

Vergaderjaar 2014–2015

34 122

Vaststelling van de wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 februari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 19 december 2014 over Ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Kamerstuk 34 122, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 20 januari 2015 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 februari 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Snelle veerdienst met watertaxi's op de Waddenzee	2
Voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	2
Advisering en consultatie	3
Overig	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de voorgestelde wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen. Deze leden hebben enkele opmerkingen en vragen waarop ze de Minister verzoeken om in te gaan.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen.

Snelle veerdienst met watertaxi's op de Waddenzee

De leden van de CDA-fractie constateren dat het ontwerpbesluit onder meer beoogt om watertaxi's in het Waddengebied de mogelijkheid te bieden om sneller te varen. Dat achten de leden van de CDA-fractie een goede ontwikkeling omdat dat een al lang gekoesterde wens doet uitkomen. Wel vragen deze leden of er wel voldoende uitzondering gemaakt wordt voor snel varen in gevallen waar dat nodig is: door bergingsbedrijven die snel ter plaatse moeten zijn of door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in het geval van een redding. Dergelijke gevallen vragen er om dat men snel moet kunnen varen als de situatie dat vereist, zo menen deze leden.

Voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

De leden van de VVD-fractie vragen welk nut de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul, waaronder ook woonschepen met een vaste ligplaats groter dan twintig meter. Dit werkt volgens deze leden verwarrend voor AIS-gebruikers op andere schepen, omdat zij extra goed moeten opletten en moeten controleren of deze schepen wel stil liggen, wat af kan leiden. Deze leden vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft. Ook kan de stroombron voor het AIS-apparaat volgens deze leden een probleem zijn bij stilliggende schepen. Als een schip langere tijd onbewaakt ligt, dan volstaan zonnepanelen of accu's niet. Bovendien kan het gebruik van een accu gevaarlijk zijn als deze schepen bij gevaar snel moeten wegvaren en de accu onvoldoende geladen is om te kunnen

starten. Er is tot slot een tegenstrijdigheid met de Regionale Marifoon Regeling, die bepaalt dat er iemand met een marifoonbedieningscertificaat aanwezig moet zijn als het AIS-apparaat aanstaat. Dit is praktisch niet uitvoerbaar op deze schepen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bereid is om de AIS-verplichting voor stilliggende schepen buiten de vaargeul in het Binnenvaartpolitiereglement te laten vervallen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het zinvol is om AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0 (CEMT = Conferentie van Europese Ministers van Transport). Enkele voorbeelden hiervan zijn de Overijsselse Vecht en de Berkel waar zompen varen, de stadsgrachten van Den Haag, waar de Ooievaart met open rondvaartboten vaart met meer dan twaalf passagiers (grote schepen dus) en de route door de polders tussen Zoetermeer en Leiden waar rondvaartboot De Meervaarder vaart. Onder andere Noord- en Zuid-Holland en Friesland hebben zeer veel kleine vaarwegen. Op deze wateren kunnen volgens deze leden onmogelijk schepen van Klasse I of groter met AIS (met Electronic Chart Display Information System (ECDIS)) varen. Verkeersposten zijn daar evenmin, dus heeft het volgens deze leden in feite geen zin om AIS-data uit te zenden op klasse 0 vaarwegen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister ook bereid is om de CEMT-klasse 0 vaarwegen vrij te stellen van de AIS-verplichting.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe het staat met privacy en AIS. Is er nagedacht over hoe deze zich met elkaar verhouden, zo vragen deze leden.

Ook de leden van de PvdA-fractie vragen of het praktisch wel mogelijk is om stilliggende schepen buiten de vaargeul te verplichten het AIS-apparaat altijd aan te hebben staan. De eerste reden dat de voornoemde leden dit vragen is de verplichting om als het AIS-apparaat aanstaat een bemanningslid met een marifoonbedieningscertificaat aan boord te hebben en de marifoon uit te luisteren. De leden van de PvdA-fractie krijgen het beeld dat dit praktisch onmogelijk is in geval er niemand aan boord is of in de nachtelijke uren als de opvarenden slapen. Deze leden verzoeken de Minister uiteen te zetten waarom de wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement op deze punten niet conflicterend zijn met de internationale Regionale Marifoon Regeling (Basel 2000). De tweede zorg van de leden van de PvdA-fractie is of de Minister rekening heeft gehouden met het elektriciteitsgebruik van het AIS-apparaat bij stilliggende schepen die geen vaste kabelverbinding met de kade hebben.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister ook om nader in te gaan op het nut voor schepen met een lengte van minder dan 35 meter om AIS-data uit te zenden op de kleine CEMT-klasse 0 vaarwegen.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpolitiereglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder een stuurhut.

Advisering en consultatie

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd welke opmerkingen het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. hebben gemaakt over de verplichting om een AIS-apparaat te hebben op alle binnenvaartschepen langer dan twintig meter en op kleinere vaartuigen die ook bedrijfsmatig varen.

Overig

De leden van de CDA-fractie vragen of de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement gelijk zijn aan de bepalingen op dit terrein in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken. Indien er significante verschillen zijn dan vernemen deze leden graag de omvang en de achtergrond daarvan.

II Reactie van de bewindspersoon

Snelle watertaxi's op de Waddenzee

De leden van de CDA-fractie achten het mogelijk maken van sneller varen door watertaxi's een goede ontwikkeling, maar vragen of er voldoende uitzondering gemaakt wordt voor snel varen in gevallen waar dat nodig is: door bergingsbedrijven die snel ter plaatse moeten zijn of door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in het geval van een redding.

Het snelvaren overdag met watertaxi's op de Waddenzee is onder de huidige regelgeving reeds toegestaan. De voorgenomen wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) beoogt daarnaast ook het nachtelijk snelvaren van watertaxi's mogelijk te maken: de wijziging maakt het mogelijk om in de Regeling Snelle Motorboten watertaxi's te kunnen onderscheiden van overige snelle motorboten.

Ik heb deze wijziging in gang gezet naar aanleiding van vragen van uw Kamer in maart 2011. De wijziging loopt vooruit op het onderzoek naar de toelaatbaarheid van het nachtelijk snelvaren op grond van de Natuurbeschermingswet.

Het onderzoek beperkt zich tot het bedrijfsmatig snelvaren met watertaxi's, omdat het snelvaren 's nachts met recreatief varende snelle motorboten over de Waddenzee niet aan de orde is.

Voorlopige resultaten van onderzoek laten zien dat negatieve invloeden vooralsnog niet kunnen worden uitgesloten. Afrondend onderzoek zal op grond van de meest actuele gegevens bij in werking treden van het BPR de benodigde duidelijkheid moeten geven.

Uiteraard zijn voor noodgevallen, bergingsoperaties en reddingsacties in het huidige BPR reeds voorzieningen getroffen zodat hulpdiensten altijd adequaat en snel kunnen opereren. Dit zal met de voorgenomen wijziging niet veranderen.

Invoering AIS-plicht

De leden van de VVD-fractie vragen welk nut de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul.

De verplichte uitrusting van een schip met een Inland-Automatic Identification System (verder aangeduid als AIS) is bedoeld om uit oogpunt van veiligheid de positie van het schip aan andere schepen en Vessel Traffic Centra (VTS) bekend te stellen met name als het schip bijv. door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is.

Uit oogpunt van veiligheid moet het AIS in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Echter het AIS is zelf geen navigatiemiddel. Met AIS kijkt men verder vooruit naar de verkeerssituatie/ het verkeer. Als schepen in de directe nabijheid zijn moet men uit het raam kijken en bij slecht zicht de boordradar gebruiken.

Het AIS is daarvoor niet bedoeld, AIS voorziet de schipper van extra informatie in een vroeg stadium. Van verwarring of afleiding is dus geen sprake.

De regeling voorziet overigens in een ontheffingsmogelijkheid voor bevoegde autoriteiten als havenbeheerders om overnachtinghavens en havenbekkens in vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden uit te zonderen van de verplichting. Dit is geen individuele ontheffing maar een ontheffing voor het betreffende gebied of havenbekken. De bevoegde autoriteit zal zich daarbij laten leiden door de specifieke lokale omstandigheden. Zo heeft RWS voor de overnachtinghavens langs de Rijn als bedoeld in artikel 14.11 RPR, bepaald dat daar het AIS bij afgemeerde schepen mag worden uitgezet.

De leden van de VVD vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft.

Als men 's nachts voor anker ligt is een ankerlicht verplicht en dit mag onder die omstandigheden niet worden uitgezet. Voor bepaalde gebieden kan de lokale beheerder ontheffing van de AIS-plicht instellen. Deze ontheffing geldt voor iedereen die zich daar bevindt, dus het vragen van toestemming is niet aan de orde.

De leden van de VVD en de PvdA hebben enkele vragen over de AIS-plicht bij stilliggende schepen.

De stroombron voor het AIS-apparaat zou een probleem zijn bij stilliggende schepen. Daarnaast zou er een strijdigheid zijn met de Marifoonregeling. Deze leden vragen of de Minister de AIS-plicht voor stilliggende schepen buiten de vaargeul wil laten vervallen.

Inderdaad verbruikt een ingeschakeld AIS stroom, maar bij stilliggende schepen hoeft dit geen probleem te zijn. Als men afgemeerd ligt en de navigatiestatus in het AIS apparaat correct is aangepast naar vaarstatus 5 (afgemeerd) is het stroomverbruik laag ca. 16 Watt (spaarlampje). Vergeet men de vaarstatus aan te passen dan blijft die in 0 staan (onderweg, motor in gebruik), dit is de piekbelastingmodus met een stroomverbruik van max. 55W. Dus bij correct gebruik volgens de AIS-plicht mag het stroomverbruik niet tot problemen leiden. Immers de vaarstatus is een van de onderdelen die verplicht correct in het AIS moeten worden ingevuld en aangepast bij wijziging van die status.

Bij vergelijking van de AIS-plicht met de Marifoonregeling blijkt inderdaad sprake van inconsistentie. Ik zal dit nader uitzoeken en mijn bevindingen voorleggen in de CCR en het nationaal overleg.

De leden van de VVD en PvdA vragen of het zinvol is om het AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0.

Ik kan u meedelen dat het gebruik van AIS op deze wateren inderdaad niets toevoegt. Ik ben dan ook graag bereid deze vaarwegen vrij te stellen van de AIS-plicht en dit zal bij de wijziging van het BPR worden meegenomen.

De leden van de VVD vragen hoe het staat met privacy bij gebruik van AIS.

Ten aanzien van de privacy zijn voldoende waarborgen in de nationale wetgeving opgenomen. Het gebruiken van AIS-informatie door derden is strafbaar. Door het Ministerie van Justitie is het College bescherming

persoonsgegevens (CBP) aangewezen als instantie waar individuele klachten kunnen worden ingediend.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpolitiereglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder een stuurhut.

Hierover kan ik u meedelen dat het met de huidige stand der techniek (via mobiele communicatiemiddelen, tablets, etc) geen probleem is om AIS-gegevens uit te lezen als er geen stuurhut aanwezig is. Zeevarende jachten zijn vrijwel allemaal uitgerust met AIS en een elektronische kaart en veel van deze schepen hebben geen stuurhut. Daaruit valt af te leiden dat dit in de praktijk geen problemen oplevert.

Advisering en consultatie.

De leden van de PvdA vragen naar de reacties van derden-belanghebbenden.

In de aanloop naar de AIS-verplichting in het BPR is door mijn Ministerie overlegd met alle Technische en Nautische brancheverenigingen in de Binnenvaart, vertegenwoordigd in het OTNB. De reacties waren overwegend positief om het AIS ook op de BPR-wateren in te voeren, mits daarin niet de verplichting voor ECDIS of gelijkwaardig werd meegenomen welke wel in het CCR besluit zit. Bovengenoemde partijen waren overigens ook al betrokken via dit OTNB bij de discussies over invoering van het AIS op de Rijn (RPR).

De belangrijkste opmerkingen van deze partijen hadden betrekking op het permanent ingeschakeld zijn van het AIS, tijdsbestek van reparatie bij uitval en de privacy van de gegevens. In een informatiedocument zijn de meeste opmerkingen over AIS-gebruik in de dagelijkse praktijk verwerkt. Van andere opmerkingen bijv. reparatie binnen 48 uur, is gesteld dat uit de toegezegde evaluatie zal blijken of daadwerkelijk sprake is van een probleem.

Bepalingen in naburige landen

De leden van het CDA vragen of de verplichting in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken op gelijke wijze als in Nederland is ingevoerd.

In België is de AIS-plicht alleen in en rond de havens van Antwerpen en Gent ingesteld. In België geldt een plicht om AIS aan boord te hebben. Er is nog geen plicht om AIS te gebruiken. In Duitsland is buiten de Rijn nog geen verplichting ingevoerd. In Denemarken heeft men geen bevaarbare binnenwateren en is een AIS-verplichting daarom niet opportuun.