Ontwerp-Antwoordnota

Op de ingebrachte zienswijzen op de ontwerpbesluiten:
- Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen
- Schutten met open brug

De antwoordnota bevat de volgende onderdelen:

Samenvatting
1. Inleiding
2. Achtergrond van de ontwerpbesluiten
3. Ingebrachte zienswijzen
5. Nader onderzoek
6. Reactie op de Zienswijzen
7. Conclusies en voorgestelde aanpassingen van de ontwerpbesluiten

Bijlage 1: Kaart vaargebieden
Bijlage 2: Overzicht aanpassingen besluiten

20 februari 2018

Samenvatting
Het college van GS heeft op 18 juli 2017 de ontwerpbesluiten ‘aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen’ en 'schutten met open brug' vastgesteld. Na dit besluit is er de mogelijkheid geboden om op deze ontwerpbesluiten een zienswijze in te dienen. Daarnaast zijn alle 12 ontheffinghouders die gebruik maken van een schip tussen de 63 en 65 meter in de Noorder- of Zuidersluis schriftelijk op de hoogte gesteld van het ontwerpbesluit. In totaal zijn 19 zienswijzen ingediend door schippers, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden. De provincie heeft in de tussenliggende periode, nader onderzoek laten uitvoeren naar de economische gevolgen van de ontwerpbesluiten, naar de mogelijkheden om de Zuidersluis met open brug te kunnen schutten en heeft overleg gehad met een aantal indienaars van zienswijzen. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de ontwerp-antwoordnota. Uit het onderzoek van het onderzoeksbureau Panteia blijkt dat:

Voor het vaargebied Flevopolder overtreft de monetaire veiligheidswinst de monetaire effecten van de vervoerskosten en de emissies. Een beperkt aantal schippers zal niet meer Flevoland in kunnen met hun schip van 63-65 meter, maar er is voor hen voldoende werk buiten Flevoland. Er zijn ruim voldoende schepen om het werk over te nemen. Er zal hier naar verwachting geen negatieve modal shift optreden, waarbij het scheepvaartverkeer wordt overgenomen door vrachtauto’s. Doordat de gevolgen in dit vaargebied beperkt zijn, is de aanleg van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis in het kader van veiligheid niet specifiek nodig. Een keuze voor de aanleg van een aanvaarbeveiliging (á € 430.000,-) dient puur vanuit economische motieven te worden afgewogen.

In het vaargebied Noordoostpolder overtreffen de monetaire gevolgen van de vervoerskosten en emissies de monetaire veiligheidswinst. Een beperkt aantal schippers zal het vaargebied Noordoospolder niet meer in kunnen met hun schip van 49,5 meter. Voor 1 schipper kan dit gevolgen hebben voor de bedrijfscontinuïteit. Voor de andere schippers is er buiten Flevoland voldoende werk. Er zijn echter een beperkt aantal schepen (6 stuks) die het werk kunnen overnemen.

Door het toelaten van schepen van 49,5 meter is er feitelijk geen sprake van een veiligheidsmarge en daardoor is er een hoger risico dan het schutten met een te kleine veiligheidsmarge zoals het onderzoeksbureau berekend heeft. Daarnaast is bij het schutten van 49,5 meter schepen de situatie voor de bedienaar moeilijker doordat het overzicht wat door de veiligheidsmarges wordt gecreëerd ontbreekt. Tevens worden minder dan 75 % van de ongevallen in de SOS-database geregistreerd, waardoor er een hoger risico op ongevallen is en zijn de maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers niet meegenomen in de berekeningen. Daarnaast verwacht dat het onderzoeksbureau dat de beroepsscheepvaart door toenemende eisen aan de schepen in het vaargebied Noordoostpolder tegen 2025 verdwenen zal zijn.

Alles afwegende kiest de provincie ervoor om de Urkersluis in te richten voor het schutten met de voorgestelde veiligheidsmarges tot 47,0 meter, hierbij wordt de veiligheidssituatie verbeterd door de aanwezigheid van voldoende veiligheidsmarges.

Voor schuttingen van schepen tussen de 47,0 en de 49,5 meter komt de verantwoordelijkheid meer bij de schipper te liggen om te kunnen worden geschut met deze lengtes, aangezien de bedienaar in het geval zonder veiligheidsmarges beperkt overzicht heeft.
De voorwaarden zijn:
- De aanwezigheid van een tweede personeelslid op de boot om het invaren en schutten gecontroleerder te laten lopen; beter zicht op het voor en achtersteven van de boot en een scheiding tussen motorbediening en het vastleggen van de boot;
- Het verplicht stellen van sterke nylon touwen zonder rek, zodat de boot niet kan varen tijdens de schutting;

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de specifieke situatie in het vaargebied Noordoostpolder. De combinatie van een beperkte beschikbare vloot, afnemende beroepsvaart en het veiligheidsrisico vraagt om maatwerk.

Op basis van de ingebrachte zienswijzen en het nadere onderzoek wordt in de antwoordnota vastgesteld om de ontwerpbesluiten op de volgende aspecten bij te stellen:

- Op de Urkersluis de maximale schutlengte te handhaven van 47,0 meter en onder voorwaarden boten tot 49,5 meter te schutten;
- De schutlengte van de Zuidersluis te bepalen op 63,00 meter in plaats van de voorgestelde 62,90 meter en er op dit moment geen aanvaarbeveiliging aan te leggen in de Zuidersluis.
- De minimale schutlengte op de Voorstersluis te maximaliseren op 39,0 meter bij gesloten brug, in plaats van de voorgestelde 38,70 meter;
- Bij de Kampersluis de maximale breedte op 7,20 meter te houden in plaats van de voorgestelde 7,10 meter;
- Een meldingsplicht in te voeren voor de schepen die met open brug geschut willen worden, zodat de brug open gaat voor het invaren;
- Het instellen van een specifieke ontheffingsregeling voor bijzondere transporten.
- Het schutten met open brug in de middaguren te beperken tot alleen de spitstijden 16.00 – 18.00 uur in plaats van de voorgestelde 15.00 -19.00 uur.

1. ***Inleiding***

Op 18 juli 2017 heeft het college van GS de volgende ontwerpbesluiten vastgesteld:

- *Ontwerpbesluit Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen*
- *Ontwerpbesluit Schutten met open brug*

Het college van GS heeft hierbij de mogelijkheid geboden om op deze ontwerpbesluiten een zienswijze in te dienen. Deze antwoordnota beschrijft kort de achtergrond van de ontwerpbesluiten, geeft aan wie er een zienswijze heeft ingediend, wat de kern is van de ingebrachte zienswijzen en de reactie van de provincie hierop. Hiervoor heeft de provincie ook nader onderzoek laten uitvoeren. In de conclusies wordt beschreven of de provincie aanpassingen op de ontwerpbesluiten nodig acht en welke wijzigingen dit specifiek zijn.

2. ***Achtergrond van de ontwerpbesluiten***

Ontwerpbesluit 'aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen'
Het college van GS heeft op 18 juli 2017 een ontwerpbesluit 'aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen' vastgesteld. Een gewenste vergroting van de veiligheidsmarges leidt tot een vermindering van de schutlengte van de sluizen. 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. De binnenvaartschepen die de sluizen passeren zijn in de loop der jaren steeds langer en breder geworden en de grootte van de sluiskolken zijn daar niet altijd op berekend. Jarenlang hebben bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland zo goed mogelijk maatwerk proberen te leveren aan de binnenvaart, maar die praktijk is niet meer in overeenstemming met de tegenwoordig geldende veiligheidsrichtlijnen. Indien de geldende veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland gevolgd worden, leidt dat tot beperkingen voor de maximale doorvaartlengtes. Eenvoudig gezegd: een aantal langere schepen zou voortaan Flevoland niet meer kunnen binnenvaren. Daardoor ontstaat er een spanningsveld tussen de veiligheid en economisch belang. Juist de lange schepen vormen een serieus risico voor de veiligheid, terwijl ze tegelijkertijd economisch rendabeler zijn.

In het ontwerpbesluit is uitgegaan van een veiligheidsmarge van in totaal 2,4 meter per sluis (incl. stopstrepen). Dit is minder dan de richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat vermelde 3,4 meter.

Flevoland kent twee vaargebieden waarbij de entree wordt gevormd door de aanwezige sluizen. Dit zijn vaargebied Noordoostpolder en vaargebied Flevoland (zie bijlage 1).

Vaargebied Noordoostpolder
De Urkersluis is in het vaargebied Noordoostpolder de sluis waar met de grootste scheepslengte, zowel naar binnen als naar buiten geschut kan worden. Dit komt doordat deze sluis is voorzien van een aanvaarbeveiliging (eis Waterschap voor het schutten met brug open). Met een beschikbare ruimte in de sluis (van deurnis tot drempel) van 49,44 m is er geen veiligheidsmarge met de huidige maximale schutlengte van 49,5 meter aanwezig en wordt er soms tijdens het schutten heen en weer gevaren om het schip passend te krijgen tussen de deurnis en de drempel. Met het ontwerpbesluit wordt een veiligheidsmarge ingesteld van 1,0 meter aan weerzijden van de stopstrepen. De maximale schutlengte (met brug open) wordt hiermee verkort tot 47,0 meter.

Vaargebied Flevopolder
De Noorder- en Zuidersluis zijn in het vaargebied Flevopolder de sluizen waar met de grootste scheepslengte geschut wordt. Op dit moment gebeurt dit met een gesloten brug. Met een beschikbare ruimte in de sluis (van deurnis tot drempel) van resp. 65,54 en 65,36 meter, zijn de veiligheidsmarges met de huidige maximale schutlengte van 65,0 meter (met ontheffing) zeer krap. Met het ontwerpbesluit wordt een veiligheidsmarge ingesteld van 1,0 meter aan weerzijden van de stopstrepen. De maximale schutlengte (met brug open) wordt hiermee verkort tot resp. 63,0 en 62,9 meter. In het collegebesluit van 18 juli jl. is voor de Zuidersluis ook een besluit

genomen om een nader onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging. Hiermee zou een grotere schutlengte in beide richtingen bereikt kunnen worden. Voor de Noordersluis is dit gezien de ligging van de sluis in de nabijheid van een grote woonwijk en de overlast voor het wegverkeer (en dus ook voor hulpdiensten) geen geschikte oplossing.

De krappe veiligheidsmarges leveren een groter risico op. Om de kans op een aanvaring met brug of aanvaarbeveiliging te verkleinen is het hanteren van grotere veiligheidsmarges gewenst. Ook kunnen te kleine marges onduidelijkheid geven in het bedienproces en daarmee de risico's op bedienfouten vergroten. Om de kans op deze schades te verminderen heeft het college van GS het ontwerpbesluit genomen en ter inzage gelegd. Het vergroten en uniformeren van de veiligheidsmarges in sluizen geeft economische consequenties voor de beroepsscheepvaart. Door een ontwerpbesluit te publiceren hebben alle belanghebbenden hun zienswijze kunnen indienen en kan er vervolgens zorgvuldige en afgewogen definitieve besluitvorming plaatsvinden.

Ontwerpbesluit 'schutten met open brug'
Het ontwerpbesluit 'schutten met open brug' voorziet in een uniformering van de mogelijkheid tot het schutten met een open brug. Het schutten met open brug vergroot de schutlengte van de sluis en kan daardoor ruimere mogelijkheden bieden voor de scheepvaart. Het naar binnen varen van een buitensluis met geopende brug is alleen toegestaan met een aanvaarbeveiliging (eis Waterschap). In verband met de ligging van een woonwijk achter de Noordersluis is een langere brugopening daar niet gewenst vanwege de toegankelijkheid van hulpdiensten. Deze sluis wordt dan ook niet met open brug geschut.

3. Ingebrachte zienswijzen

Na het GS –besluit is er middels publicatie en ter inzage legging van de besluiten de mogelijkheid geboden om op deze ontwerpbesluiten een zienswijze in te dienen. Daarnaast zijn alle 12 ontheffinghouders die gebruik maken van een schip tussen de 63,0 en 65,0 meter in de Noorder- of Zuidersluis schriftelijk op de hoogte gesteld van het ontwerpbesluit. Naar aanleiding van dit besluit zijn er 19 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn ingebracht door:

1. Individuele beroepsschippers (5)
   – *de schippers van de Vagari (vaargebied Noordoostpolder),*
   - *de schippers van de Confianza, Confidence, Ancora en vier boten van de firma van Vliet (allen vaargebied Flevopolder).*

2. Een vaarweggebruiker (1)
   – *een bewoner uit Almere*

3. Belangenorganisaties (3)
   – *BLN Schuttevaer*
   - *Algemene Schippers Vereeniging (ASV).*
   - *Nederlandse vereniging van Bouw- en Grondstoffen (NLVB)*

4. Bedrijven die beroepsschepen gebruiken voor hun bedrijfsproces (8)
   - *Caron Recycling (Lelystad);*
   - *Van der Kamp (Zwolle)*
   - *IJB groep (Emmeloord)*
   - *Dekker Grondstoffen (Tiel)*
   - *BMC Flevoland (Lelystad)*
   - *Mibau (Venlo)*
   - *Deliver (Urk)*
   - *Gebr. Van der Lee (Lelystad)*

5. Overheden:
   - *Gemeenten Urk*
   - *Gemeente Noordoostpolder*

In de zienswijzen worden op hoofdlijnen de volgende aspecten genoemd:

- De indieners van de zienswijzen zijn het niet eens met het voorgenomen ontwerpbesluit, waarbij met name de beperking van de schutlengte het probleem is;
- Een veiligheidsmaatregel die de huidige schutlengte niet beperkt heeft de voorkeur;
- Het veiligheidsrisico wordt door de schippers niet ervaren, er gebeurd relatief weinig en als er wat gebeurd, zijn het bedienfouten;
- Er zijn te weinig schepen beschikbaar om in Flevoland te kunnen blijven bevoorraden;
- De schepen kunnen nergens anders aan het werk;
- Het omvaren via een (eventueel) verlengde Zuidersluis wordt als economisch niet interessant gezien;
- De voorgestelde maatvoering sluit niet meer aan bij de gangbare maatvoering van de schepen;
- De richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat zijn niet bedoeld voor de bestaande infrastructuur;
- Duurzaamheidsaspect van de binnenvaart is beter als het alternatief het vrachtverkeer per as;
- Meer vrachtverkeer levert een grotere verkeersonveiligheid op.
- De voorstelde bloktijd voor de middag bij het schutten met open brug van 15.00 – 19.00 uur is te lang.

4. Nader onderzoek

In het GS besluit van juli 2017 wordt het spanningsveld tussen veiligheid en economie benoemd en ook in de zienswijzen wordt dit punt meerdere keren aangehaald. Om hierin een beter beeld te krijgen heeft de provincie besloten om dit aspect nader te laten onderzoeken. Het bedrijf Panteia heeft per vaargebied een kostenbatenanalyse uitgewerkt voor de effecten van het verscherpen van veiligheidsbeleid op de sluizen. Panteia is een advies- en onderzoeksbureau voor o.a. economisch- en transportonderzoek. Het adviesbureau heeft goed inzicht in de werking en de structuur van de binnenvaart en beschikt over veel data hierover. Een tweede onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging van de Zuidersluis, dit onderzoek is uitgevoerd door ingenieursbureau RHDHV.

Kostenbatenanalyse voor aanscherping veiligheidsbeleid sluizen - Panteia

In de onderzoeksrapportage van Panteia is onderzocht:
- *Wat zijn de consequenties van de ontwerpbesluiten op economisch gebied?*
- *Vindt er een overgang plaats van binnenvaart naar vervoer op de weg?*
- *Wat zijn de financiële risico's van het besluit?*
- *Zijn er voldoende (kleinere) schepen beschikbaar?*

Leidt de voorgestelde verruiming van de veiligheidsmarge tot minder kans op een ongeluk?
Uit het onderzoek van Panteia blijkt dat op basis van de landelijke Scheepsongevallen-database (SOS-database) en nadere analyse, de aanvaarkans voor schepen voor schepen die buiten de voorgestelde marge worden geschut 7,5 aanvaringen per 100.000 scheepspassages bedraagt en dat de aanvaarkans voor schepen die binnen de voorgestelde marge wordt geschut 2,3 aanvaringen per 100.000 scheepspassages bedraagt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het schutten met de nieuwe marges leidt tot 3 keer minder aanvaringen voor de schepen die nu buiten de voorgestelde marges worden geschut.

- *Wat zijn de gevolgen van deze maatregel per vaargebied?*

De gevolgen van het ontwerpbesluit verschillen per vaargebied. Dit komt door het verschil in grootte van de sluizen en de scheepvaart die hiervan gebruik kan maken.

Vaargebied Flevopolder
Dit vaargebied is middels de Noorder- en Zuidersluis is conform het ontwerpbesluit toegankelijk tot met resp. 63,1 en 62,9 meter. Uit het onderzoek blijkt dat de economische schade voor de verladers als gevolg van de schutlengtebeperking voor zowel de Noorder- als Zuidersluis zeer beperkt is. De vloot schepen die economisch gezien aantrekkelijke vrachtprijzen kan bieden voor de vaart in dit vaargebied is aanzienlijk. Deze vloot omvat 206 schepen, waarvan er 31 schepen

door het ontwerpbesluit niet meer Flevoland in mogen, waarvan er slechts 12 schepen een vergunning hebben om in dit vaargebied te varen (en dus daadwerkelijk frequent of minder frequent op Flevoland varen). In totaal blijven er 175 schepen over, hiermee is de leveringszekerheid voor de industrie geborgd. Doordat de schepen gemiddeld minder vracht kunnen vervoeren zal de kostprijs toenemen met gemiddeld 2,0%. Op dit moment wordt 83% van de vracht met 63 meter schepen vervoerd, hierdoor zullen de economische gevolgen zeer beperkt zijn. In totaal nemen de transportkosten van en naar de Flevopolder toe met 0,13%; in totaal € 2.343,- euro per jaar. Door het terugbrengen van de scheepslengte zal er meer gevaren moeten worden om dezelfde scheepsvracht te vervoeren. De kans op een negatieve modal shift (overgang naar vrachtwagens) wordt als nihil geacht, doordat er voldoende vervoerders beschikbaar zijn en de kosten vrijwel niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

Het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis, waarbij de schutlengte wordt verlengd wordt naar 70 meter, leidt tot een zeer positief effect op de transportkosten, de beschikbare vloot groeit tot 456 schepen. Wel leidt het omvaren via de Zuidersluis naar Lelystad tot een extra sluispassage en 1,5 uur langer varen. Ondanks dit pakt deze route gunstig uit voor het bedrijfsleven.

Uit de maatschappelijke kosten/baten analyse (MBKA) van het voorstel waarbij de vergroting van de veiligheid door de grotere veiligheidsmarge in vaargebied Flevopolder is doorgerekend, leidt dit voor het scenario Noorder- en Zuidersluis beide 63,0 meter tot een positieve netto contante waarde van € 7,605,-. Hierin zijn de kosten van een schade bij de sluis, de economische schade en de extra uitstoot door de binnenvaart meegenomen. Hieruit wordt geconcludeerd dat dit scenario leidt tot een vergroting van de veiligheid (de kans op een aanvaring wordt verkleind, tegen een relatief klein economisch verlies en verlies aan duurzaamheid). De kans op een modal shift is vrijwel nihil. Door de inperking van de schutlengte moeten 12 schepen ander werk gaan zoeken. Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende ladingaanbod is in andere regio's en er derhalve ook geen compensatie nodig is.

Nader onderzoek aanvaarbeveiliging Zuidersluis RHDHV
In het collegebesluit van 18 juli 2017 jl. heeft het college van GS opdracht gegeven tot een nader onderzoek naar de mogelijkheden van een aanvaarbeveiliging bij de Zuidersluis. Met het eventueel aanbrengen van een aanvaarbeveiliging bij de Zuidersluis kan er op deze locatie met een open brug worden geschut. Hiermee kan de schutlengte worden verruimd, waardoor de gevolgen van het ontwerpbesluit (een verkorting van de toegelaten scheepslengte van 65 naar 63 meter) op deze locatie worden opgeheven.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de plaatsing van een aanvaarbeveiliging mogelijk is. Door twee flipperachtige voorzieningen aan te brengen kunnen schepen tot 70 meter in de Zuidersluis met open brug worden geschut. In het onderzoek zijn meerdere mogelijkheden onderzocht, maar deze oplossing komt als beste naar voren en heeft ook de voorkeur van het Waterschap. De aanlegkosten voor deze voorziening bedragen € 430.000,-.

Voor de aanleg van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis is door Panteia ook een MBKA berekend. Hieruit blijkt dat de netto contante waarde over een periode van 20 jaar € 4.023.094,- bedraagt en positief uitvalt. Dit komt vooral doordat de grondstoffen vervoerd kunnen worden door grotere schepen die meer lading mee kunnen nemen. Daarnaast kunnen de schepen van 63-65 meter in Flevoland blijven waren.

Vaargebied Noordoostpolder
Het vaargebied Noordoostpolder kenmerkt zich door kleinere sluizen. De sluizen zijn ontworpen op het scheepstype de Spits, een schip dat circa 38,5 meter lang is. In de loop der jaren is de lengte van de schepen om economische redenen gegroeid. Immers met een groter schip kan meer lading vervoerd worden. In de Urkersluis is de toegelaten scheepslengte in de jaren gegroeid tot een maximale 49,5 meter. Hiermee is er geen veiligheidsmarge meer beschikbaar in de sluis. De beschikbaarheid van schepen tot 49,5 meter is beperkt. Er zijn slechts 18 schepen beschikbaar in de klasse 40-49,5 meter in Nederland, waarvan er 6 schepen in de klasse tussen de 40-47 meter zijn. In het Vaargebied Noordoostpolder wordt hoofdzakelijk naar Emmeloord gevaren met drie

ladingsoorten. Ophoogzand (twee schepen), industriezand en –grind (twee schepen) en cement (twee schepen). Het ophoogzand wordt gebracht met schepen die kleiner zijn dan 47,0 meter. De andere 4 schepen zijn 49,5 meter. Uit het onderzoek van Panteia blijkt dat de twee cementschepen, die slechts voor een deel op Emmeloord varen niet geschikt zijn om te verkleinen en bij een beperking van de schutlengte naar 47,0 meter zullen deze schepen niet meer naar Emmeloord kunnen varen. Er zal sprake zijn van een negatieve modal shift omdat er in West-Europa nog maar twee schepen varen die nog zouden kunnen bevoorraden bij een schutlengte van 47,0 meter. De modal shift leidt tot een (beperkte) toename van het vrachtverkeer. Panteia concludeert dat in deze situatie het veiligheidsverlies op de weg gemonetariseerd vergelijkbaar is de veiligheidswinst die ontstaat bij de Urkersluis.

Door het toelaten van schepen van 49,5 meter is er feitelijk geen sprake van een veiligheidsmarge en daardoor is er een hoger risico dan het schutten met een te kleine veiligheidsmarge zoals het onderzoeksbureau berekend heeft. Daarnaast is bij het schutten van 49,5 meter schepen de situatie voor de bedienaar moeilijker doordat het overzicht wat door de veiligheidsmarges wordt gecreëerd ontbreekt. Tevens worden minder dan 75 % van de ongevallen in de SOS-database geregistreerd, waardoor er een hoger risico op ongevallen is en zijn de maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers niet meegenomen in de berekeningen. Het onderzoeksbureau verwacht dat de beroepsscheepvaart door toenemende eisen aan de schepen in het vaargebied Noordoostpolder tegen 2025 verdwenen zal zijn.

5. ***Reactie op de Zienswijzen***

In de ingebrachte zienswijzen bevatten op hoofdlijnen een tiental punten die in de meeste zienswijzen worden genoemd. Dit zijn:

- **De indieners van de zienswijzen zijn het niet eens met het voorgenomen ontwerpbesluit, waarbij met name de beperking van de schutlengte het probleem is.**

Zienswijzen:
De beperking van de schutlengte zorgt ervoor dat een aantal schepen Flevoland niet meer in kunnen varen. Dit geeft directe consequenties voor de betrokken schippers want zij stellen dat er buiten Flevoland niet of nauwelijks werk te vinden is. Daarnaast wordt in de zienswijzen aangegeven, dat kleinere schepen niet meer voorhanden zijn om de gewenste vracht alsnog Flevoland binnen te brengen. Hierdoor wordt een overgang naar vervoer over de weg verwacht, hetgeen consequenties geeft op gebied van wegcapaciteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en een kostenverhogingen voor de verwerkende bedrijven.

De beperking van de schutlengte tot 63 meter in het Vaargebied Flevopolder geeft consequenties voor individuele schippers, doordat een aantal schepen Flevoland niet meer in kunnen varen. Uit het onderzoek van Panteia blijkt dat er echter voldoende aanbod is van andere schepen tot 63 meter, waardoor er geen sprake zal zijn van een tekort aan scheepscapaciteit in de Flevopolder en er geen overgang naar het wegverkeer zal plaats vinden door dit besluit. Ook zijn er geen grote consequenties voor de industrie, duurzaamheid of verkeersveiligheid. De schippers kunnen werk vinden buiten Flevoland.

Voor het vaargebied Noordoostpolder ligt dit anders, hier is een beperkt aantal schepen beschikbaar. Naar Emmeloord wordt momenteel gevaren met een zestal schepen. Schepen met ophoogzand (2), schepen met industriezand en -grind (2) en schepen met cement (2). De schepen die ophoogzand vervoeren zijn kleiner en kunnen de sluis met 47,0 meter schutlengte passeren. De twee cementschepen varen niet continu op Emmeloord en kunnen bij een aanscherping van de veiligheidsmarges niet meer de sluis passeren, daardoor zal er een overslag naar de weg plaats vinden van dit transport, omdat er slechts twee schepen in Europa beschikbaar zijn (< 47,0 meter) voor dit transport. De situatie bij de industrie-zandschepen verschilt. Eén schip vaart frequent op Emmeloord en een ander schip minder vaak. Vooral voor dit eerste schip (de Vagari) kan het besluit naar verwachting consequenties hebben. Voor de industrie zal de overgang van de schepen naar vrachtwagens leiden tot meer transportkosten. Het onderzoeksbureau Panteai heeft

deze berekend op € 20.756,- per jaar voor de vervanging van het vervoer van de cementschepen en € 5.777,- per jaar voor de inzet van kleinere industriezand en grindschepen.

Overigens stelt Panteia dat de toenemende eisen aan de binnenvaartschepen de investeringen in dit type schepen steeds minder financierbaar zijn. Het bureau verwacht dat tegen 2025 het merendeel van de bestaande binnenvaart naar Emmeloord volledig is verdwenen. De modal shift naar het vrachtverkeer die Panteia nu door het ontwerpbesluit verwacht zal derhalve de komende jaren toch plaats vinden.

- **Het veiligheidsrisico wordt door de schippers niet ervaren, er gebeurd relatief weinig en als er wat gebeurd, zijn het bedienfouten.**

Zienswijzen:
De schippers geven aan dat zij al jaren door de sluizen varen en geven aan dat ze met het schutten nooit problemen hebben gehad. Het is opletten, maar met voldoende ervaring leidt dit niet tot onveilige situaties

Doordat de het aantal schuttingen per sluis relatief laag is, is de tijdsduur tussen ongelukken ook relatief langer. Hierdoor kan het beeld ontstaan dat er toch nooit iets gebeurd. Uit het onderzoek van Panteia blijkt dat de vergroting van de veiligheidsmarges de kans op ongelukken een stuk verkleint. Bij schutten met de voorgestelde marges daalt de schadekans met een factor 3 bij de schepen die nu buiten de voorgestelde schutlengte worden geschut (van 7,2 naar 2,3 schadegevallen per 100.000 schuttingen).

Uit de door Panteia opgestelde MBKI berekening blijkt dat het invoeren van de voorgestelde veiligheidsmarge in het vaargebied Flevopolder een positieve netto contante waarde heeft. Daarnaast zal door ruimere veiligheidsmarges het bedienen minder complex worden, waardoor de kans op bedienfouten, ook zal afnemen (dit veiligheidsrisico is niet meegenomen in het onderzoek van Panteia aangezien geen data beschikbaar is).

Voor het vaargebied Noordoostpolder is de situatie anders. Uit de opgestelde MBKI berekening blijkt dat het invoeren van de voorgestelde veiligheidsmarge in het vaargebied Noordoostpolder een negatieve netto contante waarde heeft. De veiligheidswinst op de sluis is monetair vergelijkbaar met de toename van de verkeersonveiligheid op de weg. Door het toelaten van schepen van 49,5 meter is er feitelijk geen sprake van een veiligheidsmarge en daardoor is er een hoger risico dan het schutten met een te kleine veiligheidsmarge zoals het onderzoeksbureau berekend heeft. Daarnaast is bij het schutten van 49,5 meter schepen de situatie voor de bedienaar moeilijker doordat het overzicht wat door de veiligheidsmarges wordt gecreëerd ontbreekt. Tevens worden minder dan 75 % van de ongevallen in de SOS-database geregistreerd, waardoor er een hoger risico op ongevallen is en zijn de maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers niet meegenomen in de berekeningen.

- **Een veiligheidsmaatregel die de huidige schutlengte niet beperkt heeft de voorkeur.**

Zienswijzen:
Een aantal zienswijzen roept op om een andere maatregel te treffen dan een verkleining van de schutlengte. Er worden weinig alternatieven genoemd. Sterkere touwen toepassen in de sluis en het verlenen van vergunningen aan bekende schepen/schippers worden als andere maatregelen genoemd.

Er is bij de indieners van zienswijzen die hierom vroegen gevraagd welke maatregelen zij zelf hierbij ingedachte hadden en er heeft op 23 november jl. een gesprek plaats gevonden met belangenverenging BLN-Schuttevaer en Dekker grondstoffen. Hieruit zijn de volgende ideeën naar voren gekomen.

- *Verplicht afmeerdraden zonder rek (bijv. staaldraad of kunststofdraden (dyneema)*
  Het toepassen van draden zonder rek, voorkomen dat een touw kan breken bij een schutting. Stalen of kunststof draden zijn sterker dan normale touwen.

- *Het toepassen van een persoons- en scheepsgebonden ontheffing.*
  Voor Urk is gevraagd om een specifieke ontheffing. Waarbij de huidige schippers alleen nog geschut kunnen worden en het overige scheepvaartverkeer aan de nieuwe schutlengten moet voldoen.

- *Aanvaarbeveiliging door middel van kabel/balk*
  In Limburg zijn ook veel hoogvervalsluizen. Deze zijn veelal voorzien van aanvaar-beveiligingen in de vorm van een kabel of balk. Mogelijk kan een dergelijke voorziening ook nog voor de brug (bijv. Bij de Noordersluis) worden aangebracht waardoor de maximale lengte uit de sluis benut kan worden.

- *Duidelijkere spelregels in de sluis*
  Duidelijkere afspraken toepassen bij het schutten, zoals het door de schipper aangeven wanneer geschut kan gaan worden. Hiermee kan worden voorkomen dat er te vroeg wordt geschut en er schade ontstaat. Het schutproces kan hierdoor veiliger verlopen.

- *Getrapte schutting*
  De grote beroepsvaartschepen willen om schade aan de boot te voorkomen tijdens het schutproces naar voren varen zodra er ruimte onder de brug is. Een getrapt proces, d.w.z. het stoppen van de schutting zodat het schip naar voren kan varen zonder dat er geschut wordt kan dit proces ook veiliger maken.

- Versmallen brug Noordersluis
  Een idee van een schipper is het verwijderen of verhogen van het voetpad van de brugklap. Hierdoor zou de schutlengte van de sluis kunnen worden vergroot.

- *Versterken deuren*
  In Noord-Holland heeft ook de discussie gespeeld over een beperking van de schutlengte. Er is toen gekozen om de deuren te versterken (Westfriesche sluis), waardoor de beperking kon worden opgeheven.

De genoemde maatregelen onderscheiden zich in praktische oplossingen om de schutlengte te vergroten en in maatregelen om het schutten op zich veiliger te maken. Tot de eerste groep maatregelen behoren:

Aanvaarbeveiliging door middel van kabel/balk
Een aanvaarbalk of kabel is een maatregel die ook in een situatie met gesloten brug kan worden toegepast om de schade aan een brug te voorkomen. Echter in de situatie met brug gesloten is de ruimtewinst zeer beperkt ten opzicht van de marge (1,0 meter) die gehanteerd wordt en is het de vraag of deze voorziening precies op deze locatie gemaakt kan worden of leidt tot een verdere schutlengtebeperking. Daarnaast is het een complexe voorziening omdat deze op bijvoorbeeld de Noordersluis ook te verwijderen moet zijn voor de recreatiescheepvaart. Indien er met een brug open wordt geschut kan worden, is het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging een goede mogelijkheid om de schutlengte ten opzichte van de huidige situatie te vergroten. Een variant met een kabel heeft echter niet de voorkeur omdat recent in Duitsland een ernstig ongeluk is gebeurd met een dergelijke voorziening. Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat een flipperachtige constructie het meest geschikt is. Wel vraagt de investering een economische afweging. In het vaargebied Noordoostpolder is door het geringe aanbod en de reeds aanwezige aanvaarbeveiliging op Urk geen economisch nut voor de aanleg van een aanvaarbeveiliging op de Friese of Voorstersluis. In het vaargebied Flevopolder lijkt deze optie alleen voor de Zuidersluis een mogelijkheid (de Noordersluis wordt niet met open brug worden geschut in verband met de overlast voor de achterliggende woonwijk en beperkingen voor de hulpdiensten). De optie van een aanvaarbeveiliging op de Zuidersluis is nader onderzocht door RHDHV.

Versmallen brug Noordersluis
Door het versmallen van de brug van de Noordersluis die in over de sluiskolk ligt, kan de schutlengte worden vergroot. Het aanpassen van het profiel van de brug door het verwijderen van het voetpad aan de westzijde van de brug is verkeerstechnisch echter niet gewenst. Daarnaast levert deze kostbare aanpassing van enkele tonnen slechts een zeer beperkte winst voor de scheepvaart van maximaal 1 meter schutlengte en vervalt het voetpad aan de westzijde op de brug.

Versterken deuren
Een mogelijkheid is het versterken van deuren. In de rapportage van RHDHV wordt dit niet als betrouwbare maatregel gezien en het is onwaarschijnlijk of het Waterschap een dergelijke maatregel voldoende acht als borging voor het risico op doorbraak. Tot op heden stelt het Waterschap een tweede fysieke afscherming in de vorm van een aanvaarbeveiliging of brug als voorwaarde voor het schutten.

Tot de tweede groep maatregelen behoren:

Het verplicht toepassen van afmeerdraden zonder rek
Sterkere afmeerdraden zonder rek (bijv. kunststof afmeerdraden bijv. Dyneema) zijn positieve ontwikkelingen om het schip goed vast te leggen in de sluiskolk. De provincie acht de toepassing van dit soort afmeerdraden zeer geschikt bij schuttingen en overweegt om deze in specifieke situaties verplicht te stellen.

Duidelijkere spelregels in de sluis
Tijdens de sluispassage is het mogelijk om met de bediencentrale marifooncontact te hebben in de praktijk komt het ook voor dat schippers specifiek willen aangeven dat ze geschut kunnen worden. De bediencentrale houdt hier dan rekening mee. Het merendeel van de frequente varende schippers laat zich echter schutten zonder dat hier specifiek om gevraagd wordt.
Een meldplicht voor de schipper voor een schutting met open brug draagt echter bij aan een vergroting van de veiligheid bij het schutten.

Getrapte schutting
Het getrap schutten van grote schepen, zodat zij tijdens het schutten voor voren (onder de brug kunnen varen, vindt de provincie niet een acceptabele schutmethode. Door het varen onder de brug vervalt de werking van de brug als aanvaarbeveiliging en ontstaan er bij fouten ernstige risico's op het beschadigen van de binnendeuren. Daarnaast is tijdens het bedienproces voor de bedienaar de situatie onder de gesloten brug niet te volgen. Op dit moment gebeurt dit soms. De provincie wil dit in de nieuwe situatie voorkomen.

Het toepassen van een persoons- en scheepsgebonden ontheffing.
Voor Urk is gevraagd om een specifieke ontheffing. Waarbij de huidige schippers alleen nog geschut kunnen worden en het overige scheepvaartverkeer aan de nieuwe schutlengten moet voldoen. Een specifiek ontheffing is juridisch niet mogelijk om het schip van de bekende schipper wel toe te laten tot de sluis en een onbekende schipper met een vergelijkbaar schip niet. De provincie wil overigens alle schippers gelijk behandelen.

Specifieke ontheffing voor een bijzonder transport
De ontwerpbesluiten beschrijven een maximale toegestane maat voor alle scheepvaart. Er kan zich echter scheepvaart melden die niet voldoet aan deze maximale eisen, maar vanwege een exceptioneel transport toch een sluis wil passeren. Doorgaans komt dit niet vaak voor en zal het risicoprofiel per transport moeten worden bekeken. Een ontheffingsregeling met nadere voorwaarden kan hierin voorzien en kan ingezet worden voor bijvoorbeeld de exceptionele transporten van arkenbouwers. Tijdens dergelijke schuttingen dient er ter plaatse op worden toegezien dat er door de grotere afmetingen geen schade in de kolk wordt veroorzaakt.

- **Er zijn te weinig schepen beschikbaar om in Flevoland te kunnen blijven bevoorraden en de schepen kunnen elders niet aan het werk.**

In de zienswijze van de Algemene Schippersvereniging wordt gesteld dat door het afzien van de schutlengtebeperking de bevoorrading van de industrie niet in gevaar dreigt te komen en BLN-Schuttevaer stelt dat er nog maar een zeer schaars aanbod is van schepen die in de NOP en de Flevopolder kunnen varen;

Uit het onderzoek van Panteia blijken verschillen per vaargebied. In de Noordoostpolder is een beperkt aanbod van schepen beschikbaar. Maatregelen die de huidige scheepvaartlengte beperken leiden deels tot een overgang naar het wegverkeer. De aanvoer zal in de Noordoostpolder dus niet in gevaar komen, maar het vervoer over de weg geeft wel andere consequenties. Het onderzoeksbureau Panteia heeft berekend dat de veiligheidsverlies op de weg gemonetariseerd gelijk is aan de veiligheidswinst die ontstaat op de Urkersluis. Tevens zullen de transportkosten met € 26.533,- per jaar toenemen. Van de schepen wordt verwacht dat er één schip wellicht moeilijk ander werk buiten de Noordoostpolder zal vinden. Voor het vaargebied Flevopolder wordt niet verwacht dat er te weinig schepen beschikbaar zijn en dat er voor de scheepscategorie 63-65 meter elders ander werk te vinden is.

- **Het omvaren via een verlengde Zuidersluis wordt als economisch niet interessant gezien**

Enkele zienswijzen beschrijven dat een aanvoer via de Zuidersluis naar de Noordersluis geen alternatief is, doordat het omvaren economisch niet interessant is. Voor enkele specifieke schippers is de afstand naar Amsterdam v.v. dan niet meer in 1 dag te varen. De schippersbond ASV stelt dat als het moet dit toch een acceptabele maatregel is.

Het omvaren komt in beeld zodra er een aanvaarbeveiliging wordt geplaatst in de Zuidersluis, waardoor de schutlengte toe kan nemen tot 70 meter. Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat de aanleg van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis technisch mogelijk is en een scheepslengte mogelijk maakt tot 70 meter. Indien deze aanvaarbeveiliging wordt gerealiseerd kunnen er grote schepen worden geschut en kunnen de schepen langer dan 63 meter die nu via de Noordersluis varen omvaren via de Zuidersluis. Uit het onderzoek van Panteia blijkt dat het omvaren dan zeker interessant wordt voor de grotere schepen, omdat deze meer vracht kunnen vervoeren.

- **De voorgestelde maatvoering sluit niet meer aan de gangbare maatvoering van de schepen.**

Bij de beroepsscheepvaart wordt er als maatvoering gerekend met standaardmaten voor schepen, BLN-Schuttevaer wijst erop dat in een aantal specifieke gevallen deze maatvoering niet meer aansluit met de ontwerpbesluiten.

In de zienswijzen worden de volgende voor Flevoland relevante scheepstypen vermeld:

a. *De Spits (38,5 meter lang en 5,05 meter breed),*
b. *De Kempenaar (50-55 meter lang en 6,60 meter breed)*
c. *De Hagenaar (55-70 meter lang en 7,20 meter breed)*
d. *De Dordtmunder (67-73 meter lang en 8,2 meter breed)*

De voorgestelde schutlengten zijn bepaald aan de hand van inmetingen van de sluiskolken en de voorgestelde veiligheidsmarge aan weerszijden van 1,0 meter en een stopstreep van 0,2 meter. Uit de zienswijze blijkt dat deze berekende afmetingen niet altijd aansluiten bij een (vaak) voorkomend scheepstype. Om aan de wens van kleine afwijkingen tegemoet te komen is gekeken welke afwijkingen acceptabel zijn. Hieruit is geconcludeerd dat correcties in de breedte (marges naast het schip) een lager risico hebben dan een marge in de lengte. In het ontwerp is uitgegaan van een minimale marge 0,16 m aan weerszijden van het (beroepsvaart) schip. Voor de Kampersluis en de Ketelsluis wordt in de zienswijze van BLN-Schuttevaer een correctie voorgesteld van een marge resp. naar 0,15 m en 0,08 m.

BLN-Schuttevaer stelt dat de Kampersluis voor een (kleine) Hagenaar de doorvaart niet mogelijk is. Door de toegelaten breedte aan te passen van 7,10 m naar maximaal 7,20 meter wordt dit wel mogelijk. Er resteert dan nog er een veiligheidsmarge van 0,15 meter aan weerszijden van dit type schip, Omdat dit slechts een kleine afwijking is ten opzichte van het gehanteerde minimale uitgangspunt van 0,16 meter, lijkt dit een te corrigeren afwijking.

Voor de Ketelsluis wordt door BLN-Schuttevaer geadviseerd om de schutbreedte niet te beperken tot 6,40 m. Hierdoor blijft deze sluis qua breedte geschikt voor een (kleine) Kempenaar. Bij een handhaving van de huidige 6,60 m breedte resteert er een marge in de breedte van maximaal 0,08 m aan weerszijden van het schip. Dit wordt echter door de provincie als een te minimale marge gezien.

Ten aanzien van de veiligheidsmarge in de lengte wordt geconcludeerd dat gelet op de gewenste verkleining van de aanvaringskans dit slechts alleen op bijzondere redenen mogelijk is. Een maximale aanpassing van 0,3 m (bij gesloten brug) is mogelijk in de Noordoostpolder, gelet op de lage aantallen schuttingen en de wens om naast Urk een alternatief voor de spits te hebben. In het Vaargebied Flevopolder wordt de veiligheidsmarge met maximaal 0,1 m aangepast.

De Spits is het maatgevende schip voor het vaargebied Noordoostpolder. BLN-Schuttevaer stelt dat de Spits doorgaans 39,0 meter is en door het ontwerpbesluit nu niet meer bij de Friese sluis en de Voorstersluis naar buiten kan varen. Het gaat hierbij om voor de Friese Sluis om een schutlengte tekort van 0,70 centimeter en op de Voorstersluis van 0,28 m. Uit vaarweggegevens blijkt dat de Friese sluis en de Voorstersluis zeer beperkt worden bezocht door schepen in de categorie 38-39 meter. Slechts 15% van het aantal beroepsvaartschuttingen betreft een dergelijk schip. Omdat voor de Voorstersluis de correctie relatief klein is (0,28 m) en het om een zeer beperkt aantal schuttingen gaat (10 per jaar) lijkt een kleine correctie op de veiligheidsmarge voor deze sluis op zijn plaats. Hiermee blijft het vaargebied Noordoostpolder bereikbaar voor de Spits via de Urker- en Voorstersluis.

Een kleine correctie op schutlengte van de Zuidersluis, waarbij een schutlengte op 63,0 meter wordt vastgelegd in plaats van 62,9 m, lijkt gelet op basis van de oorspronkelijke maatvoering van 63,0 meter bij aanleg op zijn plaats.

Het toelaten van omgebouwde Dortmunders tot 65 meter komt niet overeen met het voorgestelde veiligheidsbeleid.

- **De richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat (RWS) zijn niet bedoeld voor de bestaande infrastructuur.**

BLN- Schuttevaer stelt in haar zienswijze dat de richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat zijn niet bedoeld voor de bestaande infrastructuur. En dat de richtlijn inzet op behouden wat je hebt aan schutlengte.

De provincie heeft de veiligheidsnormen uit de richtlijnen van RWS gebruikt omdat deze een afgewogen kader bieden voor de verschillende typen sluizen. De richtlijnen Vaarwegen van RWS zijn ontwikkeld om meer uniformiteit te verkrijgen bij de inrichting van vaarwegen en objecten en geven inzicht in de gewenste veiligheidsmarges bij sluizen. RWS past de richtlijnen ook toe bij bestaande objecten. De provincie heeft deze richtlijnen gebruikt omdat dit de enige vastgestelde richtlijnen zijn die veiligheidsmarges benoemen per type sluis. Samen met de eisen van het Waterschap heeft de provincie de richtlijnen gebruikt om tot een afgewogen besluit te komen. In het ontwerpbesluit heeft de provincie al een kleinere marge ten opzichte van een drempel gehanteerd (1,0 in plaats van 2,0 meter) dan de richtlijn Vaarwegen aangeeft. De provincie heeft de vastgestelde norm dus afgeleid van de richtlijnen Vaarwegen en vind dat de gehanteerde marge van 1,0 meter en een stopstreepbreedte van 20 cm breed zijn een redelijke veiligheidsmarge in verhouding tot de scheepsmaat. Het uitgangspunt dat ‘als er geen of een kleine marge aanwezig is’ je dit moet behouden ook in de toekomst (het principe ‘behouden wat je hebt)’ onderschrijft de provincie dus niet.

• **Het duurzaamheidsaspect binnenvaart beter als het alternatief het vrachtverkeer per as.**

Meerdere zienswijze geven aan dat de binnenvaart duurzamer is dan het alternatief het wegverkeer en dat door de voorgenomen verkorting van de schutlengte er een omslag naar het wegverkeer zal plaats vinden.

De binnenvaart heeft een duurzaam imago. Op het gebied van CO2 steekt de binnenvaart positief af tegen het wegvervoer. Ten aanzien van het fijnstof en de SO2 ligt dit momenteel gelijk. Doordat er in de Noordoostpolder met relatief kleine en oudere schepen (met CCR-1 norm motoren) is in de Noordoostpolder de vrachtwagen schoner dan de scheepvaart.

De vraag of de vracht wordt overgenomen door het wegverkeer is onderzocht door Panteia. Uit dit onderzoek blijkt een verschil per vaargebied. In het vaargebied Noordoostpolder wordt verwacht dat door een beperking van de schutlengte naar 47,0 meter er een negatieve modal shift plaatsvindt en dat door de beperkte aanbod van schepen tot 47 meter vrachtwagens het transport in dit vaargebied van de cementschepen zullen overnemen. In het vaargebied Flevopolder wordt geen overgang naar het vrachtverkeer door dit besluit verwacht. Panteia stelt dat er voldoende schepen tot 63 meter beschikbaar zijn om de vrachten te blijven vervoeren. De kans op een negatieve modal shift wordt als nihil aangeduid.

• **Meer vrachtverkeer levert een grotere verkeersonveiligheid op.**
Uit het onderzoek van Panteia blijkt een overname door het vrachtverkeer alleen in het vaargebied Noordoostpolder wordt verwacht. Monetair is de toename van de verkeersonveiligheid op de weg vrijwel gelijk aan veiligheidswinst op de sluis. Echter een deel van het veiligheidsrisico is niet te kwantificeren:

- Er zitten tekortkomingen in de SOS database uit de rapportage: minder dan 75% van de ongevallen wordt geregistreerd (vooral RWS);
- De maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers zijn niet meegenomen;
- De kans op bedienfouten zijn niet meegenomen;
- Schuttingen zonder marge heeft een hoger risicoprofiel op schade dan schuttingen met een kleine marge.

• **De voorstelde bloktijd voor de middag bij het schutten met open brug van 15.00 – 19.00 uur is te lang.**
De langere afsluitingstermijn is gebaseerd op de bloktijden die de provincie hanteert voor tijdstippen waarop aannemers geen werkzaamheden mogen verrichten die stremmingen of hinder veroorzaken. Voor de beroepsvaart is dit een te lange periode van afsluiting. Daarom wordt voorgesteld om deze tijd te veranderen in 16.00 – 18.00 uur. Hiermee wordt tevens voorkomen dat het wegverkeer tijdens de spits langer moet wachten op een schutting met open brug.

6. Conclusies en voorgestelde aanpassingen van de ontwerpbesluiten

Het ontwerpbesluit waarin een vergroting en uniformering van de veiligheidsmarges wordt vastgelegd leidt een aantoonbare verkleining van kans op schades. Het verschil in schaderisico is 7,2 schades per 100.000 schuttingen buiten de marges en 2,3 schades per 100.000 schuttingen voor schuttingen binnen de marges. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het schutten met de nieuwe marges leidt tot 3 keer minder aanvaringen, voor de schepen die nu buiten de voorgestelde marges worden geschut. Uit het nader onderzoek van Panteia blijkt dat de gevolgen van de schutlengtebeperking verschillend uitpakken per vaargebied.

Voor het vaargebied Flevopolder overtreft de monetaire veiligheidswinst de monetaire effecten van de vervoerskosten en de emissies. Een beperkt aantal schippers zal niet meer Flevoland in kunnen met hun schip van 63-65 meter, maar er is voor hen voldoende werk buiten Flevoland. Er zijn ruim voldoende schepen om het werk over te nemen. Er zal hier naar verwachting geen negatieve modal shift optreden, waarbij het scheepvaartverkeer wordt overgenomen door vrachtauto's. Doordat de gevolgen in dit vaargebied beperkt zijn, is de aanleg van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis in het kader van veiligheid niet specifiek nodig. Een keuze voor de aanleg van een aanvaarbeveiliging (á € 430.000,-) dient puur vanuit economische motieven te worden afgewogen.

In het vaargebied Noordoostpolder overtreffen de monetaire gevolgen van de vervoerskosten en emissies de monetaire veiligheidswinst. Een beperkt aantal schippers zal het vaargebied Noordoospolder niet meer in kunnen met hun schip van 49,5 meter. Voor 1 schipper kan dit gevolgen hebben voor de bedrijfscontinuïteit. Voor de andere schippers is er buiten Flevoland voldoende werk. Er zijn echter en beperkt aantal schepen (6 stuks) die het werk kunnen overnemen.

Door het toelaten van schepen van 49,5 meter is er feitelijk geen sprake van een veiligheidsmarge en daardoor is er een hoger risico dan het schutten met een te kleine veiligheidsmarge zoals het onderzoeksbureau berekend heeft. Daarnaast is bij het schutten van 49,5 meter schepen de situatie voor de bedienaar moeilijker doordat het overzicht wat door de veiligheidsmarges wordt gecreëerd ontbreekt. Tevens worden minder dan 75 % van de ongevallen in de SOS-database geregistreerd, waardoor er een hoger risico op ongevallen is en zijn de maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers niet meegenomen in de berekeningen. Het onderzoeksbureau verwacht dat de beroepsscheepvaart door toenemende eisen aan de schepen in het vaargebied Noordoostpolder tegen 2025 verdwenen zal zijn.

Alles afwegende kiest de provincie ervoor om de Urkersluis in te richten voor het schutten met de voorgestelde veiligheidsmarges tot 47,0 meter, hierbij wordt de veiligheidssituatie verbeterd door de aanwezigheid van voldoende veiligheidsmarges.

Voor schuttingen van schepen tussen de 47,0 en de 49,5 meter komt de verantwoordelijkheid meer bij de schipper te liggen om te kunnen worden geschut met deze lengtes, aangezien de bedienaar in het geval zonder veiligheidsmarges beperkt overzicht heeft.
De voorwaarden zijn:

- De aanwezigheid van een tweede personeelslid op de boot om het invaren en schutten gecontroleerder te laten lopen; beter zicht op het voor en achtersteven van de boot en een scheiding tussen motorbediening en het vastleggen van de boot;
- Het verplicht stellen van sterke nylon touwen zonder rek, zodat de boot niet kan varen tijdens de schutting;

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de specifieke situatie in het vaargebied Noordoostpolder. De combinatie van een beperkte beschikbare vloot, afnemende beroepsvaart en het veiligheidsrisico vraagt om maatwerk.

De conclusie voor het nader vast te stellen besluit Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen is dat de beperking van de schutlengte van 65 naar 63 meter in de Noorder- en Zuidersluis gehandhaafd blijft en er op dit moment geen aanvaarbeveiliging wordt aangelegd in de Zuidersluis. Voor de Urkersluis zal een aanpassing worden doorgevoerd dat schepen tussen de 47,0 en 49,5 geschut mogen blijven worden, mits er wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden.

De voorgestelde schutlengten zijn bepaald aan de hand van inmetingen van de sluiskolken en de voorgestelde veiligheidsmarge aan weerszijden van 1,0 meter en een stopstreep van 0,2 meter. Uit de zienswijze blijkt dat deze berekende afmetingen niet altijd aansluiten bij een (vaak) voorkomend scheepstype. Om aan de wens van kleine afwijkingen tegemoet te komen is gekeken welke afwijkingen acceptabel zijn. Hieruit worden de volgende aanpassingen overgenomen:

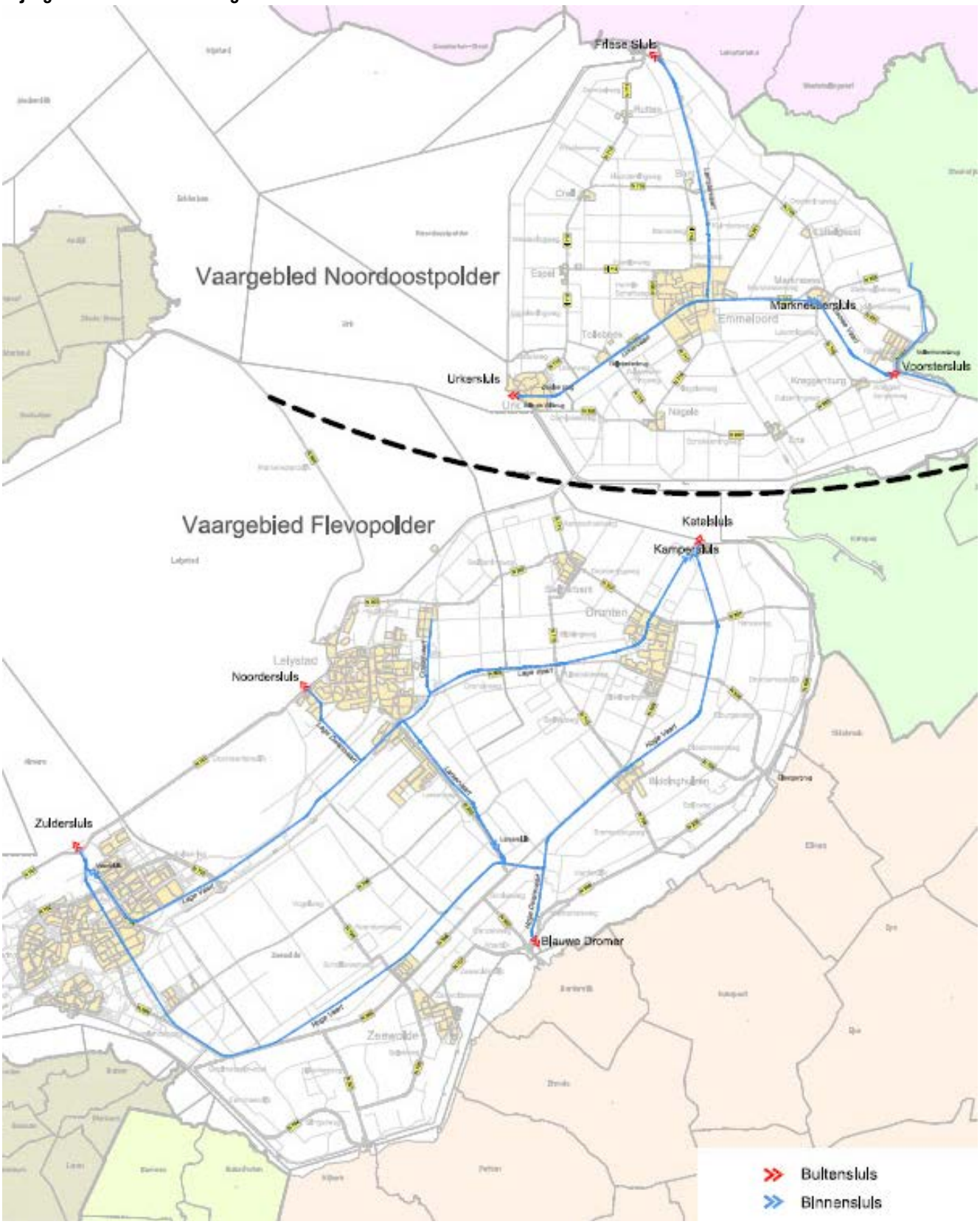
- De toegelaten breedte van schepen in de Kampersluis wordt maximaal 7,20 meter in plaats van 7,10 meter.
- De toegelaten lengte in de Voorstersluis met gesloten brug wordt 39,0 meter in plaats van 38,70 meter.

Om het schutten met open brug veiliger te maken wordt voorgesteld om een meldingsplicht in te voeren voor de schepen die met open brug geschut willen worden. Dit zal in de betreffende sluizen worden aangegeven, waardoor de bedienaar altijd gevraagd wordt indien nodig de brug te openen.

Om exceptionele transporten door de sluizen te laten gaan, wordt voorgesteld om een aparte ontheffingsmogelijkheid te creëren voor exceptionele transporten. Deze ontheffingsregeling kan ingezet worden voor bijvoorbeeld de transporten van arkenbouwers, die met een lage frequentie met een laag risicoprofiel door de sluis varen. Tijdens dergelijke schuttingen kan toezicht ter plaatse er op toezien dat er door de grotere afmetingen geen schade in de kolk wordt veroorzaakt.

De conclusie voor het nader vast te stellen besluit Schutten met open brug is dat de duur van de spitstremming in de middag van 15.00 -19.00 uur wordt aangepast naar de tijden 16.00 – 18.00 uur. Hiermee wordt aan het bezwaar van de beroepsvaart tegemoet gekomen en tevens voorkomen dat het wegverkeer tijdens de spits langer moet wachten bij een schutting met open brug.

Bijlage 1: Overzicht vaargebieden Flevoland



Bijlage 2: Wijzigingen ontwerpbesluit
Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen
(grijs = aangepast, ~~doorgehaald~~ = oud).

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Overwegende dat:

binnenvaartschepen in de loop der jaren steeds langer en breder zijn geworden en de grootte van de sluiskolken zijn daar niet altijd op berekend;

de bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland er naar streven om bij het schutten zoveel mogelijk rekening te houden met de afmetingen van de binnenvaartschepen;

deze praktijk echter niet meer in overeenstemming is met de tegenwoordig geldende veiligheidsrichtlijnen;

er feitelijk ongewenste veiligheidsrisico's zijn ontstaan en de kans op schade aan sluiscomplexen en binnenvaartschepen door de zeer geringe afstanden tussen schip, kadewal en deuren;

deze risico's kunnen leiden tot stremmingen van vaarwegen en wegen en daarmee ook de doorstroming van het verkeer kan worden verhinderd;

het door de krappe afstandsmarges voor schippers en bedieningsmedewerkers soms onmogelijk is om een goede inschatting van de situatie te maken;

een verantwoorde en veilige maatvoering van sluiskolken en schepen noodzakelijk is;

voor een dergelijke maatvoering de richtlijnen vaarwegen 2011 Rijkswaterstaat als basis zijn genomen;

de richtlijnen vaarwegen 2011 van Rijkswaterstaat qua maatvoering rekeninghouden met het type sluizen binnen de provincie Flevoland;

er gekeken is naar een praktische uitwerking van de richtlijnen Vaarwegen 2011 van Rijkswaterstaat;

daaruit naar voren is gekomen dat het verantwoord is om de door Rijkswaterstaat gehanteerde normen beperkt aan te passen;

het Waterschap Zuiderzeeland richtlijnen hanteert voor haar dijklichamen

toepassing van de richtlijnen vaarwegen van Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland tot gevolg heeft dat de beschikbare lengte in de sluiskolken voor binnenvaartschepen vermindert;

BESLUITEN:

tot de volgende maximale schutlengte voor provinciale sluizen:

Object	Ligging Sluis	Schutrichting	Maximale schutlengte conform nieuw beleid	Verschil ten opzichte van bestaande situatie	Maximale schut breedte conform nieuw beleid	Verschil ten opzichte van bestaande situatie
Vaargebied Noordoostpolder						
Urkersluis	buitensluis	Beide Schutting onder nadere voorwaarden	47,00 m 49,50 m	-2,50 m 0,00 m	6,70 m	-0,10 m
Friese Sluis	buitensluis	Buiten>binnen Binnen>buiten	38,30 m 46,80 m	-0,70 m -2,70 m	6,70 m	-0,10 m
Voorstersluis	buitensluis	Buiten>binnen Binnen>buiten	~~38,70 m~~ 39,00 m 47,30 m	~~-0,30 m~~ 0,0 m -2,20 m	6,70 m	-0,10 m
Marknessersluis	tussensluis	Beide	48,00 m	-1,50 m	6,70 m	-0,10 m
Vaargebied Flevopolder						
Kampersluis	tussensluis	Beide	67,00 m	+5,00 m	~~7,10 m~~ 7,20 m	~~0,20 m~~ 0,15 m
Ketelsluis	buitensluis	Buiten>binnen Binnen>buiten	42,60 m 53,40 m	+0,60 m +11,00 m	6,40 m	-0,20 m
Larsersluis	recreatiesluis	Beide	20,10 m	+0,10 m	4,70 m	-0,10 m
Blauwe Dromer	recreatiesluis	Beide	19,50 m	-0,50 m	4,70 m	-0,10 m
Noordersluis	buitensluis	Beide	63,10 m	-1,90 m	8,20 m	0,00 m
Zuidersluis	buitensluis	Buiten>binnen Binnen>buiten	~~62,90 m~~ 63,00 m ~~67,00 m~~ 63,00 m	~~-2,10 m~~ -2,00 m ~~+2,00 m~~ -2,00 m	8,20 m	0,00 m
Vaartsluis	tussensluis	Beide	63,00 m	-2,00 m	8,20 m	0,00 m

Wijzigingen besluit **Schutten met open brug**
(grijs = aangepast, ~~doorgehaald~~ = oud).

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Overwegende dat:

het schutten met open brug de schutlengte kan vergroten voor de scheepvaart;

het schutten met open brug momenteel niet uniform is geregeld;

het uitvoeren van deze complexere schutting is geborgd door een veilig bedienproces;

een schutting met open brug langer duurt dan een gewone brugopening en daarmee het wegverkeer langer moet wachten;

het gaat om een beperkt aantal schuttingen met open brug ten opzichte van het totaal aantal schuttingen;

er een behoefte aan is voor de beroepsvaart;

door het hanteren van bloktijden (7.00-9.00 uur en ~~15.00 en 19.00~~ 16.00 en 18.00 uur op werkdagen) de overlast voor het wegverkeer wordt beperkt;

in verband met de ligging van een woonwijk achter de Noordersluis, een lange brugopening niet is gewenst vanwege de toegankelijkheid van hulpdiensten;

het naar binnen varen van een buitensluis met geopende brug alleen veilig is met een aanvaarbeveiliging;

BESLUITEN:

Toe te staan dat sluizen met open brug worden geschut mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Voor het naar binnen varen van een buitensluis (hoog-laag) dient een aanvaarbeveiliging te zijn aangebracht;
2. Het schutten met open brug vindt plaats buiten de bloktijden;
3. Er een aanvaardbare situatie is ten aanzien van de bereikbaarheid door hulpdiensten en de afwikkeling van het verkeer (bijvoorbeeld bij ontsluiting van woonwijken).
4. De Noordersluis wordt op basis van lid 3 niet met open brug geschut, vanwege de bereikbaarheid van hulpdiensten en de gewenste ontsluiting van de nabij gelegen woonwijk.