Stuk **1909** (2008-2009) – Nr. 3

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2008-2009

18 december 2008

ONTWERP VAN DECREET

betreffende de River Information Services op de binnenwateren

TEKST AANGENOMEN DOOR DE PLENAIRE VERGADERING

Zie:
1909 (2008-2009)
– Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Verslag

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Dit decreet regelt de omzetting, binnen de aangelegenheden, vermeld in artikel 2, lid 1, van richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Artikel 3

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder:

1° bevoegde instantie: de diensten van het Vlaamse Gewest die de Vlaamse Regering belast heeft met de taken, vermeld in dit decreet;

2° River Information Services, afgekort RIS: de geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart, inclusief technisch haalbare koppelingen met andere vervoerswijzen. RIS hebben geen betrekking op interne commerciële activiteiten tussen een of meer betrokken bedrijven, maar kunnen wel aan commerciële activiteiten worden gekoppeld. RIS omvat diensten als vaarweginformatie, verkeersinformatie, waaronder tactische en strategische verkeersinformatie, verkeersbeheer, ondersteuning van calamiteitenbestrijding, informatie voor vervoersmanagement, statistieken en scheepvaartrechten en havengelden;

3° vaarweginformatie: geografische, hydrologische en administratieve informatie over de waterweg. Vaarweginformatie is informatie in één richting: van de wal naar het schip of van de wal naar kantoor;

4° tactische verkeersinformatie: informatie waarop onmiddellijke navigatiebeslissingen in de actuele verkeerssituatie en de nabije geografische omgeving zijn gebaseerd;

5° strategische verkeersinformatie: informatie waarop de RIS-gebruikers hun middellange- en langetermijnbeslissingen baseren;

6° RIS-toepassing: de specifieke systemen of applicaties op basis waarvan RIS wordt verleend;

7° RIS-centrum: de plaats waar de diensten worden beheerd door de operatoren;

8° RIS-gebruikers: alle verschillende gebruikersgroepen, onder wie schippers, RIS-operatoren, VBS-operatoren, sluis- of brugwachters, waterwegautoriteiten, haven- en terminalexploitanten, operatoren van calamiteitencentra van nooddiensten, vlootbeheerders, scheepsagenten, verladers en tussenpersonen op het gebied van vervoer;

9° interoperabiliteit: zodanige harmonisatie van diensten, inhoud van gegevens, formaten voor gegevensuitwisseling en frequenties, zodat RIS-gebruikers in heel Europa toegang kunnen krijgen tot dezelfde diensten en informatie;

10° nautische publicatie: officiële schriftelijk berichten van de bevoegde instantie die gericht zijn aan alle RIS-gebruikers, waaronder Berichten aan de Schipperij (BAS), Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart (BASS), Berichten Loodsdiensten (BERLO), Berichten aan Zeevarenden (BaZ), Kennisgevingen en Bekendmakingen;

11° VBS-operator: de operatoren, vermeld in artikel 1, 4°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende de opleiding, de kwalificatie en de aansprakelijkheid van de personeelsleden die belast zijn met de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen buiten het havengebied en het personeel van het MRCC;

12° minister: de minister of ministers die de RIS onder hun bevoegdheid hebben.

De Vlaamse Regering kan de begrippen, vermeld in het eerste lid, alsmede andere in dit decreet gebruikte begrippen, aanvullend of specifiek omschrijven, met het oog op de verdere regeling van de in dit decreet geregelde aangelegenheden.

Artikel 4

Dit decreet is van toepassing op:

1° de binnenwateren van klasse IV of hoger en die via een vaarweg van klasse IV of hoger verbon-

den zijn met een vaarweg van klasse IV of hoger van een andere lidstaat;

2° de havens gelegen op de binnenwateren omschreven in 1° waarnaar wordt verwezen in beschikking nr. 1346/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2001 tot wijziging van beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III.

Voor dit decreet geldt de classificatie van Europese binnenwateren die is vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE, vermeld in de bijlage.

De Vlaamse Regering kan bepalen dat dit decreet van toepassing is op binnenwateren en binnenhavens die niet in het eerste lid zijn vermeld.

Artikel 5

De RIS-toepassing is doeltreffend, uitbreidbaar en interoperabel, zodat ze aan andere RIS-toepassingen, aan vervoersbeheerssystemen en commerciële activiteiten, en eventueel aan systemen voor andere vervoerswijzen kan worden gekoppeld.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de voorwaarden voor de koppelingen.

Artikel 6

§1. Voor de toepassing van RIS dient de bevoegde instantie:

1° alle relevante gegevens over de binnenvaart en reisplanning op de binnenwateren minstens in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking van de RIS-gebruikers te stellen. Deze gegevens bevatten op zijn minst:

a) de as van de waterweg, met kilometeraanduiding;

b) de beperkingen met betrekking tot de lengte, breedte, diepgang en hoogte boven de waterlijn van schepen en konvooien;

c) bedieningstijden van sluizen, bruggen en andere structuren die de binnenwateren belemmeren;

d) plaats van havens en overslaginstallaties;

e) referentiegegevens voor waterstanden met betrekking tot de binnenvaart;

2° te verzekeren dat voor al hun binnenwateren, die overeenkomstig de classificering van Europese binnenwateren tot klasse Va of hoger behoren, naast de gegevens, vermeld in punt 1°, ook elektronische navigatiekaarten, geschikt voor navigatiedoeleinden, beschikbaar zijn voor de RIS-gebruikers;

3° te verzekeren dat ze elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen kunnen ontvangen, voor zover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van vervoer waarbij:

a) de grens met een naburige lidstaat wordt overschreden;

b) de grens met een naburig gewest wordt overschreden;

c) de grens met een naburige waterwegbeheerder wordt overschreden;

wordt die informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat, het naburige gewest of de naburige waterwegbeheerder. De verzending van die data moet zijn afgerond voor de schepen de grens, vermeld in punt a), b) of c), bereiken;

4° te verzekeren dat de nautische publicaties, met inbegrip van meldingen van de waterstand of maximaal toegestane diepgang en van ijsvorming op hun binnenwateren, worden doorgegeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de informatie bevatten die nodig is om veilige navigatie mogelijk te maken. De nautische publicaties moeten minstens in een toegankelijk elektronisch formaat worden meegedeeld.

§2. De Vlaamse Regering kan bijkomende gegevens vaststellen die op basis van §1, 1° en 3°, aan of door de RIS-gebruikers moeten worden verstrekt.

§3. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instantie aan die belast is met de uitvoering van de verplichtingen, vermeld in dit decreet, en met de uitwisseling van gegevens.

De bevoegde instantie maakt voor de uitvoering van de verplichtingen, vermeld in dit decreet, en voor de uitwisseling van gegevens gebruik van RIS-centra.

§4. De uitwisseling van gegevens, vermeld in dit artikel, gebeurt in overeenstemming met de regels inzake bescherming van de privacy, openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie.

Artikel 7

De bevoegde instantie voorziet in de nodige interne veiligheidsmaatregelen en -procedures om de RIS-berichten en -archieven tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, met inbegrip van illegale toegang en wijziging of verlies van gegevens, te beschermen. Ze zorgt er onder meer voor dat die gegevens niet toegankelijk zijn voor niet-toegangsgerechtigde personeelsleden en voor externen.

BIJLAGE:

Classificatie van Europese binnenwateren

CLASSIFICATIE VAN EUROPESE BINNENWATEREN

Resolutie nr. 30

(aanvaard door de Hoofdwerkgroep voor het Vervoer over de Binnenwateren op 12 november 1992)

De Hoofdwerkgroep voor het Vervoer over de Binnenwateren,

Na onderzoek van het verslag van de Werkgroep voor de standaardisering van de Technische en Veiligheidsvoorschriften in de Binnenvaart betreffende zijn vierde zitting (TRANS/SC.3/WP.3/8),

Overwegende dat het wenselijk is om een eenvormige classificatie van binnenwateren op te stellen in Europa en daartoe rekening houdend met een nieuwe classificatietabel die recent goedgekeurd werd door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer,

Rekening houdend met de veranderingen die hebben plaatsgevonden in de technologie van het vervoer over de binnenwateren sinds de goedkeuring binnen de ECE in de vroege jaren 1960 van het bestaande classificatiesysteem voor Europese binnenwateren dat hoofdzakelijk gebaseerd is op het laadvermogen van de schepen die er gebruik van maken,

In de wens de ontwikkeling te bevorderen van gecombineerd vervoer en in het bijzonder container- en rorovervoer over de binnenwateren,

Eveneens in de wens het binnenvaartvervoer te helpen een grotere rol te spelen in zowel het binnenlandse als internationale vervoer van goederen en passagiers in Europa, om de sociale kosten en negatieve impact van het geheel van de industrie van het binnenvaartvervoer op het milieu te verminderen,

Trachtend de oprichting te vergemakkelijken van het netwerk van de voornaamste Europese binnenwateren van internationaal belang, gebaseerd op gestandaardiseerde parameters van schepen en konvooien die daarop zouden kunnen varen,

Vanuit het geloof dat het nieuwe systeem voor de classificatie van Europese binnenwateren:

(i) illustratief zou moeten zijn, waarbij het een duidelijke en ondubbelzinnige beschrijving geeft van bestaande binnenwateren;

(ii) vooruitziend zou moeten zijn, waarbij het de parameters omschrijft waaraan voldaan moet zijn bij de bouw van nieuwe of de modernisering van bestaande binnenwateren;

(iii) een klassenhiërarchie zou moeten invoeren, die ervoor zorgt dat een schip dat normaal op wateren van een bepaalde klasse vaart, gebruikt kan worden op wateren van een hogere categorie zonder beperking met betrekking tot met betrekking tot de parameters die gedekt worden door de classificatie;

(iv) gebaseerd zou moeten zijn op het modulaire principe met betrekking tot de afmetingen van de schepen;

(v) ingevoerd zou moeten worden op langetermijnbasis, om ook toekomstige ontwikkelingen in de technologie van het binnenvaartvervoer te kunnen bevatten;

(vi) universeel van aard zou moeten zijn, zodat het toegepast kan worden in het ruimst mogelijke territoriale gebied op het Europese continent;

(vii) in flexibiliteit zou moeten voorzien met betrekking tot de afmetingen van diepgang en doorvaarthoogte die bepaald moeten worden met respect voor de plaatselijke omstandigheden,

Neemt een nieuwe classificatie aan van Europese binnenwateren, zoals uiteengezet in de bijlage bij deze resolutie,

Beveelt aan dat de regeringen hun volle aandacht schenken aan de nieuwe classificatie, om:

hun binnenwateren dienovereenkomstig te classificeren;

te voldoen aan de vereisten bij de bouw van nieuwe of de modernisering van bestaande waterwegen van internationaal belang;

Verzoekt de uitvoerend secretaris van de Economische Commissie voor Europa een kaart van de Europese binnenwateren, gebaseerd op de nieuwe classificatie, voor te bereiden en te verspreiden.

CLASSIFICATIE VAN EUROPESE BINNENWATEREN *

Type waterweg	Klasse waterweg		Motorschepen en niet gemotoriseerde schepen – type schip: algemene kenmerken					Duwkonvooien – type konvooi : algemene kenmerken					Minimum hoogte onder bruggen 2/	Symbool op kaarten
			Benaming	Max. lengte	Max. breedte	Diepgang	Tonnenmaat		Lengte	Breedte	Diepgang	Tonnenmaat		
				L(m)	B(m)	d (m)7/	T (t)		L (m)	B (m)	D (m) 7/	T (t)	H (m)	
Van regionaal belang	ten westen van de Elbe	I	Spits	38.50	5.05	1.80-2.20	250-400						4.00	
		II	Kempenaar	50-55	6.60	2.50	400-650						4.00-5.00	
		III	Gustav Koenigs	67-80	8.20	2.50	650-1000						4.00-5.00	
	ten oosten van de Elbe	I	Gross Finow	41	4.70	1.40	180						3.00	
		II	Type BM-500	57	7.50-9.00	1.60	500-630						3.00	
		III	6/	67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700		118-132	8.20-9.00	1.60 - 2.00	1000 – 1200	4.00	
Van internationaal belang	IV			80-85	9.50	2.50	1000-1500		85	9.50 5/	2.50 - 2.80	1250 – 1450	5.25/7.00 4/	
	Va			95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		95 - 110 1/	11.40	2.50 - 4.50	1600 – 3000	5.25 / 7.00 / 4/ 9.10	
	Vb								172 - 185 1/	11.40	2.50 - 4.50	3200 – 6000		
	VIa								95 - 110 1/	22.80	2.50 - 4.50	3200 – 6000	7.00/9.10 4/	
	VIb		3/	140.00	15.00				185 - 195 1/	22.80	2.50 - 4.50	6400 – 1200	7.00/9.10 4/	
	VIc								270 - 280 1/	22.80	2.50 - 4.50	9600 – 1800	9.10 4/	
									195 - 200 1/	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	9600 - 1800		
	VII							8/	285	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	14500 - 27000	9.10 4/	

* Voor voetnoten bij deze tabel, zie UNECE document TRANS/SC.3/131, pagina 183

Voetnoten bij de classificatietabel

1/ Het eerste cijfer houdt rekening met de bestaande situaties, terwijl het tweede cijfer zowel toekomstige ontwikkelingen als, in sommige gevallen, bestaande situaties weergeeft.

2/ Er wordt rekening gehouden met een veiligheidsmarge van ongeveer 30 cm tussen het hoogste punt van de structuur van het schip of zijn lading, en een brug.

3/ Er wordt rekening gehouden met de afmetingen van de eenheden met eigen aandrijving die verwacht worden in roro- en containervervoer; de opgegeven afmetingen zijn een benadering.

4/ Zijn gecontroleerd voor containervervoer:

5,25 m voor schepen die twee lagen containers vervoeren;
7,00 m voor schepen die drie lagen containers vervoeren;
9,10 m voor schepen die vier lagen containers vervoeren.

Tot 50% van de containers mag leeg zijn, ofwel zou er ballast moeten worden gebruikt.

5/ Sommige bestaande waterwegen kunnen beschouwd worden als klasse IV op grond van de maximaal toegestane lengte voor schepen en konvooien, hoewel de maximale breedte 11,40 m bedraagt, en de maximale diepgang 4,00 m bedraagt.

6/ De schepen worden gebruikt in de regio van de rivier de Oder en op waterwegen tussen de Oder en de Elbe.

7/ De diepgang voor een bepaald binnenwater moet bepaald worden volgens de plaatselijke omstandigheden.

8/ Konvooien die bestaan uit een groter aantal niet gemotoriseerde vaartuigen, kunnen ook gebruikt worden op sommige delen van waterwegen van klasse VII. In dat geval kunnen de horizontale afmetingen de waardes uit de tabel overschrijden.

Algemene opmerkingen met betrekking tot de classificatietabel

(a) De klasse van een waterweg wordt bepaald door de horizontale afmetingen van motorschepen, niet gemotoriseerde vaartuigen en duwkonvooien, en hoofdzakelijk door de voornaamste gestandaardiseerde afmeting, namelijk de breedte ervan;

(b) De parameters van regionale waterwegen voldoen niet aan de voornaamste principes van het internationale classificatiesysteem. In de eerste plaats zijn ze niet gebaseerd op het modulaire principe en hebben ze geen Europees karakter. Regionale waterwegen in West- en Oost-Europa moeten derhalve afzonderlijk bekeken worden. Er zijn bijna geen waterwegen van regionaal belang in het stroomgebied van de Donau;

(c) Bij de modernisering van regionale waterwegen en waterwegen van klasse IV is het aanbevolen tegemoet te komen aan de parameters van minstens klasse Va of een hogere categorie indien mogelijk;

(d) Voor de modernisering van bestaande waterwegen van internationaal belang en voor de bouw van nieuwe waterwegen moeten de hogere waarden van afmetingen van het schip of het konvooi altijd in aanmerking genomen worden;

(e) Nieuwe waterwegen van internationaal belang zouden minstens moeten voldoen aan de eisen van klasse Vb. In dat opzicht moet een minimale diepgang van 280 cm verzekerd worden;

(f) Om een grotere efficiëntie van het containervervoer te verkrijgen, zou de hoogst mogelijke doorvaarthoogte verzekerd moeten zijn volgens voetnoot 4/ van de tabel. Voor binnenwateren waar een doorvaarthoogte van 700 cm niet als economisch aanvaardbaar beschouwd wordt, moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om langere konvooien te gebruiken (klasse Vb);

(g) Binnenwateren waar een groot aandeel container- en rorovervoer verwacht wordt, moeten minstens voldoen aan de eisen van klasse VIa. Als alternatief kan een stijging met 7 tot 10% van de breedtewaarde van 11,4 m van specifieke schepen overwogen worden om te voldoen aan de eisen van de toekomstige ontwikkeling in containerafmetingen en van gemakkelijk vervoer van opleggers;

(h) Op de waterwegen met schommelende waterniveaus moet de waarde van de aanbevolen diepgang overeenkomen met de diepgang die gedurende gemiddeld 240 dagen per jaar bereikt of overschreden wordt. De waarde van de aanbevolen doorvaarthoogte (525, 700 of 910 cm) moet verzekerd zijn, zelfs boven het hoogste vaarniveau, voor zover dat mogelijk en economisch aanvaardbaar is;

(i) De diepgang van 4,5 m die in de tabel staat, vertegenwoordigt een waarde die in de toekomst bereikt zou kunnen worden door duwbakken die thans gebruikt worden met een diepgang van maximaal 3,90 m. Die diepgang van 4,50 m wordt niet als haalbaar beschouwd voor alle waterwegen van klasse IV tot en met VII, en hij is in ieder geval niet haalbaar voor niet-gekanaliseerde stukken van rivieren;

(j) Sommige bestaande waterwegen kunnen alleen gebruikt worden door schepen met beperkte waarden van diepgang d, kruiplijnhoogte h, lengte L of breedte B, die niet strikt in overeenstemming zijn met de parameters voor de klassen, beschreven in de classificatietabel. Om betere informatie te verschaffen over bijzondere stukken van dergelijke waterwegen, is het aanbevolen het klassensymbool (en het grafische symbool op de kaart) aan te vullen met een breuk h/d, gevolgd door L en B, in overeenstemming met de geldende lokale politiereglementen.