

Kader

Afweging inzet vaartuigen marktpartijen voor verkeersbegeleiding

Afwegingskader, verkeersbegeleiding met eigen vaartuigen of met vaartuigen van private marktpartijen

Colofon

1.0

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Verkeer- en Watermanagement
Informatie	J.P. Schuiten
Telefoon	0652303812
E-mail	jan-paul.schuiten@rws.nl
Uitgevoerd door	A. van Straten
Datum	22 juli 2021
Versienummer	1.1
Status	definitief

Versiebeheer

Versie	datum	omschrijving
	10 dec. 2019	Eerder vastgestelde en getekende versie: Memo "Afwegingskader inzet markt bij werkzaamheden/calamiteiten".
1.1	22 juli 2021	Gereviseerde versie: Verduidelijking (redactioneel): inhoud teruggebracht tot de kern i.c. afwegingskader (inhoudelijk niet veranderd). Tekst die niet over de hier genoemde afweging gaat en/of al elders is beschreven verwijderd: met name tekst over eisen aan vaartuigen en bemanning van marktpartijen (want beschreven in separaat kader) en procedure Bijzondere Transporten (anders dan i.r.t. de afweging inzet markt of eigen vaartuigen) want al beschreven bij RWS loket voor Bijzondere Transporten.

Titel gewijzigd in "Afweging inzet vaartuigen marktpartijen voor verkeersbegeleiding".

Document in de vorm van een RWS kader gebracht. Wordt opgenomen (vindbaar) in RWS Werkwijzer.

Inhoud

	Inleidende informatie	4
	<i>Toepassing</i>	
	<i>Doel</i>	
	<i>Afbakening</i>	
1	Juridische grondslag	5
2.	Wanneer is verkeersbegeleiding met een vaartuig nodig	5
3.	Afwegingskader markt of zelf	6

Inleidende informatie

Het komt voor dat bij activiteiten op de vaarwegen zoals aanleg- en onderhoud of bij evenementen, aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn. In de Werkwijzer RWS is hiervoor in 2021 het kader "Verkeersmanagement voor de Rijksvaarwegen" opgenomen waarin dit nader is uitgewerkt onder andere de afstemming tussen VWM en de RWS Regio's waar van toepassing. In dit verband is het soms ook nodig als maatregel om vaartuigen in te zetten voor scheepvaartbegeleiding. Soms doen we dit met eigen vaartuigen, vaak ook maken we voor de fysieke uitvoering van deze taak, gebruik van marktpartijen.

Dit document beschrijft wanneer we als RWS deze verkeersbegeleiding met eigen vaartuigen uit willen voeren en wanneer we dit door marktpartijen willen laten uitvoeren.

Toepassing van dit kader

De afweging eigen vaartuigen of vaartuigen van de markt komt met name aan de orde bij de afhandeling van incidenten, contractverlening voor werkzaamheden, bij het formuleren van vergunnings-/toestemmingsvoorwaarden bij evenementen, bijzondere transporten, ontheffingen voor bovenmaatse schepen of andere activiteiten in, op, aan of over de vaarweg waarbij risico's kunnen ontstaan en waarbij scheepvaartbegeleiding met een vaartuig nodig is. De gebezigde terminologie in dit document is op zichzelf staand.

Doel

Met dit afwegingskader kunnen alle betrokken (interne) partijen hier in een vroegtijdig stadium rekening mee houden zodat hier geen misverstanden over ontstaan.

Afbakening

Hoewel dit document behulpzaam is bij opdrachtverlening voor werken en bij vergunningverlening gaat dit document verder niet in op die specifieke processen omdat die processen zelf elders al zijn beschreven.

Om dezelfde reden gaat dit document ook niet inhoudelijk in op de eisen die RWS stelt aan de vaartuigen en de bemanning van marktpartijen voor deze taak. Dat is nader beschreven in een separaat RWS kader "Eisen aan marktpartijen voor verkeersbegeleiding met een vaartuig".

Begripsbepaling

onder scheepvaartverkeersbegeleiding verstaan we: "het actief geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen vanaf een patrouillevaartuig".

1. Juridische Grondslag

Dit hoofdstuk beschrijft de juridische grondslag op basis waarvan RWS de hier bedoelde scheepvaartverkeersbegeleiding door marktpartijen mag laten doen.

Aanvullend noemen we hier –daar waar RWS deze taak zelf uitvoert- de juridische grondslag op basis waarvan RWS de hiervoor gemaakte kosten in voorkomende gevallen soms kan doorberekenen. Dit staat verder los van de afweging markt of zelf maar is toegevoegd omdat hier eerder behoefte aan was.

De juridische grondslag voor uitvoering door private marktpartijen

Scheepvaartverkeersbegeleiding is een publiekrechtelijke taak waarvoor de overheid verantwoordelijk is en blijft. De uitvoering van deze taak laat RWS (al vele jaren) in voorkomende gevallen ook door private marktpartijen doen.

Uit een uitspraak van de rechtbank 's Gravenhage ECLI:NL:RBSGR:2012:BV8717¹ met betrekking tot een incident bij de Gallecoperbrug, valt af te leiden dat de rechter hier in mee gaat maar ook dat RWS, gezien haar verantwoordelijkheid, maatregelen moet treffen om te borgen dat dit op een veilige en professionele manier gebeurt. Het separate kader "Eisen aan marktpartijen voor verkeersbegeleiding met een vaartuig" geeft daar invulling aan.

De juridische grondslag voor het verhalen van door RWS gemaakte kosten
artikel 14 lid 2 Scheepvaartverkeerswet. Dit artikel biedt de mogelijkheid om kosten voor verkeersbegeleiding door te berekenen voor activiteiten welke niet behoren tot het normale verkeersgebruik van die scheepvaartweg.

artikel 7.21 Waterwet. Dit artikel biedt de mogelijkheid om kosten door te berekenen voor scheepvaartverkeersbegeleiding bij incidenten in het geval van een redelijk vermoeden van toerekenbare schuld)²

2. Wanneer is verkeersbegeleiding met een vaartuig nodig

Voordat de vraag aan de orde komt of we aanvullende scheepvaartverkeersbegeleiding door de markt of door eigen vaartuigen willen laten uitvoeren, is eerst de vraag wanneer dit überhaupt nodig of gewenst is? Die afweging wordt door VWM gemaakt in afstemming met de RWS Regio waar van toepassing. Uitgangspunt daarbij is het risicoprofiel. Hiermee wordt bedoeld de mate van hinder voor de scheepvaart en het veilig kunnen uitvoeren van het werk c.q. het evenement. De volgende punten spelen hierbij een rol. Deze lijst is niet uitputtend maar ter illustratie:

- Breedte vaarweg (vaarstrokontheorie conform richtlijnen vaarwegen)³
- Brughoogtes (niet beschikbaar hebben van de afmetingen toelatingsbeleid)
- Getijde water/stromend water;
- Hinderlijke waterbeweging en zuiging (veiligheid werknemers en/of noodzakelijkheid voor correcte uitvoering van het werk)
- Onderwaterwerkzaamheden (duiken, baggeren, storten) t.b.v. veiligheid werknemers en afhankelijk van locatie in de vaarweg;
- Gedeeltes van vaarwegen met (complexe) manoeuvreerbewegingen (kruisingen, aantakkingen en/of bochten) wat leidt tot een onoverzichtelijke vaarweg c.q. gevaarlijke situatie;
- Bij een stremming van de vaarweg, niet direct bij een sluis of brug die de vaarweg kan afsluiten;
- Bij het instellen van eenrichtingsverkeer bij werkzaamheden, tewaterlatingen, calamiteiten etc. en dit niet (tijdig) met verkeerstekens kan worden aangeven;
- Indien het transport niet de normale vaarregels in acht kan nemen en het overige verkeer daarvoor moet uitwijken, moet afmeren etc. dus anders dan dat de schipper van het transport medewerking kan vragen. Bij normaal vaargedrag hoort ook dat het transport kan wachten als dat nodig is zonder daarbij te moeten ankeren (aangezien wachtplaatsen op een aantal locaties zoals het Eemskanaal ontbreken).

¹ ECLI:NL:RBSGR:2012:BV8717 [Aanvaring schip met Galecopperbrug. Aansprakelijkheid Staat hoewel marifoonkanaal 10 niet is uitgeluisterd? Onvoldoende maatregelen van de kant van de Staat ter beveiliging van het scheepvaartverkeer. De betekenis van artikel 6:171 BW voor de Staat als opdrachtgever, nu het nemen van veiligheidsmaatregelen \(deels\) is opgedragen aan de aannemer die werkzaamheden aan de brug verricht.](#)

² Hof Den Haag 2 juli 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:1954 ('Nelly V')

³ Richtlijnen vaarwegen 2020

3. Afwegingskader markt of zelf

We maken een eerste onderscheid tussen scheepvaartverkeersbegeleiding bij incidenten en bij "planbare" activiteiten (activiteiten die ruim tevoren bekend zijn).

a. *Scheepvaartverkeersbegeleiding bij incidenten*

Scheepvaartbegeleiding vanaf vaartuigen tijdens incidenten en calamiteiten is een kerntaak van Rijkswaterstaat en wordt in beginsel en gezien ook de korte reactietijd (ambitie) die we hier hanteren in relatie tot aanvaartijden, uitgevoerd door VWM. Bovendien heeft RWS in deze fase een rol bij de afhandeling van eventuele schade. Als de situatie voldoende veilig is gesteld (koude fase) maar er naar verwachting toch nog langere tijd (indicatie langer dan 1 dag) behoefte blijft aan verkeersbegeleiding met een vaartuig, dan dragen we dit over aan een marktpartij zodat de eigen vaartuigen weer beschikbaar kunnen komen voor de overige taakuitvoering.

b. *Planbare activiteiten waarbij scheepvaartverkeersbegeleiding nodig is*

In planbare situaties laten we verkeersbegeleiding met vaartuigen in beginsel door of namens de bij die activiteit betrokken marktpartij uitvoeren, oftewel markt tenzij. We hanteren een paar uitzonderingen:

- Bij grote evenementen met landelijke media aandacht*
- In zeer bijzondere situaties -anders dan een incident/calamiteit want die situatie is onder punt a al geadresseerd- met grote politiek/bestuurlijke/media gevoeligheid. Tenzij er sprake is van acuut gevaar doen we dit alleen na overeenstemming tussen VWM en Regio op tenminste MCO niveau.

Schematisch, inzet eigen vaartuig of vaartuig marktpartij voor verkeersbegeleiding

Situatie	Eigen vaartuig	Marktpartij
Incident/calamiteit (warme fase)	x	
Incident/calamiteit, situatie goed onder controle (koude fase) maar nog wel een langere periode (indicatie meer dan 1 dag) verkeersbegeleiding met een vaartuig nodig.		x
Niet planbare/onvoorziene gebeurtenissen, anders dan incident/calamiteit maar waarvoor wel urgent verkeersbegeleiding met een vaartuig nodig is. Als voorbeeld is genoemd een defect aan een (meet)paal of een ander defect met risico voor de scheepvaart, een noodreparatie o.i.d. Indien valt te verwachten dat de benodigde verkeersbegeleiding langere tijd gaat vergen (indicatie langer dan 4 uur) dan marktpartij inschakelen.	x	
Planbare activiteiten (werkzaamheden op/aan de vaarweg, vergunningen zoals evenementen, bijzondere transporten, tewaterlatingen en dergelijke), markt tenzij. Tenzij er sprake is van een uitzondering		x
Uitzonderingen op markt tenzij (bij planbare activiteiten): • Grote evenementen met landelijke media • Situaties, anders dan incidenten/calamiteiten met een bovengemiddelde (politiek/bestuurlijke/media) aandacht, beslissing op tenminste MCO niveau.	x	

*

Toelichting grote evenementen (uitzondering op inzet markt)

Deze uitzondering is ingegeven dat het ook goed is om als RWS (als overheid) nog wel voldoende zichtbaar te blijven. Voor de aanwezigheid of zelfs deelname met eigen vaartuigen aan een aantal evenementen per jaar per regio zijn wel een aantal voorwaarden geformuleerd:

- Het gaat niet ten koste van andere – prioritaire - werkzaamheden. Vergt tijdige, voordat hierover harde afspraken worden gemaakt met de vergunning-/toestemmingaanvrager, afstemming met VWM in het KCO/MCO.
- RWS neemt niet (inhoudelijk) deel aan evenementen met een politiek of religieus/levens beschouwend doel of die ongewenste of verkeerde beeldvorming/associaties veroorzaken (bv alcohol). In andere situaties en voor zover er een relatie is met het werkgebied/de werkzaamheden van RWS, kan deelname voorkomen in de vorm van bijvoorbeeld voorlichting of een demonstratie.
- We nemen in beginsel niet deel aan een evenement waar we voor moeten betalen (los van corporate deelname aan evenementen).

Afweging inzet vaartuigen marktpartijen voor verkeersbegeleiding

Nummer:	6204
Versienummer standaard:	1.0
Versienummer document:	1.1
Status:	In beheer
Type:	Kader
Inhoudelijk beheerder:	Anton van Straten
Verantwoordelijke afdeling:	Afd. Operationele Taken Wegverkeer
Netwerken:	
Rollen:	
Fase:	
Proceseigenaar:	Proceseigenaar Verkeer- en Watermanagement
Link om te reageren:	Link