

Vergaderjaar 2009–2010

32 006

Vaststelling van een aantal wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 2 juli 2009 inzake het ontwerpbesluit wijziging diverse scheepvaartreglementen (Kamerstuk 32 006, nr. 1).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 2 december 2009. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Van Heugten (CDA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Van Hijum (CDA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Inleiding

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de door de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat gestelde vragen inzake het bovengenoemde ontwerpbesluit. De vragen geven mij geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

Ik zal het ontwerpbesluit omwille van de voortgang binnenkort naar de Koningin zenden, met het verzoek het voor advies aan de Raad van State voor te leggen. Hiermee worden geen onomkeerbare stappen gezet.

Vragen en antwoorden

Door de leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat is een aantal vragen gesteld die hieronder worden beantwoord.

1

Welke voorwaarden kunnen door de bevoegde autoriteit worden verbonden aan een vergunning voor een bijzonder transport?

De voorwaarden die de bevoegde autoriteit kan verbinden aan een vergunning voor een bijzonder transport zijn o.a.:

- Aanwezigheid van voldoende sleep- en/of duwbotten met voldoende vermogen;
- Een verplichte veiligheidsafstand van de lading ten opzichte van het wateroppervlak;
- Aanwezigheid van voldoende deugdelijk en valklaar ankergerei om desgewenst het transport tijdig te kunnen stilleggen, zonder belemmering van de scheepvaart of schade aan kunstwerken;
- Aanwezigheid van voldoende deugdelijke bevestigingspunten ten behoeve van het slepen;
- Aanwezigheid van voldoende onafhankelijke pompen met voldoende capaciteit om het vollopen van het transport te voorkomen;
- Maximaal toegestane afmetingen;
- Hoe eventuele uitstekende delen van de lading moeten worden afgedekt of afgeschermd;
- Wind- en zichtbeperkingen.

2

Wat is het nut van voorschriften wanneer schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door de bevoegde autoriteiten aangewezen organisaties van deze voorschriften mogen afwijken als dat voor een goede invulling van hun taken noodzakelijk is?

Om hun taak goed te kunnen uitoefenen is het voor schepen van handhavingsdiensten, brandweer en schepen bestemd voor het redden van drenkelingen soms nodig van de voorschriften af te wijken. Zo zal bijvoorbeeld een gestelde maximum snelheid moeten worden overtreden om op tijd ter plaatse te zijn. Hierbij geldt dat de algemene regels van goed zeeman-schap ook voor deze speciale categorie van schepen in acht moeten worden genomen.

3

Wat is de noodzaak van de aanwezigheid van het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand?

Op grond van het huidige Binnenvaartpolitiereglement is het verplicht om voorafgaand aan een reis te controleren of een schip voldoende stabiel is om veilig te kunnen varen.

Door de aanwezigheid van actuele stabiliteitsberekeningen en bijbehorend stuwplan aan boord te verplichten wordt de controle op de stabiliteit door de handhavingdiensten vergemakkelijkt en daardoor de veiligheid vergroot. Op de Rijnscheepvaartwegen bestaat deze verplichting al langer.

4

Welke criteria worden gehanteerd voor het bepalen van de situatie waarin de stabiliteit door de wijze van belading in gevaar komt?

De criteria en rekenmethoden voor het vaststellen van de stabiliteit van schepen zijn vastgelegd in de Binnenvaartregeling, in het bijzonder in hoofdstuk 22. De stabiliteit van schepen wordt o.a. beïnvloed door:

- Positie van de lading;
- Constructie van het schip;
- Diepgang van het schip.

5

Welke maatregelen worden genomen bij overtreding van de vastgestelde bepalingen en voorschriften?

Bij het vaststellen van het niet aanwezig zijn van de actuele stabiliteitsberekening zal verbaliserend worden opgetreden. Blijkt voorts, dat het schip niet stabiel is, dan zal doorgaans worden overgegaan tot stillegging van het schip, totdat de instabiliteit is opgeheven. Dit is vastgelegd in de Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen van het Openbaar Ministerie (Stcr. 2009, 118).

6

Hoe zal er effectief op worden toegezien dat watersporters zich aan de geldende voorschriften en bepalingen houden?

Op de naleving van de bepalingen van de scheepvaartreglementen wordt voortdurend toezicht gehouden door de Dienst Waterpolitie van het KLPD en de bijzondere opsporingsambtenaren van Rijkswaterstaat. Specifiek voor de recreatievaart worden thema-acties georganiseerd, bijvoorbeeld omtrent marifoongebruik, en worden uitgebreide voorlichtingscampagnes gehouden, zoals de publiekscampagne «Varen doe je samen».

7

Onder welke voorwaarden kan de bevoegde autoriteit vrijstelling of ontheffing verlenen ten aanzien van de toegelaten afmeting en diepgang?

Bij het verlenen van vrijstelling of ontheffing worden voorwaarden gesteld ter bescherming van de veiligheid en ter bescherming van de kunstwerken, zoals:

- gebruik voldoende sleepboothulp;
- goedwerkende dwarschroeven van voldoende vermogen;
- aanwezigheid deugdelijke marifoon voor communicatie met sleepboten;
- wind en zichtbeperkingen.

8

Is het voldoende om de scheepvaartreglementen en de kaarten van het Westerscheldegebied via elektronische middelen te kunnen raadplegen? Is een digitaal apparaat zo betrouwbaar dat de volledige navigatie van grote zeescheepvaart afhankelijk wordt gemaakt van de vraag of één navigatie-apparaat of laptop goed werkt? Waarom wordt er niet gekozen voor een betrouwbare back-up, door middel van bijvoorbeeld twee digitale versies van kaarten of een papieren backup?

De ervaringen met het gebruik van elektronische apparatuur ter vervanging van papieren versies zijn dermate goed, dat het gebruik van één elektronisch middel voldoende verantwoord is. Bovendien is het te allen tijde aan de gezagvoerder om een eventuele back-up ter beschikking te hebben, hetgeen zowel in de beroepsvaart als de recreatievaart vaak het geval blijkt te zijn.

9

Is het met het opnemen van regels voor zeilplanken en waterscooters de bedoeling om zo het aantal zeilplanken en waterscooters te verminderen?

De regels voor zeilplanken en waterscooters hebben uitsluitend een verkeersregulerend doel, in dit geval gericht op het scheiden van de verkeersstromen, teneinde aanvaringen tussen zeilplanken en waterscooters enerzijds en het overige scheepvaartverkeer anderzijds te voorkomen.

10

Deelt u de mening dat, als zeilplanken en waterscooters onder de regels voor «kleine scheepvaart» gebracht worden, ze daarmee feitelijk worden verboden? Is dat mogelijk middels een verzamel-besluit? Zo neen, welk effect heeft u dan voor ogen met dit besluit en welk effect heeft dat op de waterrecreatie in de Westerschelde?

Met de onderhavige wijziging worden zeilplanken en waterscooters niet verboden op de Westerschelde. Zij worden slechts om veiligheidsredenen geweerd uit de vaargeulen voor de beroepsvaart. In het Kanaal van Gent naar Terneuzen mag niet meer met zeilplanken en waterscooters worden gevaren. In de praktijk is gebleken dat het scheepvaartverkeer daarvoor te intensief is en het kanaal te smal.

Er is evenwel op de Westerschelde nog voldoende ruimte over om met zeilplanken en waterscooters de watersport te beoefenen.

11

Kunt u in geld uitdrukken hoeveel de lastenvermindering voor het bedrijfsleven bedraagt?

De invoering van een vereenvoudigde vergunningprocedure voor bijzondere transporten leidt tot een verlichting van administratieve lasten van circa € 240,- per jaar per bedrijf dat bij bijzondere transporten over water betrokken is. In totaal is er sprake van een verlichting van de administratieve lasten van circa € 25 500.

Door de nieuwe procedure hoeven minder vergunningen te worden aangevraagd. Er is één loket – het loket Bijzondere Transporten – dat de vergunningverlening voor alle Rijkswateren verzorgt. De procedure voor het aanvragen van een vergunning bij dit loket is vereenvoudigd, zodat via een website of per e-mail een vergunning kan worden aangevraagd. Ook hoeven er minder vergunningen aangevraagd te worden omdat nu voor alle drijvende voorwerpen én drijvende inrichtingen uitsluitend een vergunning moet worden aangevraagd wanneer er klaarblijkelijk sprake is van hinder of gevaar voor de scheepvaart, of indien er schade aan de kunstwerken kan worden veroorzaakt.

12

Welke effecten zijn er voor het bedrijfsleven verbonden aan het opnemen van een verantwoordelijkheid voor de beslaglegger voor bepaalde zaken?

Deze maatregel heeft uitsluitend betrekking op zeeschepen. Voor de beslaglegger betekent de wijziging, dat hij, als daarin niet door de schipper, exploitant, wachtsman of toezichthouder kan worden voorzien, er voor zorg zal moeten (laten) dragen, dat het schip op een juiste manier

gemeerd of geankerd ligt, is verlicht, voorzien is van een wachtsman en dat er in noodgevallen bij schepen met gevaarlijke stoffen een «blijf weg» sein kan worden gegeven.

13

Wat zijn in een economische moeilijke periode de financiële gevolgen voor de beredding van een schip?

De financiële gevolgen van de beredding van een schip zijn in een economisch moeilijke periode hetzelfde als in een periode van economische hoogtij. Naar verwachting zal het echter in een economisch moeilijke periode vaker voorkomen dat op een schip beslag wordt gelegd en dat beredding als bedoeld dus vaker nodig zal zijn. De kosten daarvan worden begroot op € 20 000 per drie maanden per zeeschip onder langdurig beslag, zoals aangegeven in het algemeen deel van de nota van toelichting, onder het kopje bedrijfseffecten. In de periode 1996–2003 lagen er in totaal gemiddeld 20 zeeschepen in de Nederlandse zeehavens onder langdurig beslag.

14 en 15

Kunt u aangeven hoeveel kleine pleziervaartuigen al een radarreflector hebben en hoeveel eigenaren van kleine pleziervaartuigen een radarreflector moeten aanschaffen?

Geschat wordt dat circa 11 000 kleine Nederlandse pleziervaartuigen reeds met een radarreflector zijn uitgerust en dat er nog circa 2000 een radarreflector moeten aanschaffen.