

Vergaderjaar 2009–2010

31 870

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met het verlagen van het toegestane alcoholpromillage, alsmede wijziging van de Wet op de economische delicten, de Havenbeveiligingswet, de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, en de Wet van 26 april 2007, houdende wijziging van enkele wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met een wijziging in de benaming van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, op enkele technische punten

E

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 juli 2010

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag inzake het bovengenoemde wetsvoorstel. Ik beantwoord graag de gestelde vragen.

Alcoholslotprogramma

Naar aanleiding van het antwoord op de eerdere vragen van de CDA-fractie in het voorlopig verslag verzoekt de fractie van het CDA om een uitgebreidere beschouwing ten aanzien van de mogelijkheden voor de invoering van een alcoholslot eventueel op vrijwillige basis. Het baart de CDA-fractie namelijk zorgen dat een groot deel van de (bijna-) ongelukken in de scheepvaart (mede) te wijten is aan alcoholgebruik.

Alvorens ik zal ingaan op de mogelijkheden voor een – al dan niet vrijwillig – alcoholslot zou ik u op de hoogte willen stellen van een wetsvoorstel dat op dit moment ter advisering bij de Raad van State ligt. Dat wetsvoorstel voorziet in een mogelijkheid om bij alcoholmisbruik op het water het vaarbevoegdheidsbewijs in te trekken. Deze maatregel heeft naar verwachting een afschrikwekkende werking en zal in combinatie met een voorlichtingscampagne kunnen bijdragen aan de bewustwording omtrent het gebruik van alcohol op het water. Daarnaast zal met de toepassing van deze maatregel worden voorkomen dat schippers die bij herhaling worden veroordeeld voor alcoholmisbruik op het water, blijven varen.

Mijns inziens zal een dergelijke mogelijkheid een grote bijdrage kunnen leveren aan het tegengaan van alcoholmisbruik op het water.

Vervolgens zou ik u willen informeren over de vergaande zelfregulering door de grote verladings die voor circa 90% van de vervoersmarkt verantwoordelijk zijn.

De schepen die voor deze verladings varen, zijn onderworpen aan een streng alcohol- en drugsbeleid. Handhaving van dit beleid geschiedt onder andere door middel van onaangekondigde controles. Indien schepen niet aan dit beleid voldoen of wanneer bij controle afwijkingen worden geconstateerd worden de desbetreffende schepen uitgesloten van het vervoer. Deze zelfregulering is onderdeel van het European Barge Inspection Scheme voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en juich ik zeer toe.

Naar aanleiding van het verzoek van de CDA-fractie zal ik in het onderstaande nader ingaan op het alcoholslot op binnenvaartschepen. Zoals ik reeds had aangegeven is een dergelijk slot op een binnenschip relatief makkelijk te omzeilen. Een van de redenen daarvoor is dat niet één maar meerdere bestuurders (schippers) het schip besturen. Hierdoor is het mogelijk dat een andere persoon dan de schipper «blaast», terwijl de mogelijk beschonken schipper wél stuurt. Het voorstel van de CDA-fractie om het systeem te beveiligen met een biometrische scan kan dit probleem niet voldoende ondervangen. De beschonken schipper identificeert zich, door middel van bijvoorbeeld een iris-scan of vingerafdruk-scan terwijl vervolgens zijn nuchtere collega schipper zijn ademlucht of zelfs gecompriëerde lucht naar het alcoholslot voert. Aangezien doorgaans voldoende personeelsleden maar ook luchtcompressoren en apparaten aan boord zijn is deze vorm van sabotage niet uit te sluiten.

De oplossing die in het wegverkeer is bedacht voor deze uitweg, namelijk het herhaaldelijk laten blazen gedurende de rit door de bestuurder en het beïnvloeden van het motorvermogen als men hieraan geen gehoor geeft, staat op gespannen voet met de technische regelgeving voor schepen, en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het bijzonder. Deze regelgeving is namelijk gericht op het garanderen van de manoeuvreerbaarheid van een schip. Wanneer een schip door beïnvloeding van bijv. motorvermogen verminderd bestuurbaar wordt, dan zijn de risico's voor het overige verkeer en de omgeving zeer groot, zeker als het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft.

Als alternatief zou het alcoholslot een signaal kunnen verzenden naar een handhaver, wanneer de bestuurder niet op tijd blaast. Dat zou namelijk betekenen, dat een tweede persoon – bijvoorbeeld een matroos – permanent naast de schipper zou moeten blijven zitten, om namens hem te blazen. Voor de schipper is dat dan economisch niet meer haalbaar. Dit stuit echter ook op technische problemen, die hieronder worden toegelicht.

De mogelijkheden tot het omzeilen van een alcoholslot zijn aan boord van een schip aanzienlijk groter dan in bijvoorbeeld een personenauto. De inrichting van de stuurhut is – mede als gevolg van wettelijke eisen – zodanig, dat alle technische systemen gemakkelijk toegankelijk zijn. Ook het alcoholslot zal daardoor goed toegankelijk zijn voor iedereen aan boord. Hierdoor bestaat eenvoudig de mogelijkheid het systeem technisch onklaar te maken.

Om dergelijke sabotage te ondervangen zal een meldsysteem moeten worden aangebracht dat bij poging tot sabotage een bericht stuurt naar een handhavende instantie. De inrichting van zo'n meldsysteem is echter zeer complex. Mobiele telefonie heeft immers niet overal dekking en verzending via radiofrequentie is eenvoudig te omzeilen door met beschermend materiaal het baken te verstoren. Bovendien is het gebruik

van frequenties internationaal gereguleerd en zijn de meest bruikbare frequenties reeds toegekend aan noodsystemen.

In het licht van het bovenstaande is het melden van mogelijke sabotage van een alcoholslot, en het melden van het niet tijdig bedienen van het alcoholslot, technisch niet uitvoerbaar.

Ook heb ik de mogelijkheden van een alcoholslot op de stuurhut en een alcoholslot vóórdát men aan boord kan komen, onderzocht. Een alcoholslot op de stuurhut is – afgezien van eerder genoemde mogelijkheid tot omzeilen met een tweede persoon – praktisch onuitvoerbaar omdat andere bemanningsleden en ook handhavers om uiteenlopende (wettelijke) redenen zich toegang moeten kunnen verschaffen tot de stuurhut. De alcoholbepalingen uit de Scheepvaartverkeerswet zien niet op de overige bemanningsleden.

Bovendien staat op veel schepen de stuurhut in directe open verbinding met de onderliggende woning, zodat ook daar mogelijkheden ontstaan tot omzeiling.

Tot slot zijn de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen er op gericht, om in geval van een calamiteit zo spoedig mogelijk alle bemanning van boord te krijgen (o.a. via verplichte vluchtwegen, reddingsboten en vloten). Een afgesloten stuurhut staat met deze uitgangspunten op zeer gespannen voet. Ook de optie om bijvoorbeeld de op- en afgangen van een schip uit te rusten met een alcoholslot lopen hierop spaak. Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren zijn verplicht om twee vrije vluchtwegen te hebben, die uiteraard ook in omgekeerde richting kunnen worden gebruikt om aan boord te komen.

Bovendien biedt het screenen op alcohol bij het aan boord komen nauwelijks garantie. Immers kan de alcohol alsnog aan boord worden genuttigd.

Een alternatieve oplossing zou zijn om het gebruik en voor handen hebben van alcohol aan boord van schepen geheel te verbieden. Een goede uitvoering van deze optie noodzaakt echter tot een flinke toename van de uitvoerings- en handhavingscapaciteit. Daarnaast is het echter praktisch onmogelijk om te voorkomen dat alcohol aan boord komt. Inkopen worden immers gewoon bij de supermarkt op de wal gedaan, hetgeen betekent dat er geen controleerbare toevoerkanalen zijn. Daarbij komt dat handhavers in de praktijk niet het gehele schip kunnen controleren op de aanwezigheid van alcoholhoudende drank. Een deel van het schip is namelijk een woning die op grond van de Algemene wet op het binnentreden voor de handhaver niet toegankelijk is. En tot slot is een gemiddeld binnenvaartschip dermate omvangrijk dat een handhaver nooit afdoende de mogelijke aanwezigheid van alcohol kan nagaan.

De hierboven beschreven opties bieden voor mij, gelet op de bezwaren, onvoldoende zekerheid dat de doelstelling van minder alcoholgebruik op het water met de invoering van een alcoholslot bereikt wordt. Daarnaast zal de invoering van een alcoholslot zeer kostbaar zijn. Op een schip zal namelijk gelet op het bovenstaande, zeer geavanceerde apparatuur moeten worden geïnstalleerd. Dit betekent dat van een vrijwillige deelname – de economische situatie in ogenschouw nemende – voorlopig geen sprake zal zijn. Tot slot zal ook de handhavingscapaciteit moeten worden verhoogd. Gelet op de beperkte bijdrage van al deze inspanningen aan het beoogde doel zie ik geen mogelijkheden voor de invoering van een alcoholslot.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings