

Algemene regeling met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de binnenwateren en op zee (Scheepvaartverkeerswet)

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 7 juni 1988

Het voorbereidend onderzoek gaf aanleiding tot het formuleren van de hierna volgende vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de C.D.A.-fractie

1. Op bladzijde 11 van de memorie van toelichting wordt het volgende opgemerkt:

«Voor de Eems-Dollard gelden krachtens het Eems-Dollardverdrag de Internationale Zee-aanvaringsvoorschriften, onder voorbehoud van door verdragspartijen overeen te komen afwijkende en aanvullende voorschriften (artikel 34 van het Eems-Dollardverdrag). Dergelijke voorschriften zijn in vergevorderde staat van voorbereiding. Ingevolge het Eems-Dollardverdrag (artikel 14) heeft Nederland de zorg voor de betoning, bebakening en verlichting van de in het verdrag aangegeven gedeelten van de Eems-Dollard.»

De aan het woord zijnde leden merkten op, dat het Eems-Dollardverdrag nog geen goedkeuring heeft gekregen in de Eerste Kamer. Indien deze goedkeuring zou worden onthouden, welke zijn hiervan dan de gevolgen voor het Eems-Dollardgebied in het kader van de Scheepvaartverkeerswet?

2. Wil de minister nader uiteenzetten welke relatie er is tussen de ordening van het verkeer te water ingevolge het onderhavige wetsvoorstel en de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over water? Op welke wijze vindt hier afstemming plaats? Welke verkeersregels zullen gelden bij calamiteiten? Gelden hier ook internationale regels? Welke taken heeft in dit verband de kustwacht en vindt terzake internationaal overleg plaats? Hoe denkt de minister te kunnen komen tot een internationaal opererende kustwacht, waarnaar zij blijkens berichten in de Provinciale Zeeuwse Courant van 17 mei jl. streeft?

3. Kan de minister al meedelen waaruit de aanvullende regelgeving inzake verkeersdeelneming via de aanlooproutes in de territoriale zee naar het Noordzeekanaal en de Eems-Dollard zal bestaan?

4. Welke criteria zullen gelden bij het afwegen van belangen van betrokkenen bij het verlenen van vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht?

¹ Samenstelling: Kaland (CDA), (voorzitter), Buijsert (CDA), Schouten (CDA), Boersma (PvdA), Klein Bennink (PvdA), Uijen (PvdA), Heijne Makkreel (VVD), Verbeek (VVD), Tiesinga-Autsema (D66), Barendregt (SGP), De Gaay Fortman (PPR), Mw. Van Leeuwen (PSP), Schuurman (RPF), Mw. Bolding (CPN) en Van der Jagt (GPV).

5. Wil de minister uiteenzetten op welke wijze van rijkswege controle zal plaatsvinden op de inning en aanwending van de loodsgelden? Vindt bij het vaststellen van de loodsgeldtarieven internationale afstemming plaats, waarbij rekening wordt gehouden met concurrentieverhoudingen?

6. Kan de minister al meedelen wat het overleg met Duitsland heeft opgeleverd over de loodsenwens inzake een gelijke positie voor Nederland en buitenlandse loodsen in het kader van het Eems-radar-verdrag? Zo ja, welke afspraken zijn in dit verband gemaakt?

Vragen en opmerkingen van de P.v.d.A.-fractie

Deze leden achtten het in het algemeen een goede zaak een kaderwet te maken voor het scheepvaartverkeer, zowel voor de binnenvaart als de zeescheepvaart.

Is de conclusie juist, zo vroegen zij, dat de regering in deze wet en de algemene maatregelen van bestuur wil benadrukken, dat het verkeersmanagement een belangrijke, ja zelfs doorslaggevende factor dient te worden?

Deze leden verwezen hierbij naar het in 1982 gestarte Europees onderzoek voor VTS (Vessels Traffic Systems), dat in 1987 werd beëindigd. In het stuk Cost 301 werd het verkeersmanagement geïntroduceerd, waarvan scheepsbegeleiding onderdeel is (VTS). Het verkeersmanagement dient dan verantwoordelijk voor het verkeer te zijn en moet in staat geacht worden de manoeuvres van het individuele schip te analyseren en mogelijk te controleren (VTMS) (Vessels Traffic Management Systems).

Is het waar, dat de instelling van verkeersmanagement zoals hier bedoeld in Europa niet wordt gezien als de oplossing voor een veilige scheepvaart?

Is het voorts waar, dat in de voorliggende scheepvaartverkeerswet de legalisatie van deze scheepvaartverkeersordening wordt vastgelegd?

Indien de laatste vragen bevestigend worden beantwoord, is er dan geen vrees, dat Nederland zich in Europa geïsoleerd opstelt?

De vraag rees vervolgens, of dit verkeerssysteem analoog is aan het systeem, dat thans in Amsterdam wordt toegepast. Indien dat zo is, welke zijn dan daar de ervaringen? Zo neen, welke zijn dan de verschillen?

Is in de verkeersordening, zoals deze thans wordt voorgesteld, de loods ondergeschikt aan het verkeersmanagement? (zie ook nadere vragen bij de Loodsenwet 20 290)

Waren de voorgestelde verkeerssystemen voor New York en de Mississippi gelijkwaardig aan het hier gedachte verkeersmanagement?

Zo ja, hebben deze systemen dan doorgang gevonden en welke zijn daarvan de resultaten?

Indien zij geen doorgang hebben gevonden, welke zijn daarvan de redenen?

Is het de verwachting, dat die redenen niet voor Nederland zullen gelden?

Kan de minister concreet ingaan op de stand van zaken betreffende de onderhandelingen met België (Scheldemond) en Duitsland (Eemsmond)? Kan ook een kort historisch overzicht worden gegeven van deze onderhandelingen?

Is het te verwachten, dat op de Scheldemond en Eemsmond uniforme systemen op korte termijn zijn te realiseren, indien de gedachten over de verkeerssystemen van Nederland en die van de beide andere landen aanzienlijk gaan afwijken?

Is dan niet de veronderstelling juist, dat dit nog zeer lang zal gaan duren?

Zijn dan de consequenties niet zodanig, dat het tegenover de loodsen niet verantwoord is de verzelfstandiging door te voeren?

Vragen en opmerkingen van de V.V.D.-fractie

De leden van de fractie van de V.V.D. konden zich met de opzet van deze nieuwe wetgeving in grote lijnen verenigen. Enige moeite hadden zij met het geforceerde tempo van behandeling, dat er onder meer toe heeft geleid dat zij bij het voorbereiden van hun inbreng voor dit verslag zelfs niet konden beschikken over een bijgewerkte tekst van het onderhavige voorstel van wet. Voorts merkten zij op dat het taalgebruik van het voorstel hier en daar voor verbetering vatbaar is. Zij gaven daarvan de volgende voorbeelden, geenszins als uitputtende opsomming bedoeld.

Allereerst wezen zij op het tweede lid van artikel 15; blijkens de memorie van toelichting wordt hier bedoeld dat een kapitein die over de daar bedoelde ontheffing beschikt niettemin loodsgeld dient te betalen. De vraag rijst waarom dat dan niet wordt gezegd. Van een «overeenkomstige toepassing» van het eerste lid is immers geen sprake, nu dat eerste lid de plicht loodsgeld te betalen juist koppelt aan de loodsplicht.

Een tweede voorbeeld is te vinden in artikel 27 lid 5 onder b: wat is «een motor waarvan de hoogst bereikbare snelheid minder dan zes kilometer per uur bedraagt»? Vermoedelijk is de snelheid van het schip bedoeld, maar om dat correct tot uitdrukking te brengen is een andere zinsconstructie vereist; dat geldt des te sterker als de veronderstelling juist is dat de bepaling van de maximum snelheid alleen voor door een motor voortbewogen schepen is bedoeld.

De aan het woord zijnde leden achtten het minder gewenst dat in artikel 27 een «klein schip» wordt gedefinieerd dat aanzienlijk afwijkt van het in de vaarreglementen gedefinieerde kleine schip. Het zou – uitgaande van de hier gestelde grenzen – de voorkeur hebben verdiend de term «klein schip» te vermijden.

Deze leden plaatsten vervolgens een vraagteken bij de uitzondering, die het derde lid van artikel 27 maakt ten opzichte van de bepaling van het eerste lid. De rechtvaardiging voor het strafbaar stellen van deelnemen aan het verkeer na alcoholgebruik ligt immers in de verhoogde kans op ongevallen als gevolg daarvan; die verhoogde ongevalskans bestaat ook wanneer de door alcohol beïnvloede bestuurder zich in een klein schip bevindt, nu de overige scheepvaart in moeilijkheden gebracht kan worden door inadequaat gedrag van de benevelde. Juist de verhoogde kans op belemmering van de overige scheepvaart zou redenen moeten zijn om ook hier het enkele alcoholgebruik strafbaar te stellen. Deze leden wensten voorts te vernemen wat bedoeld wordt met «dreigt te belemmeren».

Waarom is de toepasselijkheid van de in het tweede lid van artikel 1 opgenomen begripsbepalingen beperkt tot de daar aangegeven artikelen? Zijn er andere artikelen van de wet waarin deze begrippen in andere betekenis zouden moeten voorkomen?

Het tiende lid van artikel 31 is, blijkens de memorie van toelichting, bedoeld om beperkingen te stellen aan de strafbaarstelling in de leden 3, 5, 6, 7 en 9. De aan het woord zijnde leden achtten dit een minder gewenste constructie. Het ware juister geweest in bedoelde leden zelf het voorbehoud van het aangemerkt zijn als strafbaar feit op te nemen, zoals dat ook geschied is in artikel 34 Wegenverkeerswet, waarop de memorie van toelichting zich beroept. Naar de letter is het tiende lid in strijd met de leden, 3, 5, 6, 7 en 9, die immers overtreding van de daar aangeduide bepalingen zonder enig voorbehoud als strafbaar feit aanmerken.

Vraag van de S.G.P.-fractie

De minister heeft de Tweede Kamer een vergelijkend onderzoek toegezegd van de Nederlandse regelgeving met die in het buitenland.

Kan het resultaat van bovengenoemd onderzoek tegelijkertijd met de
memorie van antwoord ook aan deze Kamer worden aangeboden?

De voorzitter van de commissie,
Kaland

De griffier van de commissie,
Dijkstra-Liesveld