

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

2694

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de berichten «Gewonden bij botsing cruiseschepen op de Nieuwe Maas», «Cruiseschip geëvacueerd na botsing op de Waal» en «Cruiseschip met 171 passagiers botst met tanker op Westerschelde: vijf gewonden» (ingezonden 17 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 mei 2019).

Vraag 1

Kent u de berichten «Gewonden bij botsing cruiseschepen op de Nieuwe Maas»¹ van 16 april 2019, «Cruiseschip met 171 passagiers botst met tanker op Westerschelde: vijf gewonden»² van 1 april 2019 en «Cruiseschip geëvacueerd na botsing op de Waal»³ van 20 maart 2019?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat het steeds drukker wordt in de binnenvaart en dat er een toename is van riviercruiseschepen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2

Het wordt in de binnenvaart niet drukker. De vlootcapaciteit blijft ongeveer constant. Door de schaalvergroting gaat dit gepaard met een afname van het aantal schepen.

Hoewel het aantal riviercruiseschepen wel toeneemt, is de groei voor heel Europa minder dan 10 schepen per jaar op een totale vloot van 359 schepen in 2018. De gehele Europese binnenvaartvloot bestaat uit meer dan 15.000 vaartuigen.

¹ NOS.nl, 16 april 2019, «Gewonden bij botsing cruiseschepen op de Nieuwe Maas» (<https://nos.nl/artikel/2280716-gewonden-bij-botsing-cruiseschepen-op-de-nieuwe-maas.html>)

² AD.nl, 1 april 2019, «Cruiseschip met 171 passagiers botst met tanker op Westerschelde: vijf gewonden» (<https://www.ad.nl/binnenland/cruiseschip-met-171-passagiers-botst-met-tanker-op-westerschelde-vijf-gewonden~a8c4db32/>)

³ HartvanNederland.nl, 20 maart 2019, «Cruiseschip geëvacueerd na botsing op de Waal» (<https://www.hartvannederland.nl/nieuws/2019/cruiseschip-geevacueerd-na-botsing-op-de-waal/>)

Het is wel zo dat er in het voorjaar relatief meer bewegingen met riviercruiseschepen zijn. De doorgang naar de Donau is traditioneel een paar weken gesloten vanwege werkzaamheden bij Frankfurt en de Keukenhof trekt veel bezoekers. Ongeveer een derde van het totaal aantal bewegingen van deze schepen in Nederland vindt daarom in de maanden april en mei plaats.

Vraag 3

Kunt u toelichten wat de oorzaken van deze ongelukken zijn? Zo nee, kunt u aangeven wanneer de rapportages van de lopende onderzoeken beschikbaar zijn voor de Kamer?

Vraag 4

Deelt u de mening dat drie ongelukken met riviercruiseschepen in één maand tijd zorgwekkend zijn in het licht van scheepverkeersveiligheid in Nederland? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 3 en 4

Ik ben het met u eens dat drie ongelukken met riviercruiseschepen in één maand tijd veel is, maar vooralsnog lijkt dit een toevalligheid waaraan geen conclusies over de scheepvaartveiligheid verbonden kunnen worden. De drie recente ongevallen met passagiersschepen lijken op zichzelf staande incidenten in verschillende situaties. Er zijn geen aanwijzingen dat sprake is van structurele oorzaken of dat er een technische aanleiding is. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft informatie verzameld over de drie incidenten. Naar het incident op de Westerschelde stelt de OVV een onderzoek in. Het rapport dat daarover verschijnt wordt natuurlijk met de Kamer gedeeld.

Vraag 5

Welke bevoegdheden en/of middelen heeft u om de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het algemeen, en die van riviercruiseschepen in het bijzonder, te verbeteren?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat heeft op geselecteerde punten van het vaarwegennet actief verkeersmanagement ingezet, juist bij vaarwegkruispunten en daar waar veel scheepvaart elkaar ontmoet en oploopt.

Voor de binnenvaart zijn internationale regels vastgelegd voor het varen, de samenstelling en opleidingen van de bemanning en de technische eisen aan de schepen.

Alle schippers hebben opleidingen en documenten die internationaal erkend zijn. Het programma voor de nieuwe opleidingen wordt nog verder geharmoniseerd door de implementatie van de recente Europese richtlijn voor beroepskwalificaties. Deze richtlijn is in januari 2018 in werking getreden. Op internationaal varende riviercruiseschepen is ook speciaal gecertificeerd veiligheidspersoneel aanwezig.

Voor passagiersschepen bestaan er, naast de standaard eisen die voor ieder binnenvaartschip gelden, aanvullende eisen in de technische voorschriften.

Een werkgroep van het internationale comité voor standaarden in de binnenvaart, CESNI, is momenteel bezig om de formulering of interpretatie van de technische voorschriften in dit speciale hoofdstuk te verbeteren.

Verder geldt dat de binnenwateren in de EU verdeeld zijn in Zones 1 (hoogste golven) tot en met 4 (kleinste wateren) en Zone R (= Rijn). De Westerschelde is Zone 2 en Nederland heeft voor passagiersschepen die op Zone 2 wateren varen aanvullende eisen gesteld op het gebied van stabiliteit, uitrusting, veiligheidsafstand en vrijboord.

Vraag 6

Deelt u de mening dat veiligheidsregio's in gebieden waar riviercruiseschepen doorheen varen in hun operationele planning rekening moeten houden met het feit dat riviercruiseschepen veel passagiers aan boord hebben en dus in het geval van een calamiteit veel inzet van de hulpdiensten vergen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe garandeert u dat veiligheidsregio's voldoende oefenen met calamiteiten met riviercruiseschepen?

Antwoord 6

De veiligheidsregio's voorzien, onder hun eigen verantwoordelijkheid, in operationele planvorming op meer dan 50 scenario's in het regionale risicoprofiel. Eén daarvan is «Vaarweg Incident Management» en hierbinnen is aanvaring één van de hoofdscenario's. In de huidige planvorming wordt ingestoken op generieke voorbereiding, het snel opschalen als een scenario daarom vraagt en de samenwerking met specifieke partners. Daarnaast bereiden de veiligheidsregio's zich breed (leiding, coördinatie, communicatie en hulpverlening) voor op optreden bij grootschalige inzet met meerdere slachtoffers.