

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. 3

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 april 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 2015 over het 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) en over het verslag van een schriftelijk overleg van 3 februari 2015 over het 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. 2).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 februari 2015 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 31 maart 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tjindink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het verslag van het schriftelijk overleg over het voorliggende ontwerpbesluit (hierna: het verslag) en hebben nog enkele aanvullende vragen over de verplichting van het Automatic Identification System (AIS).

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Deze leden willen graag nog enkele vragen ten aanzien van de AIS-verplichting voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij hebben nog enkele vragen over AIS.

Vragen en opmerkingen

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de AIS-verplichting. Uit het oogpunt van veiligheid moet het AIS-apparaat in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Wat heeft dit met de veiligheid te maken, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Immers, AIS is geen navigatiemiddel, en je moet toch echt op zicht varen als schepen stilliggen langs de kant. Het is volgens de leden van de VVD-fractie misleidend om te suggereren dat je er van uit mag gaan dat je via AIS alle stilliggende objecten op het water ziet. Er zijn heel veel woonarken en schepen zonder motor en stuurhuis die niet meer in de vaart zijn en ook geen AIS hebben. Is de Minister bereid om de verplichting voor stilliggende schepen om AIS aan te hebben te laten vervallen? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid om AIS voor woonschepen vanaf CEMT¹-klasse 1 als verplichting te laten vervallen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het niet juist verwarrend werkt om gebieden aan te wijzen waar een ontheffing geldt van de plicht om het AIS-apparaat aan te hebben. Is het dan niet beter om juist alle stilliggende schepen van deze plicht te ontheffen? Deze leden zijn van mening dat dit duidelijker zou zijn. Ook vinden de leden van de VVD-fractie het verwarrend dat de AIS-verplichting ook geldt voor CEMT-klasse 0 omdat voor sommige vaarwegen meerdere CEMT-klassen gelden. Waarom heeft de CEMT klasse 0 niet ook betrekking op de classificering van schepen in plaats van alleen wateren, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts of de Minister bekend is met het feit dat AIS niet altijd goed functioneert. Wie is verantwoordelijk voor een goede communicatie van de AIS-gegevens?

De leden van de SP-fractie zien wel de voordelen van AIS als hulpmiddel, maar gezien het feit dat het systeem verre van waterdicht is, kan er volgens deze leden geen sprake zijn van het verplicht continu gebruiken. Zij vragen zich af wat het voordeel zou zijn wanneer het AIS-apparaat continu aan staat, aangezien een schip ook voorzien is van een radar en de schipper zelf ook andere schepen kan waarnemen. De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen van ongelukken op de Nederlandse vaarwegen die middels AIS voorkomen hadden kunnen worden, waarbij ook wordt toegelicht hoe AIS dit ongeluk had kunnen voorkomen.

¹ CEMT = Conferentie van Europese Ministers van Transport.

De leden van de SP-fractie hebben begrip voor dat er bij binnenvaartondernemers veel bezwaar is tegen de verplichtstelling van AIS omdat hiermee continu te achterhalen is waar het schip en dus hun gezin zich bevindt. Dit wordt gezien als een forse inbreuk op de privacy. Deze leden vragen zich af of het technisch mogelijk is om het AIS-zendsysteem terug te brengen naar één watt, waarmee het bereik van AIS wordt beperkt tot ongeveer vijf kilometer. Verder willen deze leden graag weten in hoeverre AIS nu gebruikt wordt als hulpmiddel voor handhaving door bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of politie en hoe dit in de toekomst zal zijn.

Tot slot zijn de leden van de SP-fractie benieuwd hoe het verplichten van AIS past bij eerdere toezeggingen van de Minister om zich juist in te zetten om de eisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) terug te dringen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of (open) rondvaartboten die minder dan twintig meter lang zijn, doch meer dan twaalf passagiers kunnen vervoeren, te allen tijde uitgerust dienen te zijn met een Inland AIS-apparaat. Als dat het geval is, is dan bezien wat landelijk de gevolgen van een dergelijke maatregel zullen zijn, zo vragen deze leden. Ook vernemen zij graag in welke mate de veiligheid op dergelijke schepen toeneemt en wat de kosten van de implementatie voor de betrokken bedrijven en stichtingen zal zijn.

II Reactie van de bewindspersoon

Per brief van 26 februari 2015 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij vragen en opmerkingen voorgelegd inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Kamerstuk 34 122, nr. 1). Mijn reactie treft u hieronder aan.

Vragen en opmerkingen over het gebruik van het Automatic Identification System (AIS)

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het voor de veiligheid belangrijk is dat stilliggende schepen in of langs de vaarweg in principe altijd hun AIS-apparaat ingeschakeld moeten hebben. Deze leden vragen tevens of ik bereid ben om de verplichting voor stilliggende schepen om AIS ingeschakeld te hebben te laten vervallen.

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 maken. Met name als het schip bijvoorbeeld door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is, ook niet met behulp van radar, is dit uit oogpunt van veiligheid uiterst nuttige informatie voor de overige scheepvaart. Dus moet het AIS in principe tijdens de vaart altijd ingeschakeld zijn vanwege de zichtbaarheid voor de andere schepen.

Dit geldt eigenlijk ook als een schip afgemeerd ligt in of langs het vaarwater.

Op de drukke doorgaande routes, langs de grote rivieren en de Rijkswateren zoals beschreven in Bijlage 13 van het BPR, waar permanent afgemeerde schepen niet veel voorkomen, en het varend verkeer dus niet direct daarop bedacht is, is het altijd ingeschakeld zijn van de AIS alleszins begrijpelijk. In het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) is deze plicht dan ook

opgenomen, en ik ben van plan deze plicht ook over te nemen voor de doorgaande routes die onder het BPR vallen.

Voor de kleinere vaarwegen, waar afgemeerde schepen veel gebruikelijker zijn, kan wellicht een andere afweging gemaakt worden. Deze zijn veelal in beheer bij provincie en gemeenten.

Voor deze vaarwegen zal ik de gemeenten en provincies consulteren over een mogelijke vrijstelling van het permanent ingeschakeld zijn van de AIS-apparatuur op afgemeerde schepen.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om AIS voor woonschepen vanaf CEMT²-klasse 1 als verplichting te laten vervallen? Zo nee, waarom niet?

Voor deze vraag wil ik verwijzen naar mijn antwoorden op uw eerdere vragen in het Schriftelijk Overleg over het BPR (Kamerstuk 34 122, nr. 2). Daarin heb ik toegezegd dat schepen die alleen varen op de waterwegen van de CEMT-klasse 0 zullen worden vrijgesteld van de AIS-plicht. Daarnaast bestaat er al een vrijstelling voor vaartuigen zonder eigen mechanische middelen tot aandrijving. Hieronder vallen veel woonschepen.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de CEMT klasse 0 niet ook betrekking heeft op de classificering van schepen in plaats van alleen wateren?

CEMT is een klassering van vaarwegen die aangeeft met welke scheepsgrootte (in types) nog op een vaarweg kan worden gevaren. Bij een hogere CEMT-klasse kunnen dus meerdere typen schepen van de vaarweg gebruik maken. Daarom heb ik de AIS-plicht gekoppeld aan de klassering van de vaarweg, en niet aan die van het schip.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bekend is met het feit dat AIS niet altijd goed functioneert. Wie is verantwoordelijk voor een goede communicatie van de AIS-gegevens?

AIS is een technische voorziening en kan kapot gaan, maar moet dan wel binnen 48 uur weer gerepareerd zijn. AIS apparaten zijn al enige jaren in gebruik. Sinds de CCR verplichting van kracht is op de RPR³ wateren per 1-12-2014 zijn niet veel storingen geregistreerd. Er is overigens afgesproken om het functioneren van AIS op dit punt na twee jaar te evalueren.

De verantwoordelijkheid voor een goed functionerend AIS apparaat ligt bij de schipper.

De leden van de SP-fractie vragen zich af wat het voordeel zou zijn wanneer het AIS-apparaat continu aan staat, aangezien een schip ook voorzien is van een radar en de schipper zelf ook andere schepen kan waarnemen?

Het voordeel van AIS is tweeledig: enerzijds kunnen schepen worden gezien die nog niet in zicht zijn, ook niet met radar, anderzijds is het schip zelf zichtbaar voor andere schepen als het nog niet in zicht is. Dus is het gewenst dat AIS altijd ingeschakeld is.

² CEMT = Conferentie van Europese Ministers van Transport.

³ Rijnvaart Politie Reglement (RPR).

De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen van ongelukken op de Nederlandse vaarwegen die middels AIS voorkomen hadden kunnen worden, waarbij ook wordt toegelicht hoe AIS dit ongeluk had kunnen voorkomen.

Deze overzichten bestaan niet. Maar het is alleszins duidelijk dat met meer voorkennis over naderende verkeersdeelnemers lastige verkeerssituaties kunnen worden voorkomen en wel degelijk sprake is van een positieve bijdrage aan de veiligheid.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of het uit oogpunt van privacy voor het aan boord verblijvende gezin het technisch mogelijk is om het AIS-zendsysteem terug te brengen naar één watt, waarmee het bereik van AIS wordt beperkt tot ongeveer vijf kilometer?

Het terugbrengen van het zendvermogen betekent dat het bereik afneemt, maar vooral dat AIS met laag zendvermogen niet meer worden gezien in een omgeving met AIS in hoger zendvermogen. Dit zal vooral optreden op vaarwegen die eveneens worden gebruikt voor zeeschepen. Daarnaast betekent het een enorme additionele investering van de overheid die veel meer AIS basisstations zal moeten gaan plaatsen om de schepen op het netwerk te kunnen zien. Dit is in het kader van internationale afspraken over het plaatsen van AIS basisstations eveneens lastig tot zelfs onmogelijk.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre AIS nu gebruikt wordt als hulpmiddel voor handhaving door bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of politie en hoe dit in de toekomst zal zijn?

Ik heb uw Kamer op 11 maart in het VAO Wadden en Noordzee en het VAO Scheepvaart beloofd om u voor 1 mei een brief te sturen, waarbij ik inga op het gebruik van AIS voor handhaving (Handelingen II 2014/15, nr. 62, item 4).

De leden van de SP-fractie vragen hoe het verplichten van AIS past bij eerdere toezeggingen van de Minister om zich juist in te zetten om de eisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) terug te dringen?

Bij het terugdringen van eisen vanuit de CCR wordt nadrukkelijk gekeken naar de toegevoegde waarde van de maatregel. In dit geval is via een impact analyse aangetoond dat sprake is van een duidelijk toegevoegde waarde op de veiligheid. Daarom is per 1 december 2014 de AIS-plicht op de Rijn ingevoerd. De nu voorliggende wijziging van het BPR ziet op de wateren die niet onder het regime van de CCR vallen.

De leden van de CDA-fractie vragen of (open) rondvaartboten die minder dan twintig meter lang zijn, doch meer dan twaalf passagiers kunnen vervoeren, te allen tijde uitgerust dienen te zijn met een Inland AIS-apparaat?

Ja, in principe beschikken passagiersschepen over een Europees, Rijn- of Nationaal certificaat en zijn diensgevolge AIS-plichtig ongeacht hun lengte.

Alleen passagiersschepen die uitsluitend op CEMT-0 wateren varen zullen worden vrijgesteld van de AIS-plicht.

De leden van de CDA fractie vragen zich wat landelijk de gevolgen van een dergelijke maatregel zullen zijn?

Vrijwel alle passagiersschepen in Nederland zijn al uitgerust met een AIS. Dus landelijk lijken de gevolgen van invoering van de AIS-plicht nihil te zullen zijn.

De leden van de CDA fractie vernemen graag in welke mate de veiligheid op dergelijke schepen toeneemt en wat de kosten van de implementatie voor de betrokken bedrijven en stichtingen zal zijn.

De toegevoegde waarde op de veiligheid is voor passagiersschepen evident, omdat andere schepen vroegtijdig kunnen zien dat een passagiersschip nadert.

Passagiersschepen zijn kwetsbaarder dan vrachtschepen qua constructie en vervoeren soms grote aantallen passagiers. Daarom is het ook voor passagiersschepen belangrijk uit oogpunt van veiligheid om verder vooruit te kunnen kijken.

De kosten van implementatie liggen tussen de € 2.000 en € 3.000, maar konden worden beperkt door gebruik te maken van een subsidieprogramma. De feitelijke kosten voor de scheepseigenaar liggen daarom tussen € 0 en € 1.000. Het subsidieprogramma liep van 2009–2012. Het programma is destijds uitgebreid bekend gemaakt. De meeste schepen hebben daarom onder subsidie een AIS aangeschaft.