

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
Der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/19273

Uw kenmerk
34122-1

Bijlage(n)

Datum 2 februari 2015
Betreft antwoord vragen vaste Kamercommissie

Geachte voorzitter,

Per brief van 20 januari 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 en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Kamerstuk 34122, nr. 1). Mijn reactie treft u hieronder aan.

Snelle watertaxi's op de Waddenzee

De leden van de CDA-fractie achten het mogelijk maken van sneller varen door watertaxi's een goede ontwikkeling, maar vragen of er voldoende uitzondering gemaakt wordt voor snel varen in gevallen waar dat nodig is: door bergingsbedrijven die snel ter plaatse moeten zijn of door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in het geval van een redding.

Het snelvaren overdag met watertaxi's op de Waddenzee is onder de huidige regelgeving reeds toegestaan. De voorgenomen wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) beoogt daarnaast ook het nachtelijk snelvaren van watertaxi's mogelijk te maken: de wijziging maakt het mogelijk om in de Regeling Snelle Motorboten watertaxi's te kunnen onderscheiden van overige snelle motorboten.

Ik heb deze wijziging in gang gezet naar aanleiding van vragen van uw Kamer in maart 2011. De wijziging loopt vooruit op het onderzoek naar de toelaatbaarheid van het nachtelijk snelvaren op grond van de Natuurbeschermingswet. Het onderzoek beperkt zich tot het bedrijfsmatig snelvaren met watertaxi's, omdat het snelvaren 's nachts met recreatief varende snelle motorboten over de Waddenzee niet aan de orde is. Voorlopige resultaten van onderzoek laten zien dat negatieve invloeden vooralsnog niet kunnen worden uitgesloten. Afrondend onderzoek zal op grond van de meest actuele gegevens bij in werking treden van het BPR de benodigde duidelijkheid moeten geven.

Uiteraard zijn voor noodgevallen, bergingsoperaties en reddingsacties in het huidige BPR reeds voorzieningen getroffen zodat hulpdiensten altijd adequaat en snel kunnen opereren. Dit zal met de voorgenomen wijziging niet veranderen.

Invoering AIS-plicht

De leden van de VVD-fractie vragen welk nut de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul.

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 stellen met name als het schip bijv. door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is.

Uit oogpunt van veiligheid moet het AIS in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Echter het AIS is zelf geen navigatiemiddel. Met AIS kijkt men verder vooruit naar de verkeerssituatie/ het verkeer. Als schepen in de directe nabijheid zijn moet men uit het raam kijken en bij slecht zicht de boordradar gebruiken. Het AIS is daarvoor niet bedoeld, AIS voorziet de schipper van extra informatie in een vroeg stadium. Van verwarring of afleiding is dus geen sprake.

De regeling voorziet overigens in een ontheffingsmogelijkheid voor bevoegde autoriteiten als havenbeheerders om overnachtinghavens en havenbekkens in vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden uit te zonderen van de verplichting. Dit is geen individuele ontheffing maar een ontheffing voor het betreffende gebied of havenbekken. De bevoegde autoriteit zal zich daarbij laten leiden door de specifieke lokale omstandigheden. Zo heeft RWS voor de overnachtinghavens langs de Rijn als bedoeld in artikel 14.11 RPR, bepaald dat daar het AIS bij afgemeerde schepen mag worden uitgezet.

De leden van de VVD vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft.

Als men 's nachts voor anker ligt is een ankerlicht verplicht en dit mag onder die omstandigheden niet worden uitgezet. Voor bepaalde gebieden kan de lokale beheerder ontheffing van de AIS-plicht instellen. Deze ontheffing geldt voor iedereen die zich daar bevindt, dus het vragen van toestemming is niet aan de orde.

De leden van de VVD en de PvdA hebben enkele vragen over de AIS-plicht bij stilliggende schepen.

De stroombron voor het AIS-apparaat zou een probleem zijn bij stilliggende schepen. Daarnaast zou er een strijdigheid zijn met de Marifoonregeling. Deze leden vragen of de minister de AIS-plicht voor stilliggende schepen buiten de vaargeul wil laten vervallen.

Inderdaad verbruikt een ingeschakeld AIS stroom, maar bij stilliggende schepen hoeft dit geen probleem te zijn. Als men afgemeerd ligt en de navigatiestatus in het AIS apparaat correct is aangepast naar vaarstatus 5 (afgemeerd) is het stroomverbruik laag ca. 16 Watt (spaarlampje). Vergeet men de vaarstatus aan te passen dan blijft die in 0 staan (onderweg, motor in gebruik), dit is de

piekbelastingmodus met een stroomverbruik van max. 55W. Dus bij correct gebruik volgens de AIS-plicht mag het stroomverbruik niet tot problemen leiden. Immers de vaarstatus is een van de onderdelen die verplicht correct in het AIS moeten worden ingevuld en aangepast bij wijziging van die status.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/19273

Bij vergelijking van de AIS-plicht met de Marifoonregeling blijkt inderdaad sprake van inconsistentie. Ik zal dit nader uitzoeken en mijn bevindingen voorleggen in de CCR en het nationaal overleg.

De leden van de VVD en PvdA vragen of het zinvol is om het AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0.

Ik kan u meedelen dat het gebruik van AIS op deze wateren inderdaad niets toevoegt. Ik ben dan ook graag bereid deze vaarwegen vrij te stellen van de AIS-plicht en dit zal bij de wijziging van het BPR worden meegenomen.

De leden van de VVD vragen hoe het staat met privacy bij gebruik van AIS.

Ten aanzien van de privacy zijn voldoende waarborgen in de nationale wetgeving opgenomen. Het gebruiken van AIS-informatie door derden is strafbaar. Door het Ministerie van Justitie is het College bescherming persoonsgegevens (CBP) aangewezen als instantie waar individuele klachten kunnen worden ingediend.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpolitierglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder een stuurhut.

Hierover kan ik u meedelen dat het met de huidige stand der techniek (via mobiele communicatiemiddelen, tablets, etc) geen probleem is om AIS-gegevens uit te lezen als er geen stuurhut aanwezig is. Zeevarende jachten zijn vrijwel allemaal uitgerust met AIS en een elektronische kaart en veel van deze schepen hebben geen stuurhut. Daaruit valt af te leiden dat dit in de praktijk geen problemen oplevert.

Advisering en consultatie.

De leden van de PvdA vragen naar de reacties van derden-belanghebbenden.

In de aanloop naar de AIS-verplichting in het BPR is door mijn Ministerie overlegd met alle Technische en Nautische brancheverenigingen in de Binnenvaart, vertegenwoordigd in het OTNB. De reacties waren overwegend positief om het AIS ook op de BPR-wateren in te voeren, mits daarin niet de verplichting voor ECDIS of gelijkwaardig werd meegenomen welke wel in het CCR besluit zit. Bovengenoemde partijen waren overigens ook al betrokken via dit OTNB bij de discussies over invoering van het AIS op de Rijn (RPR). De belangrijkste opmerkingen van deze partijen hadden betrekking op het permanent ingeschakeld zijn van het AIS, tijdsbestek van reparatie bij uitval en de privacy van de gegevens. In een informatiedocument zijn de meeste opmerkingen over AIS-gebruik in de dagelijkse praktijk verwerkt. Van andere opmerkingen bijv. reparatie binnen 48 uur, is gesteld dat uit de toegezegde evaluatie zal blijken of daadwerkelijk sprake is van een probleem.

Bepalingen in naburige landen

De leden van het CDA vragen of de verplichting in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken op gelijke wijze als in Nederland is ingevoerd.

In België is de AIS-plicht alleen in en rond de havens van Antwerpen en Gent ingesteld. In België geldt een plicht om AIS aan boord te hebben. Er is nog geen plicht om AIS te gebruiken. In Duitsland is buiten de Rijn nog geen verplichting ingevoerd. In Denemarken heeft men geen bevaarbare binnenwateren en is een AIS-verplichting daarom niet opportuun.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen