

> 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
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
34122,nr. 2

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/53395

Datum 31 maart 2015
Betreft Beantwoording vragen van de vaste Kamer Commissie
over vaststellingsbesluit BPR

Geachte voorzitter,

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 34122, 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 bijv. 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 CEMT¹-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 34122, 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-klassering 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 RPR² 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.

De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen van ongelukken op de Nederlandse vaarwegen die middels AIS voorkomen hadden kunnen worden,

¹ CEMT = Conferentie van Europese Ministers van Transport

² Rijnvaart Politie Reglement (RPR)

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/53395

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.

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 dientengevolge 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/53395

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 €2000 en €3000, maar konden worden beperkt door gebruik te maken van een subsidieprogramma. De feitelijke kosten voor de scheepseigenaar liggen daarom tussen €0 en €1000. Het subsidieprogramma liep van 2009-2012.

Het programma is destijds uitgebreid bekend gemaakt. De meeste schepen hebben daarom onder subsidie een AIS aangeschaft.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen