



| | | | |
|--------------|-----------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DATUM | 14 oktober 2014 | AFDELING | WEG/BEM |
| NUMMER | 810AC399 | REFERENTIE | J.F. Stafleu |
| UW BRIEF VAN | - | DOORKIESNUMMER | 3097 |
| UW NUMMER | - | E-MAILADRES | Frans.stafleu@provincie-utrecht.nl |
| BIJLAGE | geen | ONDERWERP | Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer A. Meijer van de SP betreffende binnenvaartschippers deel 2 (d.d. 30 juli 2014) |

Geachte heer Meijer,

N.a.v. onze beantwoording met betrekking binnenvaartschippers in het nauw, onder nummer 80FA5EB3 d.d. 17 juni j.l. ziet de SP-fractie aanleiding op basis van artikel 47 RvO onderstaande vervolgvragen te stellen:

M.b.t. uw antwoord op vraag 1: realiseert u zich dat de binnenvaartschippers zich steeds bewust zijn geweest van de noodzaak tot handhaving om misbruik tegen te gaan en daarom nooit tegen handhaving als zodanig geprotesteerd hebben, maar dat er bij de gewraakte wijze van handhaving niet gekeken wordt naar "wel of geen beroepsvaart", laat staan naar eventuele omstandigheden? Graag uw antwoord toelichten.

Antwoord:

Wij realiseren ons dat ook de binnenvaartschippers zich steeds bewust zijn geweest van de noodzaak tot handhaving om misbruik tegen te gaan. De maximale duur die binnenvaartschippers volgens het verkeersbesluit ligplaats mogen innemen is 7x24u, maar er zijn uitzonderingen hierop mogelijk. Bijvoorbeeld indien de werkzaamheden van de schippers gerelateerd zijn aan het Merwedekanaal zelf of indien er sprake is van bijzondere persoonlijke omstandigheden.

Kunt u, onderbouwd, de stelling onderschrijven dat het echt niet veiliger wordt als schippers gedwongen moeten verkassen en zo meer vaarbewegingen maken dan strikt noodzakelijk?

Antwoord:

Gelet op het goed zeemanschap dat van schippers verwacht mag worden, zijn wij van mening dat er geen consequenties zijn voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Is het aantal schepen dat daadwerkelijk in de fout ging, naar uw oordeel, niet heel beperkt en was er derhalve geen aanpak mogelijk zonder stigmatiserend effect? Antwoord graag toelichten.

Antwoord:

Een stigmatiserend effect is naar onze mening niet aan de orde. Wel is in een incidenteel geval sprake geweest van (te) rigide handhaving. Wij realiseren ons echter terdege dat zich (persoonlijke) omstandigheden kunnen voordoen die vragen om maatwerk.

M.b.t. uw antwoord op vraag 3: kunt u de veronderstelde schaarste aan ligplaatsen cijfermatig onderbouwen en tevens aangeven hoe groot het aantal schepen is dat misbruik heeft gemaakt van zo'n ligplaats (niet beroepsvaart)?

Antwoord:

Er is momenteel nog geen sprake van grote schaarste aan ligplaatsen, maar om te voorkomen dat steeds vaker langdurig ligplaats wordt ingenomen is handhaving noodzakelijk. In meerdere gevallen is er sprake geweest van schepen die (veel) langer dan 7x24u ligplaats hebben ingenomen op het Merwedekanaal. Het exacte aantal schepen dat misbruik heeft gemaakt van de regeling is echter niet bekend.

M.b.t. antwoord op vraag 9: "Voor actieve binnenvaartschippers is er geen sprake van extra uitstoot". Kunt u dit antwoord onderbouwen? Als binnenvaartschippers vele kilometers om moeten varen om in een haven te gaan liggen die niet op de route ligt – hetgeen een vervolgo opdracht kan kosten omdat het schip te ver van de laadplaats af raakt – dan is er toch sprake van zowel extra uitstoot als extra kosten?

Antwoord:

In de situatie die u schetst is er inderdaad sprake van extra uitstoot en extra kosten.

M.b.t. antwoord op vraag 11: kunt u onderbouwd aangeven dat binnenvaartschippers effectief een beroep op de mogelijkheden om ontheffing te verkrijgen kunnen doen? Zelf ervaren zij deze mogelijkheden als "willekeur" en "nul op het rekest".

Antwoord:

Op grond van artikel 7 van de scheepvaartverkeerswet kan ontheffing worden verleend van het algemeen ligplaatsverbod dat krachtens het verkeersbesluit geldt. Een dergelijke ontheffing wordt verleend als er sprake is van bijzondere omstandigheden van persoonlijke aard. Hierin sluit de praktijk van de provincie overigens aan op die van Rijkswaterstaat. Ook schippers die werkzaamheden uitvoeren die gerelateerd zijn aan het Merwedekanaal mogen in voorkomende gevallen langer dan 7x24u ligplaats innemen.

M.b.t. antwoord op vraag 13. Door u genoemde uitwijkmogelijkheden: Werkendam. Dit is een haven voor reparaties en nieuwbouw van schepen. Deze haven ligt vol met te repareren schepen en af te bouwen casco's. Kunt u onderbouwd aangeven waarom u deze uitwijkmogelijkheid wel geschikt vindt? Drechtsteden, Rotterdam en Nieuwegein. Deze plekken liggen in veel gevallen niet op de route of (Rotterdam, Dordrecht) hebben een beperkt aantal ligplaatsen door sluiting van havens, waardoor schippers hun schip niet kunnen verlaten omdat zij dan anderen kunnen blokkeren. Kunt u onderbouwd aangeven waarom u deze uitwijkmogelijkheden wel geschikt vindt?

Antwoord:

De haven van Werkendam heeft inderdaad ook een haven waar reparaties kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast is er echter een haven waar beroepsvaartuigen voor langere duur kunnen afmeren. Wij hebben vanuit de havens van Werkendam, Drechtsteden en Rotterdam begrepen dat er vrijwel altijd plekken beschikbaar zijn. De haven van Nieuwegein zal in veel gevallen niet op de route liggen, maar is in onze eerdere beantwoording ook niet als uitwijkmogelijkheid genoemd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,

