

Vergaderjaar 2014–2015

31 409

Zee- en binnenvaart

33 450

Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee

Nr. 80

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2015

In het VAO Wadden en Noordzee en het VAO Scheepvaart, beide op 11 maart jl, heb ik twee toezeggingen gedaan (Handelingen II 2014/15, nr. 62, item 4 en 5). Het betreft de toezegging om u naar aanleiding van vragen van het lid Jacobi over het handhaven van vaarsnelheden op de Waddenzee voor 1 mei te informeren over mogelijkheden voor de aanpak van snelvaren op de Waddenzee. Hierbij ga ik ook in op de gewijzigde motie van de leden Van Helvert en Jacobi (Kamerstuk 33 450 nr. 36). Tevens heb ik naar aanleiding van de aangehouden moties van de leden Jacobi en Graus toegezegd u te informeren over het gebruik van het Automatic Identification System (AIS).

Handhaven vaarsnelheden Wadden

Inleiding

Zeven (vaar)recreatieorganisaties hebben Rijkswaterstaat verzocht te handhaven op snelvaren in de Waddenzee. Dit verzoek is onder meer ingegeven vanuit het gevoel van onveiligheid dat recreatievaarders in de Waddenzee ervaren, met name in de recreatiegeulen langs de betonde vaargeul Harlingen – Terschelling. Daarnaast zorgt het snel voorbij varen door de beroepsvaart voor golfslag die door recreatievaarders, die vaak veel langzamer varen, als zeer hinderlijk wordt ervaren.

In mijn brief van 1 december 2014¹ ik u geïnformeerd over de maatregelen die Rijkswaterstaat zou treffen:

- Extra controles op onregelmatige tijden zowel in het weekeinde als door de week.
- Een deel van deze controles zal worden uitgevoerd met een minder opvallende *Rigid-Hulled Inflatable Boat* (RHIB). RHIB's worden ingezet

¹ Kamerstuk 29 684 nr. 118

door Rijkswaterstaat omdat deze sneller zijn dan gewone patrouille-vaartuigen, zodat een groter gebied in dezelfde tijd kan worden bekeken. Dit maakt de handhaving effectiever. De boten zijn goed herkenbaar als Rijkswaterstaatsvaartuig.

- Bij het opstellen van het Beheerplan Natura 2000 voor de Waddenzee, komen een meerjarig handhavingsplan en jaarlijkse handhavings-uitvoeringsprogramma's.
- Rijkswaterstaat zal in overleg met de samenwerkingspartners en in het licht van de samenwerkingsagenda van het Regiecollege Waddengebied nagaan hoe de partijen die de overtredingen begaan betrokken kunnen worden bij de ambitie om tot een veiliger vaargebied te komen.

Regelgeving en beleid

Er is een maximumsnelheid van 20 km/u ingevoerd voor alle schepen voor de gehele Waddenzee met uitzondering van een aantal betonde vaargeulen. Daarnaast geldt er een uitzondering voor snelle motorboten, die tussen zonsopgang en zonsondergang sneller dan 20 km/u mogen varen in de aangegeven vaargeulen.

Bij het aanpakken van snelheidsovertredingen in de Waddenzee is de volgende regelgeving van toepassing:

- Binnenvaartpolitiereglement;
- Regeling Snelle motorboten Rijkswateren 1995;
- Bekendmaking aan de scheepvaart; Instellen maximum vaarsnelheid op de Waddenzee.

Handhavingspartijen

Bij de handhaving van de vaarsnelheid zijn de volgende partijen betrokken:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, met Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie.
- Nationale politie
- Ministerie van Economische Zaken

Er wordt verder samengewerkt met de douane, Koninklijke Marechaussee en terreinbeheerders (oog- en oor functie).

Verbeteren naleefgedrag

Handhaving is niet alleen repressief optreden, maar een set van middelen die alle ten doel hebben het naleefgedrag te verbeteren. Zo heeft Rijkswaterstaat op 25 maart 2015 een bijeenkomst georganiseerd waarin partijen met elkaar in gesprek zijn gegaan over snelvaren op de Waddenzee. Bij deze goed bezochte bijeenkomst waren zowel vertegenwoordigers van bedrijven die beroepsmatig in de Waddenzee varen, recreanten, als vertegenwoordigers van natuurorganisaties, aanwezig. Dit heeft bijgedragen aan een beter wederzijds begrip.

Tijdens de bijeenkomst is afgesproken dat vertegenwoordigers van alle partijen met elkaar de mogelijkheden zullen bekijken om beroeps- en recreatievaart te scheiden. Het gaat dan voornamelijk om de ligging van de betonde vaargeulen en de mogelijkheden om met behulp van bijzondere (gele) betoning recreatieroutes te markeren.

Handhavingsmogelijkheden

Bij het constateren van een snelheidsovertreding wordt in eerste instantie strafrechtelijk opgetreden. Het strafrechtelijke spoor is vooral gericht op

het straffen van de overtreder en is algemeen preventief werkend. Het bestuursrechtelijke spoor is vooral gericht op het beëindigen of voorkomen van overtredingen. Het inzetten van het bestuursrechtelijke spoor is daardoor alleen effectief bij partijen die regelmatig snelvaren op de Waddenzee.

Beschikbare handhavingscapaciteit

Rijkswaterstaat werkt in de Waddenzee met verschillende teams. Dagelijks (ook in de weekenden) worden twee teams ingezet. De invulling is vraaggestuurd. De handhavers zijn actief waar de (kans op) overlast het grootst is. Dus in die gebieden met de meeste recreatievaart en beroepsvaart, zoals de vaarroute Harlingen – Terschelling/Vlieland. De inzet is afhankelijk van factoren als seizoen en weersomstandigheden. Met de inzet van een RHIB wordt beoogd de pakkans van snelvaarders te verhogen.

Daarnaast zijn de Waddenunit van het Ministerie van Economische zaken, waarvan medewerkers bevoegd zijn een proces verbaal op te maken bij snelvaren, en de Nationale Politie actief in de Waddenzee. Aanvullend houdt Rijkswaterstaat inspectievluchten boven de Waddenzee. Als bij een vlieginspectie een mogelijke snelvaarder wordt gezien dan wordt contact opgenomen met één van de handhavende partijen die werkzaam zijn in de Waddenzee voor een vervolgactie.

Het gebruik van AIS

Inzet navigatie ondersteunende middelen bij handhaving

In de Scheepvaartverkeerswet en het bijbehorende Besluit meldingsformaliteiten is handhaving uitgezonderd als een van de toepassingen waarvoor AIS-data zonder beperking kunnen worden gebruikt. Rijkswaterstaat hanteert bovendien een privacyreglement² voor het gebruik van Rijkswaterstaat verkeersregistratiesystemen. Radar valt hieronder. Hiermee wordt de toepassing gereguleerd en de privacy van burgers beschermd.

Het is bovendien slechts beperkt mogelijk hulpmiddelen, zoals radar, AIS en tracing met behulp van een elektronische (zee)kaart, in te zetten. Met deze hulpmiddelen kan, met de huidige stand van de techniek, de snelheid van een schip op het water slechts indicatief worden bepaald. Deze hulpmiddelen hebben daarom slechts een signalerende functie. De gebruikte apparatuur is bedoeld voor verkeersbegeleiding, calamiteiten en milieudoelinden. De apparatuur is ongeschikt voor de handhaving van snelvaren. Daarnaast hebben de verkeersleiders op de vuurtorens geen strafrechtelijke opsporingsbevoegdheden. Een dergelijke rol is in het huidige bestel ook niet voorzien.

Het vaststellen van een snelheidsovertreding moet daarom in principe «op heterdaad», dus vanaf een patrouilleschip, gebeuren. Bij het visueel vaststellen van een snelheidsovertreding is het moeilijk de exacte snelheid vast te stellen. Bij het vaststellen van de hoogte van de transactie wordt hier dan ook rekening mee gehouden.

² Privacyreglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat is in de bijlage opgenomen, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Naast handhaving, wat het reglement niet toestaat, zijn er andere vormen van dienstverlening of verkeersmanagement denkbaar met deze systemen.

Voor het reguliere verkeersmanagement wordt er zoveel als mogelijk gewerkt met «proven technology» om zo min mogelijk veiligheidsrisico's op het water te laten ontstaan. In innovatie- en ontwikkelprogramma's zoals de «Verkeerscentrale van Morgen» wordt voor de lange termijn wel onderzocht hoe AIS toegevoegde waarde kan hebben in reistijd, ligplaatsenbeheer of bijvoorbeeld capaciteitsplanning. Dit vraagt vaak ontwikkeltijd en veel afstemming met de markt.

Samenvattend

Snelvaren is, met uitzondering van enkele betonde vaargeulen, in de hele Waddenzee verboden voor alle schepen. Rijkswaterstaat is met hulp van andere handhavers actiever in de Waddenzee aanwezig, waardoor de pakkans wordt vergroot. Er is beperkte capaciteit beschikbaar voor het handhaven van snelvaren en deze wordt zo slim mogelijk ingezet door dit goed onderling af te stemmen.

Op 25 maart 2015 is een bijeenkomst geweest over snelvaren op de Waddenzee. Als vervolg op de bijeenkomst gaan alle betrokken partijen onderzoeken hoe de veiligheid op de drukste vaargeulen verder kan worden verbeterd.

Bij de handhaving maakt Rijkswaterstaat gebruik van de ter beschikking staande technische en ondersteunende hulpmiddelen. Radarbeelden en AIS zijn bedoeld voor navigatie ondersteuning en niet ingericht voor het vastleggen van overtredingen. Handhaving van snelvaren vindt daarom in principe plaats vanaf de patrouilleschepen en de RHIB's.

In het najaar worden de acties op initiatief van Rijkswaterstaat geëvalueerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus