

Vergaderjaar 1996–1997

24 165

Zeescheepvaartbeleid

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 december 1996

Hierbij heb ik het genoegen u de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (VSN) aan te bieden.¹

Als uitwerking van een beleidsvoornemen van de regering in de Nota Harmonisatie Noordzeebeleid verscheen in 1988 de Beleidsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (BSN). De regering gaf in de Beleidsnota aan, het vastgelegde beleid na enkele jaren te evalueren. De nu voorliggende Voortgangsnota voorziet in een dergelijke evaluatie.

Deze Voortgangsnota geeft, naast de resultaten van het actieplan van de Beleidsnota Scheepvaartverkeer Noordzee, de hoofdlijnen weer van het huidige door mij gevoerde scheepvaartverkeersbeleid op de Noordzee.

Met behulp van een binnen mijn departement ontwikkelde, systematische en waar mogelijk kwantitatieve evaluatiemethodiek, gebaseerd op risico-analytische modellen en methoden, kunnen uitspraken worden gedaan over de effecten van het vigerende scheepvaartverkeersbeleid. Aan de evaluatie van het beleid ligt een uitgebreide analyse van verkeers- en ongevalsgegevens over de jaren 1978 tot en met 1995 ten grondslag.

Na analyse en vergelijking van de resultaten van verschillende metingsperiodes kan in algemene zin worden geconcludeerd dat de Noordzee een drukke maar veilige zee is. Op de 50 miljoen vaartuigkilometers, die schepen gemiddeld per jaar op het Nederlandse deel van de Noordzee afleggen, doen zich gemiddeld slechts 24 ongevallen per jaar voor. Als gevolg van die ongevallen zijn er jaarlijks gemiddeld 3 doden of vermisten te betreuren en doet zich jaarlijks gemiddeld een olie-uitstroom voor van 1100 kubieke meter.

De aard en de achterliggende oorzaken van de scheepvaartongevallen en de ontwikkelingen van het scheepvaartverkeer op de Noordzee geven mij geen aanleiding met voorstellen te komen tot fundamentele wijziging of intensivering van het huidige beleid.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Ondanks de conclusie dat zich geen structurele knelpunten voordoen, komt uit de analyse een drietal punten naar voren, die in de toekomstige beleidsontwikkeling nadere aandacht zullen krijgen. In de eerste plaats gaat het om het verder terugdringen van de menselijke factor als (mede-)oorzaak van ongevallen. In de tweede plaats acht ik een intensivering van het handhavingsbeleid ten aanzien van de visserij en de zogenoemde «werkvaart» noodzakelijk, om de relatief grote betrokkenheid van deze categorieën bij ongevallen verder terug te dringen. Tenslotte wordt een verdere optimalisering van navigatie- en communicatievoorzieningen nagestreefd.

In het licht van het bovenstaande is besloten om op dit moment niet met een beleidsnota naar buiten te treden, maar om met de onderhavige Voortgangsnota verantwoording af te leggen over de resultaten van het sinds 1988 gevoerde beleid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink