

Transpondervoorschrift passagiersvervoer te water Amsterdam

Inleiding

In de Nota Varen in Amsterdam (inspraakversie mei 2013, blz 21) is voorgesteld om voor bemande vaartuigen met ingang van het vaarseizoen 2014 via een aanpassing van de RPA en vergunningsvoorschriften een transponder verplicht te stellen. De transponder stelt de vaarwegbeheerder in staat de vaarbewegingen op het water te monitoren en is noodzakelijk om op efficiënte wijze op de vergunningsvoorwaarden (o.a. de vergunningengebieden) toezicht te houden en eventueel te handhaven. De precieze inzet van de transponders bij deze handhavingsactiviteiten wordt in samenspraak met de desbetreffende reders in aanloop naar het vaarseizoen 2014 afgestemd en door Waternet – namens B&W – vastgesteld. De inhoud van de inspraakreacties heeft geen aanleiding gegeven dit voorstel m.b.t. de transponderplicht aan te passen of in te trekken. Het College heeft op 3 september 2013 de RPA 2013 (onder voorbehoud dat de gemeenteraad de wijzigingen van de Verordening op het binnenwater 2010 en de nota Varen in Amsterdam zou vast stellen) vastgesteld. De gemeenteraad heeft op 2 oktober 2013 de Nota Varen in Amsterdam vastgesteld (zie raadsbesluit nr 195/754, gemeenteblad 2013, afd. 3a) en heeft derhalve met het invoeren van de transponderplicht ingestemd.

Juridisch kader

Het verplicht stellen van de transponder geschiedt door het opnemen van een vergunningsvoorschrift in de exploitatievergunning ex art 2.4.5. lid 1 Vob 2010. De bevoegdheid van het college deze voorschriften op te stellen of te wijzigen is gebaseerd op de artikelen 1.2.6 lid 2 juncto 1.2.8.lid 1 onder c van de Vob 2010. De Vob 2010 bepaalt in deze artikelen dat aan een vergunning of ontheffing voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden ter bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de vergunning of de ontheffing is vereist. Op basis van deze artikelen kan daarom worden voorgeschreven dat een o.g.v. artikel 2.4.5.vergund passagiersvaartuig moet beschikken over een transponder van een bepaald type. De exploitatievergunningen passagiersvaartuigen hebben immers tot doel het passagiersvervoer op de Amsterdamse grachten te ordenen en het gebruik van de transponders kunnen daartoe bijdragen.

Voorschrift

Het College van B&W besluit de thans afgegeven en te verstrekken exploitatievergunningen passagiersvervoer te water voor zover het betreft de bemande segmenten aan te vullen met de volgende voorschriften.

1. De exploitant van het vaartuig waarmee passagiers mogen worden vervoerd op basis van art 2.4.5 lid 1 Vob 2010 is verplicht het vaartuig van een inland AIS transponder te voorzien indien het vaartuig valt in het segment Bemand groot gesloten, Bemand gesloten of Bemand open zoals is gedefinieerd in de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013.
2. De transponder dient 24 uur per dag en zeven dagen per week aan te staan en de naam van het in de vaart zijnde vaartuig alsmede de locatiegegevens (tijd en GPS-coördinaten) zodanig uit te zenden dat deze kunnen worden geregistreerd door of namens de gemeente Amsterdam.

Gebruik transpondergegevens

Hoewel met de reders nog precies moet worden afgesproken hoe en welke transpondergegevens worden gebruikt bij de handhaving, gaat de gemeente als volgt met de transpondergegevens om.

Transpondervoorschrift

1. De door de transponder uitgezonden en geregistreerde gegevens worden door of namens de gemeente Amsterdam ten hoogste vijf jaar bewaard.
2. De ontvangen gegevens worden door de gemeente Amsterdam gekoppeld aan de exploitant en/of eigenaar van het vaartuig.
3. De gegevens kunnen worden verwerkt in het door Waternet gebruikte verkeersmodel.
4. De gegevens kunnen geanonimiseerd worden gepubliceerd op bijvoorbeeld de websites en overige digitale media (vaarwater-app) van de gemeente Amsterdam (c.q. Waternet).
5. De gegevens kunnen door daartoe aangewezen toezichthouders worden gebruikt in het kader van de controle en het toezicht op het nakomen van de vergunningsvoorwaarden die verbonden zijn aan de exploitatievergunningen passagiersvervoer ex art. 2.4.5. lid 1 Vob 2010, zoals bijvoorbeeld het vergunde vaargebied.
6. Indien bij de controle en het toezicht blijkt dat een vaartuig de transponder niet heeft aanstaan of zich blijkens de geregistreerde transpondergegevens niet houdt aan de vergunningsvoorwaarden of -voorschriften, wordt een bestuurlijk handhavingstraject opgestart ten einde de naleving van de vergunningsvoorwaarden of -voorschriften af te dwingen en/of herhaling van de overtredingen te voorkomen.

Toelichting

Ad voorschrift 1

- Automatic Identification System (AIS) is een aanvulling op het bestaande verkeersmanagement van verkeersposten door Rijkswaterstaat en de bestaande schip-schip-communicatie. Het doel van AIS is goede interactie tussen de schippers onderling en die tussen schip en wal.
Om met AIS te kunnen werken moet er een transponder aan boord van het schip zijn. Dat is een elektronisch apparaat dat automatisch berichten zendt en ontvangt, zoals basisinformatie over identiteit en positie. Met een AIS-transponder heeft een schip aan boord meer informatie over het omliggende verkeer. Daarmee heeft de schipper meer overzicht, kunnen verkeerssituaties beter worden ingeschat en kan de vaarweginfrastructuur beter worden benut. Daarnaast zijn gegevens sneller en vollediger beschikbaar in geval van calamiteiten. AIS draagt daarmee bij aan vlot en veilig scheepvaartverkeer. AIS biedt aanvullende informatie op de scheepsradar en op de elektronische vaarkaart. Het vervangt geen van deze systemen, want het is geen navigatieapparaat.
- De genoemde segmenten zijn opgesomd in de RPA 2013. Van de transponderplicht zijn voornamelijk uitgesloten de segmenten Onbemand en Waterfiets omdat de inbouw van de transponderapparatuur daar niet goed mogelijk is. Registratie van deze vaartuigen kan gebeuren aan de hand van de RFID-vignetten zoals die worden verstrekt na betaling van het binnenhavengeld.

Ad voorschrift 2

- Het vereiste dat de transponder 24/7 moet aanstaan is ingegeven door het feit dat de vergunning t.z.t. wordt gekoppeld aan de nachtligplaats: er moet kunnen worden nagegaan of het vergunde vaartuig 's nachts ligt op de daarvoor vergunde steiger. Voorts kan via de transponder bijvoorbeeld worden nagegaan of welke steigers de vaartuigen aandoen en hoelang ze daar afgemeerd liggen.
- Indien het passagiersvaartuig op de werf ligt bijvoorbeeld wegens onderhoud, is het niet in de vaart en vervalt de verplichting de transponder in werking te hebben.
- Er worden geen gegevens gevraagd van de schipper, aangezien deze voor de toezicht en controle op afstand niet van belang zijn.

Transpondervoorschrift

Ad gebruik van de gegevens

- De bewaartermijn van vijf jaar is ingegeven om ook na verloop van tijd gebruik te kunnen maken van de gegevens bijvoorbeeld voor analyse via het verkeersmodel.
- De koppeling van de vaartuiggegevens aan de NAW-gegevens van de exploitant en/of eigenaar gebeurt om zo nodig wegens herhaaldelijke overtreding van de vergunningsvoorwaarden bestuursrechtelijk op te treden. Het is aan de exploitant om vervolgens de schipper aan te spreken.
- Het verkeersmodel wordt gevoed met fysieke waarnemingen, (transponder- en RFID) signalen en klachten van burgers en passagiersvervoerders en vormt de basis voor de extra verkeersmaatregelen die met ingang van het vaarseizoen 2014 worden ingezet en waarmee in het vaarseizoen 2013 al geëxperimenteerd wordt. Het samen met TNO ontwikkelde verkeersmodel voor passagiers- en pleziervaart biedt een accuraat meetsysteem van snelheden, richtingen en aantallen passerende passagiers- en pleziervaart. Met het systeem kan de drukte op de grachten actueel worden gemeten, weergegeven en voorspeld. Ook de effecten van stremmingen en/of verboden (zoals eenrichtingsverkeer) worden inzichtelijk. Het nautisch doorvaartbeleid zal hierop worden afgestemd en het systeem geeft ook de mogelijkheid om handhaving op overlast doelgericht in te zetten.
- Punt 4: De positie van de passagiersvaartuigen is mogelijk interessant voor de toerist en Amsterdammer. Dit punt maakt het gebruik van de gegevens anders dan voor de bestuursrechtelijk controle en handhaving alvast mogelijk.
- Punt 5 bevat de essentie van deze regeling. Aan de hand van de gegevens wordt nagegaan of men zich aan de vergunningsvoorwaarden houdt. Het is overigens niet de bedoeling dat iedereen de transpondergegevens real-time kan inzien. Daarom is voorbehouden aan de toezichthouder van de gemeente (Waternet) die hiervoor worden aangewezen.
- In punt 6 staat beschreven wat de consequentie is van de constatering dat men zich niet aan de regels houdt: bestuursrechtelijke maatregelen wegens overtreding van de vergunningsvoorwaarden.