

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
de Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 oktober 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG/NW2008/1232/70374	2070829580
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Jacobi en Kuiken over de zeeverkeerscentrale Waddenzee.

1. Kent u de convenantafspraken die door uw ambtsvoorganger 2003 zijn gemaakt met de Waddeneilanden over de zeeverkeerscentrale Waddenzee en de ontmanteling van de vuurtorens?
 1. Ja, de afspraken zijn vastgelegd in de getekende Intentieverklaring van juli 2004.
 2. Is het waar dat in deze convenantafspraken is vastgelegd dat er niet gestart mag worden met de ontmanteling van de vuurtorens alvorens er een zeeverkeerscentrale beschikbaar is en getest is, die ten minste in staat is huidige veiligheidsniveau te garanderen c.q. te verbeteren?
 2. Alhoewel in de Intentieverklaring geen afspraken zijn gemaakt over de ontmanteling van de vuurtorens, is het vanzelfsprekend dat de verkeersbegeleiding van de Brandaris pas verhuist naar de Zeeverkeerscentrale als deze is getest en goed bevonden. Na het in gebruik nemen van de nieuwe centrale op Terschelling start tevens de toegezegde proef om een vergelijking te maken tussen de directe visuele waarneming vanaf de vuurtoren op Schiermonnikoog en de visuele waarneming vanuit de zeeverkeerscentrale, waar met behulp van camera's op de vuurtoren te Schiermonnikoog beelden van de Waddenzee rond Schiermonnikoog worden

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1, Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95
Internet www.minvenw.nl

verkregen. Gedurende circa een jaar zal de waarneming op beide wijzen plaats vinden, waarna een objectieve evaluatie kan plaats vinden.

Verder is in de Intentieverklaring afgesproken dat, vanwege de vermindering van de kwetsbaarheid, de (radar)datatransmissie van alle vuurtorens naar de zeeverkeerscentrale Waddenzee mogelijk wordt gemaakt en dat daarbij ook geïnvesteerd wordt in de vergroting van de visuele toezichthoudende functie door camera's te plaatsen op de onbemande vuurtorens van Texel, Ameland en Vlieland.

3. Is het waar dat Rijkswaterstaat inmiddels is gestart met het aanbesteden van zeeverkeerscentrale Waddenzee?
3. Ja.
4. Zo ja, welk veiligheidsniveau wordt er in de aanbesteding voor de zeeverkeerscentrale gehanteerd? Zijn er inmiddels zeeverkeerscentrales in de praktijk getest?
4. De eisen aan het radar- en camerasysteem zijn afgeleid van de gemaakte afspraken (zie uw vraag 2) en zijn beduidend hoger dan de prestaties van het huidige radarsysteem, zodat de waarneembaarheid door radar beduidend wordt verbeterd. Ook wordt de radardekking op de Waddenzee uitgebreid ten behoeve van het VTS gebied tot aan Harlingen en Kornwerderzand.

De Zeeverkeerscentrale voor de Westerschelde in Vlissingen functioneert in de praktijk al jaren tot volle tevredenheid. In deze centrale wordt gebruik gemaakt van vergelijkbare radar- en scheepvaartvolgsystemen.

5. Op welke wijze denkt u te realiseren dat de zeeverkeerscentrale in alle weersomstandigheden hetzelfde veiligheidsniveau garandeert?
5. Voor varen op zee geldt geen gegarandeerd veiligheidsniveau onder alle weersomstandigheden. Het bieden van verkeersbegeleiding heeft tot doel om in alle weersomstandigheden de zeevaart dusdanige informatie te kunnen geven dat zij veilig de havens kunnen bereiken. De beoogde uitbreiding van het VTS gebied tot aan Harlingen en Kornwerderzand heeft als doel de zeevaartschepen over de gehele vaarroute van zee naar Harlingen en Kornwerderzand verkeersbegeleiding te geven. Dit betekent een uitbreiding ten opzichte van de huidige situatie, waarin slechts vanaf zee tot in de Blauwe Slenk verkeersbegeleiding wordt gegeven.
6. Is de nieuwe zeeverkeerscentrale tevens in staat vuur en rook te herkennen? Mocht het systeem technisch uitvallen, hoe garandeert u dan zonder menselijk toezicht het benodigde veiligheidsniveau?
6. Ja. Vuur en rook op schepen is vergelijkbaar waar te nemen als in de huidige situatie. Er wordt voor gezorgd dat de camerabeelden minimaal hetzelfde resultaat bieden als het huidige visuele zicht; de apparatuur wordt na plaatsing uitgebreid getest als

onderdeel van de bouw van de centrale. Ook wordt TNO ingeschakeld om de gevraagde kwaliteit te garanderen. De verwachting is dat de nieuwe apparatuur betere resultaten geeft.

Ook in de huidige situatie met menselijk toezicht is de verkeersbegeleiding afhankelijk van het radarsysteem en de marifonie. In geval van technisch uitvallen van die systemen, is verkeersbegeleiding niet mogelijk. Dit is sporadisch voorgekomen en was van zeer korte duur. In het nieuwe contract voor de zeeverkeerscentrale zijn vergelijkbare eisen opgenomen met betrekking tot het voorkomen en herstellen van systeemuitval als in de huidige onderhoudscontracten.

Daarnaast is het zo dat de vuurtorens blijven bestaan en het in uitzonderlijke situaties nog steeds mogelijk is om (tijdelijk) menselijk toezicht vanaf de vuurtorens in te stellen. In geval van uitval van stroom is een noodvoorziening aanwezig.

7. Wat zijn de structurele en incidentele kosten van de zeeverkeerscentrale ten opzichte van de huidige kosten?

7. De incidentele kosten betreffen grotendeels de vervanging van de verouderde radar en marifoon apparatuur, de uitbreiding van de radardekking door het plaatsen van drie radarmasten langs de kust en de inrichting van de nieuwe verkeerscentrale. Over de hoogte van deze kosten kan ik lopende de aanbesteding thans geen mededelingen doen.

De structurele kosten betreffen de personele kosten voor de verkeersbegeleiding en het onderhoud van het systeem. De personele kosten nemen toe door uitbreiding van het VTS gebied met extra verkeersleiders. De onderhoudskosten zullen enigszins toenemen door de uitbreiding van het totale systeem.

8. Is het waar dat er in Tiel en Nijmegen een proef is gedaan met een zeeverkeerscentrale? Zo ja, wat zijn de bevindingen van deze proef?

8. Nee. In Tiel en Nijmegen staan verkeerscentrales voor de begeleiding van de scheepvaart op de Waal. Alhoewel wel naar de ervaringen van deze verkeerspost/-centrale is gekeken, is geen sprake van een proef. Daarbij komt dat de eisen aan de apparatuur voor binnenposten en zeeverkeerscentrale verschillend zijn, zodat een proef van bijvoorbeeld radars voor een zeeverkeerspost niet uitgetest kan worden bij een binnenpost.

9. Wat zijn de toekomstige plannen en maatregelen ten aanzien van de bemensing van de vuurtorens op Schiermonnikoog en Terschelling?

9. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 verhuist de verkeersbegeleiding van de Brandaris pas naar de Zeeverkeerscentrale als deze getest is goed bevonden. Na in gebruik name van de zeeverkeerscentrale blijft de vuurtoren van Schiermonnikoog nog bezet. Zoals de minister ook op de persconferentie van 12 juli 2004 op

Terschelling heeft gezegd, zullen pas na de evaluatie van de vergelijking van de zeeverkeerscentrale met de verkeerspost Schiermonnikoog besluiten over en plannen voor de verdere bemensing van de vuurtoren worden gemaakt.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa