvaart?

Antwoord 5

Ik hecht in het algemeen veel belang aan actuele scheepvaartinformatie. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor een veilige en vlotte doorstroming voor het scheepvaartverkeer binnen een VTS-gebied. Hierbij hoort het tijdig informeren van schippers over stremmingen, werkzaamheden en andere variabelen die effect hebben op een reis- of routeplanning. Voor een goede doorvaart en veiligheid blijft Rijkswaterstaat metingen uitvoeren en baggerwerkzaamheden verrichten in het Slijkgat. Metingen vinden standaard elke drie maanden plaats, plus na elke storm en bij signalen vanuit de scheepvaart. Indien nodig wordt er opdracht gegeven tot baggeren, dat afhankelijk van de weersomstandigheden, zo snel mogelijk wordt uitgevoerd. Actuele informatie wordt ten behoeve van de veiligheid verspreid via BAS-berichten (bericht aan de scheepvaart), gepubliceerd op de website van het Havenbedrijf Rotterdam en op vaarweginformatie.nl. Ook via de infolijn van RWS (0800-8002) kan informatie worden opgevraagd.

Als extra service werd tot nu toe op aanvraag ook informatie verstrekt vanuit de Vuurtoren Ouddorp middels een uurbericht. Rijkswaterstaat is zich er van bewust dat met het sluiten van de verkeerspost Ouddorp, deze bron van informatie wegvalt. Het gaat hierbij om niet-gevalideerde informatie van vaarweggebruikers die via de vuurtoren met andere gebruikers werd gedeeld. Er wordt verder overlegd met partijen over de informatiebehoefte van de gebruikers en hoe daar nog beter in kan worden voorzien.

Vraag 6

Bent u bekend met het feit dat er in de eerste week van het nieuwe jaar al twee kotters vast zijn komen te zitten? Wat betekent deze situatie voor de nautische veiligheid en hoe hangt deze situatie samen met het niet afdoende baggeren én het niet langer bemannen van de Nautische Informatie Post Vuurtoren Westhoofd?

Antwoord 6

Ja, ik ben hiermee bekend.

Door middel van metingen, baggeren en betonning wordt het Slijkgat begaanbaar gehouden. De twee kotters zijn vastgelopen in een periode waarin er niet gebaggerd en gemeten kon worden vanwege de arbeidsveiligheid (20 december–4 januari). Extreme weersomstandigheden veroorzaakten

een onacceptabele situatie voor het uitvoeren van deze baggerwerkzaamheden. Binnen deze periode is vanuit Rijkswaterstaat en de Kustwacht meervoudig en via diverse kanalen een waarschuwing aan de scheepvaart uitgegaan met betrekking tot het bevaren van het Slijkgat. Hierin werd het bevaren van het Slijkgat sterk afgeraden. De vuurtoren van Ouddorp had geen extra gevalideerde informatie voor de scheepvaart over het Slijkgat dan werd verstrekt in de publieke berichtgeving.

Vraag 7

Waarom weegt volgens u een beroep op het niet aanwezig zijn van een Vessel Traffic Service-gebied (VTS) in de buurt van vuurtoren Westhoofd, en het geven van scheepvaartverkeersbegeleiding geen kerntaak van Rijkswaterstaat zou zijn in een dergelijk gebied, op tegen de praktijk van de verstrekking van actuele scheepvaartverkeersinformatie en in voorkomende gevallen actieve scheepvaartverkeersbegeleiding door de vuurtorenwachter in het telkens veranderende ondiepe Slijkgat?

Antwoord 7

Het is niet zo dat er geen informatie wordt verstrekt, alleen moet de schipper deze zelf actief opvragen via openbaar toegankelijke kanalen zoals <https://www.vaarweginformatie.nl>, <https://waterinfo.rws.nl/>, www.knmi.nl en <https://waterberichtgeving.rws.nl>. Het vooraf inwinnen van benodigde informatie maakt onderdeel uit van de reisvoorbereidingen van de vaarweggebruiker. De veiligheid van de vaarweg is daarnaast geborgd via markering van de vaarweg met behulp van betonning.

Vraag 8

Waarom is het radarsysteem op Vuurtoren Westhoofd niet meegenomen in de «Landelijk en Uniform Vervangen van Vessel Traffic Services» (LUV-VTS-vernieuwing)? Wat zouden de meerkosten op jaarbasis daarvan zijn geweest, rekening houdend met de levensduur van het nieuwe radarsysteem? Bent u alsnog bereid het radarsysteem op vuurtoren Westhoofd te vervangen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De meerkosten voor de vervanging van het radarsysteem bedragen eenmalig ca. 2 à 3 miljoen euro en deze investering dient eens per 10 jaar te worden gedaan. Daarnaast zijn er jaarlijkse kosten voor o.a. klein onderhoud, licenties en wettelijke keuringen en upgrades, die worden geschat op 0,4 à 0,5 miljoen euro per jaar. Daarbij komen nog jaarlijks personeelskosten van ca. 0,2 miljoen euro.

Gezien de kosten, het feit dat het gebied geen VTS gebied is en de gevalideerde informatie ook op andere manieren beschikbaar is voor de scheepvaart, zal het radarsysteem niet vervangen worden. Zie voor verdere uitleg de voorgaande antwoorden op vraag 2, 5 en 7.

Vraag 9

Wat zijn de kosten die op jaarbasis worden bespaard met het niet langer bemannen van vuurtoren Westhoofd? Waarom wegen de maatschappelijke baten van het niet langer inzetten van vuurtorenwachters alhier volgens u op tegen de maatschappelijke kosten? Kunt u in het antwoord op deze vraag in brede zin ingaan op de voordelen van een vuurtorenwachter op het toezicht, van scheepvaartveiligheid incl. recreatievaart tot het bijdragen aan het onderscheppen van drugstransporten over zee, al dan niet door het Slijkgat, de enige vaarweg via welke ongezien drugs gesmokkeld kan worden in de richting van Rotterdam?

Antwoord 9

Met betrekking tot de kosten verwijs ik naar antwoord op vraag 8. Met betrekking tot de scheepvaartbegeleiding verwijs ik u naar antwoord op vragen 2, 5 en 7. In brede zin draagt verkeersbegeleiding bij aan scheepvaartveiligheid. De aanwezigheid van verkeersbegeleiding op een vaarweg kan mogelijk leiden tot het signaleren van verdachte situaties. Verkeersbegeleiding vanaf een verkeerspost is echter een kostbare maatregel die alleen in een VTS-gebied wordt ingezet. Op andere vaarwegen worden andere middelen ingezet zoals patrouilles met vaartuigen.

Vraag 10

Welke eenmalige investeringsuitgaven en hoeveel financiële middelen zijn er jaarlijks nodig om het besluit om de informatievoorziening vanuit de vuurtoren Ouddorp per 1 januari 2024 terug te draaien? Klopt het dat de besparing op de investeringsuitgave inzake de te vernieuwen radarapparatuur € 1 à 2 miljoen is en de jaarlijks uitgespaarde kosten slechts € 4 ton betreffen (licentie, servicedesk, onderhoud, radar, marifooninstallatie, noodstroomagregaat en personeelskosten)?

Antwoord 10

Zie hiervoor de beantwoording bij vraag 8.

Vraag 11

Klopt het dat regionale partijen pas geïnformeerd zijn nadat u al had besloten tot sluiting van de verkeerspost bij Ouddorp? Zo ja, waarom zijn regionale partijen, zoals de gemeente Goeree-Overflakkee, niet proactief betrokken bij de besluitvorming?

Antwoord 11

De besluitvorming vloeit voort uit het gegeven dat de verkeerspost niet werd meegenomen binnen LUV-VTS. Met het oog op de forse onderhoudsopgave van Rijkswaterstaat is de afweging gemaakt niet te investeren in de noodzakelijke systemen voor het continueren. Rijkswaterstaat heeft regulier overleg met omgevingspartners. Stellingname en zorgen van regionale partijen waren in dit proces reeds bekend en zijn daarom meegewogen in de besluitvorming. Na de besluitvorming is een omgevingsproces gestart, waarbij de omgevingspartijen zijn geïnformeerd over het besluit zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau. Daarnaast wordt er met relevante partijen (gemeente, visserij en watersportvereniging) overlegd en bekeken hoe en waar de beschikbare informatie nog beter zichtbaar kan worden gemaakt.

Vraag 12

Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat ook in de toekomst een veilige doorvaart van het Slijkgat mogelijk blijft? Worden hierover afspraken gemaakt met regionale partijen en Rijkswaterstaat alvorens de verkeerspost onomkeerbaar ontmanteld wordt? Kunt u garanderen dat het Slijkgat tot in lengte van jaren op een minimale diepte van 4 meter respectievelijk 5,5 meter wordt gehouden, ook na stormachtig weer, zoals in de afgelopen periode, en in tijden van hoge rivierafvoer?

Antwoord 12

Zie voor de werkwijze omtrent het verstrekken van scheepvaartinformatie de antwoorden op vraag 5 en 7.

Over de doorvaart van het Slijkgat zijn in de loop der tijd diverse afspraken gemaakt. Door de deltawerken en de hier relevante afsluiting van het Haringvliet veranderde het getij, waardoor de haventoeegang naar Stellendam meer en vaker gebaggerd moet worden. In de Deltaschadewet werd vastgelegd dat het Rijk de toegangseu naar de haven op een diepte van 4,0m -NAP met een breedte van 200m moet onderhouden. Later zijn bij de aanleg van Maasvlakte 2, door de gemeente Rotterdam met diverse regionale stakeholders aanvullende afspraken gemaakt (o.a. via het zogenaamde Aldersakkoord). Het Havenbedrijf Rotterdam houdt de vaargeul van het Slijkgat over een lengte van 1.800 meter en een breedte van 100 meter op een diepte van 5,5m -NAP.

Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven, kan het voorkomen dat de vaargeul van het Slijkgat direct na specifieke weersomstandigheden als storm en hoge rivierafvoer gedurende een korte periode niet de overeengekomen diepte heeft.

Vraag 13

Kunt u deze vragen voor de plenair behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat door de Tweede Kamer op 23 januari a.s. beantwoorden?

Antwoord 13

Er was tijd nodig voor het verzamelen van de benodigde informatie waardoor de beantwoording voorafgaand aan de eerste termijn van de Kamer nog niet lukte, maar wel voorafgaand aan de tweede termijn.