

Vergaderjaar 2023–2024

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 447

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2024

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van motie Tjeerd de Groot (D66), ingediend tijdens het tweeminutendebat Maritieme Zaken van 28 september 2023.¹ De motie verzoekt de regering om binnen de recreatievaart een taskforce samen te stellen, met als doel het opstellen van een veiligheidsplan voor de sector.

Tijdens het twee minutendebat is geantwoord dat instelling van een Taskforce niet voor de hand ligt, onder andere omdat er al nauw wordt samengewerkt met sectorpartijen uit de recreatievaart. Wel heb ik toegezegd uw Kamer uitgebreid te informeren over de inzet op het gebied van nautische veiligheid voor de Nederlandse recreatievaart. Naar aanleiding van deze toezegging, wordt deze brief gestuurd.

Er is sprake van toenemende drukte op de Rijkswaardwegen. Er is ook sprake van een toename van het aantal ongevallen, ook in de recreatievaart. Uit de «ongevalscijfers scheepvaart 2022»² blijkt dat het aantal ernstige scheepsongevallen waarbij recreatievaart betrokken was licht gestegen is.³ Van de 80 ernstige scheepsongevallen waar recreatievaart bij betrokken was, betreft het in 51 gevallen een eenzijdig ongeval.⁴ Het aantal eenzijdige ongevallen met recreatievaart vertoont al jaren een stijgende trend. Uit de ongevalsecijfers komt verder naar voren dat er niet één specifieke oorzaak of type ongeval duidelijk is toegenomen. Bij de recreatievaart vonden in 2022 zes ongevallen plaats, waarbij acht doden te betreuren waren. De slachtoffers vielen bij verschillende ongevallen met

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 419

² Over het aantal ongevallen op de Nederlandse binnenwateren en de Noordzee wordt jaarlijks door Rijkswaterstaat gerapporteerd via de «ongevalscijfers scheepvaart».

³ De ongevalsecijfers over 2023 waren nog niet bekend tijdens het opstellen van deze brief. Deze zullen medio 2024 worden gepubliceerd.

⁴ Bij een enkelzijdig of eenzijdig scheepsongeval is alleen het betreffende schip betrokken (bijvoorbeeld brand, explosie, omslaan of zinken) en vindt dus geen aanvaring met een ander schip, infrastructuur of object plaats.

diverse oorzaken. Zo waren bij drie ongevallen snelvarende vaartuigen betrokken (drie slachtoffers) en bij twee eenzijdige ongevallen sloeg het vaartuig om (vier slachtoffers).

Om de kans op ongevallen tijdens het komende vaarseizoen zo veel mogelijk te beperken is de afgelopen periode een aantal acties ondernomen. In de eerste plaats is de dialoog met de recreatievaartsector, als relevante gebruiker van de Rijkswaarsector, verder versterkt. In aanvulling op reeds bestaande en meer praktisch gerichte initiatieven zoals «Varen Doe Je Samen»⁵, is met HISWA-RECRON, Waterrecreatie Nederland en het Watersportverbond een structureel overleg tot stand gekomen. Het overleg is erop gericht om de betrokken partijen uit de recreatievaartsector beter te betrekken bij de inzet van het ministerie ten aanzien van de veiligheid van de recreatievaart. Bijvoorbeeld door een vroegtijdige betrokkenheid bij veiligheidsonderzoeken of door samen te werken aan passende veiligheidsmaatregelen. Ook biedt het overleg de mogelijkheid om vroegtijdig informatie uit te wisselen over relevante ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld nieuwe vormen van watersport. Door op deze manier gezamenlijk op te trekken stelt het de betrokken partijen uit de recreatievaartsector ook beter in staat om een brugfunctie te vervullen in de communicatie naar hun achterban. Het overleg heeft voorsnog een halfjaarlijkse frequentie.

Verder is de afgelopen periode uitvoering gegeven aan de acties zoals aangekondigd in de brief over de ongevals cijfers scheepvaart 2022. Waar nodig zijn additionele acties geformuleerd, waarvan een actueel overzicht is opgenomen in deze brief.

Beroepsvaart/recreatievaart

In de brief over de ongevals cijfers 2022 is aangegeven dat het aantal aanvaringen tussen beroepsvaart en recreatievaart gestaag gedaald is en dat het aandeel van deze ongevallen op het totaal aantal geregistreerde scheepsongevallen sterk is afgenomen en zich lijkt te stabiliseren. Geconcludeerd wordt daarom dat de ingezette maatregelen effectief zijn en dat het beleid wordt voortgezet.

Hoewel het aantal aanvaringen tussen beroepsvaart en recreatievaart is afgenomen en zich lijkt te stabiliseren, wordt in bovengenoemde brief ook gesignaleerd dat de beroepsvaart, de recreatievaart en de nautisch beheerders gevaarlijke situaties met de recreatievaart signaleren op de Rijkswaarsector. Waar mogelijk worden beroeps- en recreatievaart daarom zo veel mogelijk gescheiden en wordt tijdens het recreatiesizoen aanvullende «recreatiebetonning» neergelegd. Verder worden beroeps- en recreatievaart zo veel mogelijk in aparte sluiscolken gesloten en worden nevenvaarroutes voor de recreatievaart gepromoot.

Radar B

In de motie Tjeerd de Groot wordt ook gesproken over Radar-B. Kleine schepen kunnen vanwege hun omvang niet voldoen aan bestaande strikte eisen voor het varen in slecht zicht. Er is vanuit de recreatievaart vraag naar een regeling die varen in slecht zicht, met behulp van het gebruik van een jachtenradar (bekend als Radar-B), mogelijk maakt. Deze vraag wordt vanuit het oogpunt van de huidige ontwikkelingen op het gebied van nautische veiligheid beoordeeld. Op korte termijn wordt u daarover in een aparte Kamerbrief geïnformeerd.

⁵ Varen doe je Samen is een samenwerkingsverband tussen partijen uit de pleziervaart, beroepsvaart en vaarwegbeheerders, met als doel de verkeersveiligheid op de Nederlandse vaarwegen te bevorderen door middel van veiligheids campagnes.

Herijking Klein Vaarbewijs

In de Kamerbrief over zowel het basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken⁶ als de ongevals cijfers scheepvaart 2022 is aangegeven dat vanuit veiligheids perspectief een onderzoek in gang gezet wordt naar de invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart. Belangrijk is om te vermelden, dat er al een verplicht vaarbewijs bestaat voor verschillende vormen van recreatievaart, zoals voor snelle motorboten. Het onderzoek zal zich daarom richten op twee vragen: enerzijds of de inhoud (en de wijze van examinering) van het bestaande Klein Vaarbewijs nog voldoende is afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren. Anderzijds of de vaarbewijsplicht wellicht uitgebreid zou moeten worden, bijvoorbeeld naar categorieën recreatievaart (typen), waarvoor nu nog geen vaarbewijsplicht geldt. Tevens zal het onderzoek een eerste prognose geven over de mogelijke effecten op de uitvoerings- en handhavingslasten. Bij het onderzoek worden relevante publieke en private partijen betrokken, zoals het CBR, handhavingsdiensten en de recreatievaartsector. Het onderzoek start in de eerste helft van 2024 en wordt naar verwachting eind 2024 afgerond.

Verkenning registratie pleziervaartuigen

De in de ongevals cijfers 2022 genoemde verkenning naar een registratie van pleziervaartuigen is afgerond. Daaruit is gebleken dat een registratiesysteem kan bijdragen aan onder meer de traceerbaarheid bij overlast en nalatigheid, zoals het achterlaten van wrakschepen. Dit resulteert in obstakels onder water die een gevaar kunnen vormen voor de scheepvaart. Daarnaast kan het bijdragen aan de traceerbaarheid van zware criminaliteit zoals witwassen, fraude, heling, drugssmokkel en smokkel van illegale migranten. Op basis van de resultaten van deze verkenning heeft het Ministerie van Justitie en Veiligheid te kennen gegeven voorstander te zijn van de invoering van een registratiesysteem voor pleziervaartuigen. De komende periode zullen de juridische mogelijkheden voor een registratie van pleziervaartuigen verder verkend worden en moet worden bekeken wat een logische afbakening is van de doelgroep.⁷ Parallel daaraan wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met sectorpartijen verder nagegaan in hoeverre een registratiesysteem voor pleziervaartuigen ook een positieve bijdrage kan leveren aan de nautische veiligheid.

Onderzoek snelvarende recreatievaart en de huidige snelvaargebieden

Het aantal snelle recreatievaartuigen met bijbehorende gevaarlijke situaties neemt toe. Snelvaren is risicovol. Om proactief risico's te beheersen, is een goed beeld nodig van de huidige beheersmaatregelen, hoe effectief deze beheersmaatregelen zijn en hoe snelvaren veiliger gemaakt kan worden in de toekomst. Het onderzoek heeft als doel om beheersmaatregelen voor ongevallen met snelvarende recreatievaart in kaart te brengen en leerpunten te identificeren om risico's verder te reduceren. Het onderzoek wordt nu uitgevoerd. In het tweede kwartaal van dit jaar worden aanbevelingen opgesteld en de haalbaarheid en effectiviteit daarvan met andere partijen besproken.

⁶ Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 23 maart 2023, Kamerstuk 29 385, nr. 119

⁷ Voor juridische mogelijkheden zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995, geldend van 01-01-2013 tot en met heden.

Verdiepingsonderzoek stijgend aantal eenzijdige ongevallen recreatievaart

Vanwege het stijgende aantal eenzijdige ongevallen met recreatievaart zal een verdiepingsonderzoek plaatsvinden naar (onderliggende) oorzaken en risico verhogende factoren. Er is inmiddels een Europese aanbesteding in gang gezet en naar verwachting zal het onderzoek in het laatste kwartaal van dit jaar of het eerste kwartaal van 2025 kunnen worden afgerond. Tot slot zal in 2025 ook nader onderzoek plaatsvinden naar het effect op de nautische veiligheid van nieuwe en toekomstige gebruiksvormen van de recreatievaart, zoals bellyboat fishing, hydrofoils en elektrisch aangedreven jetski's. Het is van belang om ontwikkelingen op dit gebied te blijven volgen.

De bovengenoemde onderzoeken zullen meer inzicht geven in de aard van de veiligheidsrisico's, de vermoedelijke oorzaken en eventueel noodzakelijke aanvullende risico-reducerende maatregelen. Daarnaast blijft het uiteraard van belang om te beseffen dat de recreatievaartsector zelf in belangrijke mate bijdraagt aan de nautische veiligheid en een rol heeft in het onderkennen van risico's en veilig vaargedrag.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers