

Vergaderjaar 1987–1988

20 289

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

Nr. 6<sup>2</sup>

### VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 1 maart 1988

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel belast, brengt als volgt verslag uit over haar voorlopige bevindingen.

#### 1. Algemeen

De C.D.A.-fractie had met instemming kennis genomen van het wetsvoorstel, dat een belangrijke modernisering van de betreffende wetgeving brengt. Het was de leden van deze fractie overigens opgevallen dat de uitvoeringsregelingen op grond van de oude wetgeving op dit moment geen aanpassing behoeven. Het wetsvoorstel gaf de hier aan het woord zijnde leden aanleiding tot de volgende vragen.

Kan er wel gesproken worden van één wettelijke nationale ordening, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie zich af. Zij verzochten de regering in dit verband ook commentaar te geven op de brief van «Schuttevaer» dd. 26-2-1988, waarin deze Koninklijke Vereniging de vrees uitspreekt voor een «aanpassing van binnenvaart- aan zeevaartvoorschriften» en voorts pleit voor «een aparte vaarwegenverkeerswet, waarin wordt vastgelegd dat alle verkeersreglementen voor binnenvaartwegen op grond van onderlinge samenhang en het internationale CEVNI worden vastgesteld».

De leden van de V.V.D.-fractie constateerden dat de splitsing van de ontwerp-Loodsenwet (20 290) en de ontwerp-Scheepvaartverkeerswet (20 289) door middel van de nota van wijziging inzake de Loodsenwet (20 290, nr. 5) de overzichtelijkheid van behandeling niet ten goede was gekomen. Immers, een aantal van de ontwerp-bepalingen van het nu voorliggende wetsvoorstel was ook reeds ter sprake gekomen c.q. aan de orde in het voorlopig verslag met betrekking tot de Loodsenwet, c.q. bij de nota van wijziging daarvan. Gelet op de opportuniteit van genoemde splitsing (spoedige parlementaire afhandeling van het voorstel tot privatisering van het Loodswezen), achtten deze leden die overlapping echter acceptabel, c.q. onvermijdelijk. Om de parlementaire behandeling van de Scheepvaartverkeerswet als «naslagwerk» voor de toekomst toch leesbaar en begrijpelijk te houden, achtten zij het echter nuttig om een

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: De Beer (VVD), Rienks (PvdA), ondervoorzitter, Scherpenhuizen (VVD), Eversdijk (CDA), Castricum (PvdA), Spieker (PvdA), Hennekam (CDA), Zijlstra (PvdA), Veldhoen (PvdA), Van Vlijmen (CDA), voorzitter, Blauw (VVD), Nijland (CDA), Jorritsma-Lebbink (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), J. T. van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Wolffensperger (D66), Van Gelder (PvdA), Roosen-van Pelt (CDA), Duyin (CDA), Biesheuvel (CDA) en Feenstra (PvdA).

Plv. leden: Korthals (VVD), Melkert (PvdA), Lauxtermann (VVD), Van Noord (CDA), Kosto (PvdA), Swildens Rozendaal (PvdA), Wolters (CDA), Lankhorst (PPR), De Visser (PvdA), Oomen Ruijten (CDA), Te Veldhuis (VVD), Frissen (CDA), Van Es (PSP), Koetje (CDA), Leerling (RPF), De Cloe (PvdA), Eisma (D66), Weijers (CDA), Reitsma (CDA), Schutte (GPV) en Huys (PvdA).

<sup>2</sup> herdruk omslagvel wegens verbetering ordernummer (abusievelijk gedrukt onder nr. 8)

aantal van de door hun gemaakte opmerkingen in het voorlopig verslag met betrekking tot de Loodsenwet in het onderhavige voorlopige verslag te herhalen, voor zover ter zake relevant. Zij namen daarbij evenwel de vrijheid om, waar mogelijk, slechts te verwijzen naar passages, zoals ingebracht bij het voorlopig verslag inzake de Loodsenwet. Die passages moesten dan worden geacht integraal te zijn ingebracht in het onderhavige voorlopig verslag.

Het was de leden van de V.V.D.-fractie opgevallen dat het wetsvoorstel op vele essentiële punten weinig tot zeer weinig concreet inzicht biedt in de concrete en/of gedetailleerde inhoud, draagwijdte en consequenties van de uiteindelijk tot stand te brengen regelgeving. Het raamwetkarakter van de Scheepvaartverkeerswet was hieraan debet. Deze leden lazen enerzijds met instemming op blz. 22 van de memorie van toelichting dat in een vroeg stadium overleg zou worden gevoerd met alle belanghebbenden over die nadere invulling van de concrete regelgeving. Anderzijds constateerden zij dat de regering niet voornemens is om ter zake met het parlement overleg te voeren. Zij achtten dat een duidelijk gemis, gelet op de vele mogelijke zwaarwegende consequenties van de uitvoeringsregelgeving. Hoewel deze leden op zich begrip hadden voor de somtijds bestaande noodzaak van delegatie van regelgeving (in verband met overwegingen van flexibiliteit), achtten zij voor een aantal belangrijke beleidsmatige terreinen toch «een» vorm van parlementaire betrokkenheid bij die concrete invulling van het beleid gewenst en opportuun. Alvorens eventueel zelf met voorstellen ter zake te komen, stelden zij de regering liever eerst zelf in de gelegenheid om met voorstellen ter zake te komen. Immers, het gaat toch niet aan – zo stelden zij – om het concrete beleid geheel buiten het parlement om tot stand te brengen; en om de wetgevende functie van het parlement min of meer (geheel) te «degraderen» tot controle achteraf van via delegatie en subdelegatie tot stand gekomen regelgeving. Als voorbeeld verwezen deze leden naar diverse tamelijk recente milieuwetten, waar een duidelijke parlementaire betrokkenheid bij gedelegeerde wetgeving is verankerd.

De leden van de S.G.P.-fractie hadden met belangstelling van het wetsvoorstel kennis genomen. Met het doel van dit voorstel, het scheppen van een algemeen wettelijk kader voor de ordening van het scheepvaartverkeer, konden zij instemmen. Deze leden waren het met de regering eens, dat de bestaande wettelijke regelingen ter zake vervanging behoeven. De leden van de S.G.P.-fractie hadden kennis genomen van de argumenten die de regering ertoe hadden gebracht om de relevante bepalingen ten aanzien van zowel de zeescheepvaart als de binnenvaart, in samenhang met de bepalingen inzake het loodsen, in één wettelijke regeling onder te brengen. Deze leden hadden voor deze argumentatie begrip. Zij waren dan ook geneigd de keuze van de regering te volgen. Wel vroegen deze leden zich af, of deze keuze er niet toe zal leiden dat ten aanzien van de scheepvaart op de binnenwateren feitelijk zwaardere eisen gesteld zullen worden dan strikt genomen, gelet op uitsluitend de behoeften van de binnenvaart, nodig is. De verkeersreglementering op de binnenwateren stelt toch andere eisen dan ten aanzien van de zeescheepvaart nodig is, zo veronderstelden deze leden. Laat het voorstel voldoende ruimte om aan specifieke behoeften van de binnenvaart tegemoet te komen, zo vroegen deze leden zich in dit verband voorts af, en in hoeverre zal bij de te treffen uitvoeringsregelingen met deze onderscheiden behoeften rekening worden gehouden? Deze leden bepleitten in dit verband voorts, om de verschillende uitvoeringsregelingen in nauw overleg met de organisaties van betrokkenen bij het gebruik van de scheepvaartwegen tot stand te brengen.

Voorts hadden de leden van de S.G.P.-fractie geconstateerd, dat het wetsvoorstel zich richtte op een doelmatige ordening van het scheep-

**Redactionele wijzigingen**

1. De punt aan het einde van artikel 1, eerste lid, onderdeel g, 2<sup>o</sup>, zou moeten worden vervangen door een puntkomma.
2. De punt aan het einde van artikel 1, eerste lid, onderdeel h, 2<sup>o</sup>, zou moeten worden vervangen door een puntkomma.
3. In artikel 1, tweede lid, aanhef, zou «tot en met» moeten worden vervangen door een komma.
4. De punt aan het einde van artikel 4, tweede lid, onderdeel b, zou moeten worden vervangen door een puntkomma.
5. In artikel 15, achtste lid, onderdeel b, zou de komma na «organisatie» moeten worden vervangen door een puntkomma.
6. In artikel 28, eerste lid, zou «op scheepvaartweg» vervangen moeten worden door: op een scheepvaartweg.
7. In artikel 29, eerste lid, zou na «lid» een komma moeten worden geplaatst.
8. In artikel 34, vierde lid, tweede volzin, zou «bedoeld» moeten worden vervangen door: bedoelde. In dezelfde volzin zou «bedoelde» moeten worden vervangen door: bedoeld.