

Vergaderjaar 1987-1988

20 289

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

Nr. 7

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 21 maart 1988

Met genoegen stel ik vast dat de leden van de aan het woord zijnde fracties konden instemmen met de strekking van het wetsontwerp. Op de opmerkingen die door hen zijn gemaakt ga ik hieronder in.

1. Algemeen

De leden van de V.V.D.-fractie wezen op de ont koppeling van dit ontwerp en het ontwerp-Loodsenwet (kamerstukken II, 1987/88, 20 290) middels de Nota van wijziging bij laatstgenoemd ontwerp dd. 8 december 1987. De beslissing om beide wetsvoorstellen te ont koppelen werd genomen om een versnelde kamerbehandeling van de Loodsenwet mogelijk te maken, ervan uitgaande dat de behandeling van de Scheepvaartverkeerswet aanzienlijk meer tijd zou vragen dan die van de Loodsenwet. Nu er evenwel door een voortvarende behandeling van de Scheepvaartverkeerswet zicht is op een snelle, gelijktijdige kamerbehandeling van beide ontwerpen zal deze ont koppeling weer ongedaan worden gemaakt door middel van een derde Nota van wijziging bij het ontwerp-Loodsenwet die dezer dagen zal worden ingediend.

Deze leden achtten het voorts nuttig een aantal van de door hen in het Voorlopig Verslag bij het ontwerp-Loodsenwet gemaakte opmerkingen hier te herhalen. In het vervolg van deze memorie van antwoord zal ik op deze opmerkingen reageren conform de memorie van antwoord bij het ontwerp-Loodsenwet.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich af of er wel gesproken kan worden van één wettelijke nationale scheepvaartverkeersordering en wezen daarbij op de vrees van «Schuttevaer» voor «aanpassing van de binnenvaart- aan de zeevaartvoorschriften».

De leden van de S.G.P.-fractie hadden begrip voor het tot stand brengen van één wettelijke regeling doch vroegen zich eveneens af of aan de binnenvaart geen onnodig zware eisen zullen worden gesteld. Zoals in de memorie van toelichting, par. 1.2 en 1.3, al werd uiteengezet is de keuze van één geïntegreerde wettelijke regeling gebaseerd op de aanbevelingen van de commissie-Duk. Daarbij gaat het slechts om integratie van het formeel-wettelijk kader. Op het niveau van de uitvoe-

ringsreglementen blijft er ruimte voor differentiatie, zoals die thans ook bestaat. Zo bevat Deel II van het BPR bijzondere verkeersregels voor vaarwegen vanaf de zee naar zeehavens. Verder zijn er de Zeeaanvaaringsbepalingen die voor de territoriale zee gelden. Het scheepvaartreglement Westerschelde dat in de brief van «Schuttevaer» wordt genoemd is tot stand gekomen in onderhandelingen met België op grond van het zogenaamde Scheidingstractaat van 1839. De uitkomst daarvan is niet beïnvloed door het al dan niet geïntegreerd zijn van de Nederlandse scheepvaartverkeerswetgeving. Er is dan ook geen grond voor de vrees voor onnodige aanpassing aan zeevaartvoorschriften als gevolg van integratie van de scheepvaartverkeerswetgeving.

Overigens zullen eventuele toekomstige wijzigingen in de verkeersreglementering, zoals ook door de leden van de S.G.P.-fractie werd bepleit, in nauw overleg met de betrokken organisaties tot stand komen, zoals dat tot nog toe ook gebruikelijk was.

De leden van de V.V.D.-fractie wezen op de wenselijkheid van enigerlei in de wet verankerde vorm van parlementaire betrokkenheid bij de totstandkoming van uitvoeringsregelingen op basis van deze wet op een aantal belangrijke beleidsterreinen en verwezen daarbij als voorbeeld naar de recente milieuwetgeving. Ik merk hierover het volgende op. De uitvoering van de Scheepvaartverkeerswet strekt, zoals in de memorie van toelichting is uiteengezet veelal mede tot uitvoering van internationale regelingen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties. Daarmee is de inhoud van die uitvoeringsreglementen, en de wijzigingen daarvan, in hoge mate internationaal bepaald en de speelruimte op nationaal niveau derhalve veelal gering. Bij die uitvoeringsreglementen gaat het bovendien om reeds bestaande regelingen zoals de Zeeaanvaaringsbepalingen, het BPR en het RPR, die op deze wet zullen worden gebaseerd. Gelet op het bovenstaande zie ik minder aanleiding voor een wettelijke bepaling met betrekking tot parlementaire betrokkenheid bij de totstandkoming van uitvoeringsregelingen op grond van deze wet. Daarbij wijs ik ook op de door de regering onderschreven conclusie van de Commissie Wetgevingsvraagstukken (Eindrapport «Orde in de regelgeving», februari 1985) dat bij het opnemen van dergelijke wettelijke bepalingen terughoudendheid gewenst is.

Het bovenstaande laat uiteraard onverlet dat (ontwerpen van) uitvoeringsmaatregelen op initiatief van de Kamer of van de minister ter informatie aan de Kamer worden toegezonden. Zo zijn bij voorbeeld de uitvoeringsregelingen met betrekking tot de loodsplicht onlangs in concept aan de Kamer ter informatie toegezonden.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of er geen behoefte bestaat aan een afzonderlijke wettelijke regeling inzake de beheersbevoegdheden ten aanzien van vaarwegen en de openbaarheid van vaarwegen: onderwerpen die, zoals zij terecht vaststelden, in de Scheepvaartverkeerswet niet aan de orde zijn.

De bevoegdheden inzake het infrastructureel beheer van wateren, waaronder vaarwegen, zijn thans geregeld in met name de Rivierenwet, de Wet van 28 februari 1981 en de Waterstaatswet 1900 (onder meer de paragrafen 6 en 6a). Die regeling is aan modernisering toe. Daartoe is een Wet openbare wateren in voorbereiding. Bij deze voorbereiding komt een nauwe samenhang met de uitbouw van de Wet op de Waterhuishouding (integrale Waterwetgeving) naar voren. Op mijn departement wordt thans bestudeerd of door koppeling van beide wetten aan deze samenhang uitdrukking kan worden gegeven. Bij deze voorbereiding is ook de openbaarheid van vaarwegen aan de orde.

2. Reikwijdte; verhouding tot andere wetten

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen naar aanleiding van par. 3.1.1.5 van de memorie van toelichting op welke wijze in milieuwetten de mogelijkheid van ingrijpen in het scheepvaartverkeer is geregeld. De milieuwetgeving geeft verschillende mogelijkheden daartoe. Zo kent de Natuurbeschermingswet een verbod zich te bevinden op een water indien dat verbod is kenbaar gemaakt (zie artikel 17). In de beschikking tot aanwijzing van een beschermd natuurgebied kunnen ook andere handelingen te water worden verboden behoudens vergunning (artikel 12). Verder kent de Wet Geluidhinder in artikel 2 e.v. de mogelijkheid om brongerichte geluidsvoorschriften te geven die ook op de scheepvaart betrekking kunnen hebben.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen of in dit verband niet tevens de Wet Verontreiniging Zeewater (WVZ), de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (WVVS) en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) moeten worden genoemd.

Deze vraag moet ontkennend worden beantwoord omdat de drie genoemde wetten een verbod tot het lozen van verontreinigende stoffen inhouden (behoudens vergunning, zoals in de WVO) en niet de mogelijkheid bieden tot ordening van het scheepvaartverkeer.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen in dit verband tevens naar de verhouding tussen de maatregelen op grond van de Natuurbeschermingswet en die op grond van de Scheepvaartverkeerswet ter bescherming van natuur en landschap.

De Natuurbeschermingswet is, waar het gaat om ingrijpen in het scheepvaartverkeer in aangewezen natuurgebieden, een *lex specialis* ten opzichte van de Scheepvaartverkeerswet en heeft in zoverre voorrang op die wet. Dat geldt ook voor de maatregelen genomen krachtens die wetten. Overigens ligt het voor de hand dat de bevoegde instanties op grond van ieder van beide wetten hun maatregelen zo nodig op elkaar afstemmen.

Artikel 3, tweede lid, onder b, biedt daartoe voor het bevoegd gezag op grond van de Scheepvaartverkeerswet uitdrukkelijk de mogelijkheid.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen naar de reikwijdte van artikel 3, tweede lid, onder b. Kunnen bij voorbeeld beroepsvaarders of recreanten met speedboten aansprakelijk worden gesteld voor schade aan de nieuw opkomende vegetatie in de Zeeuwse stromen?

Vooropgesteld zij dat artikel 3, tweede lid, onder b geen bijzondere aansprakelijkheidsregelgeving bevat voor schade aan natuur etc. naast de mogelijkheden die artikel 1401 BW daartoe reeds biedt. Wel maakt die bepaling het mogelijk verkeersregels te stellen (mede) ten behoeve van die belangen. Zo kan dus bij voorbeeld een snelheidslimiet of een ligplaatsverbod worden vastgesteld (mede) ter bescherming van oevervegetatie.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen in hoeverre dit wetsvoorstel een bijdrage kan leveren aan een betere coördinatie van de rampenbestrijding.

De Scheepvaartverkeerswet heeft betrekking op verkeersordening en vormt derhalve niet het geëigende kader voor regeling van de gecoördineerde rampenbestrijding. Waar het gaat om de integratie rampenbestrijding op de Noordzee wordt thans overigens door de Interdepartementale Commissie Noordzee-aangelegenheden (ICONA) een advies voorbereid waarover ik de Kamer binnenkort hoop te berichten. In dat advies zal ook de taak van de Kustwacht en in het bijzonder van het Kustwacht-coördinatiecentrum aan de orde komen.

Voor de rampenbestrijding op de binnenwateren is er de Rampenwet. In deze wet is de coördinatie bij rampen, in de zin van die wet, in handen van de burgemeester van de betrokken gemeente gelegd.

Daarmee is naar mijn mening een gecoördineerde rampenbestrijding, óók op de binnenwateren, voldoende wettelijk geregeld.

Voor zover het gaat om ongevallen te water, niet zijnde rampen, kunnen er afhankelijk van de aard van het ongeval taken zijn voor verschillende overheidsinstanties. Zo zal de waterkwaliteitsbeheerder optreden bij ongevallen die de waterkwaliteit bedreigen en zal de gemeentelijke of regionale brandweer een taak hebben bij brand.

In de praktijk komt het echter in groeiende mate voor dat door middel van samenwerkingsovereenkomsten tussen de betrokken overheden bij ongevallen te water een gecoördineerde aanpak wordt verzekerd. Tegen die achtergrond is een wettelijke regeling van de coördinatie bij ongevallen, niet zijnde rampen, niet noodzakelijk.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen naar de bevoegdheden van de verschillende overheden bij rampen te water: hierboven is daar reeds op ingegaan. Deze leden vroegen in dit verband ook naar de verantwoordelijkheid voor het opruimen van bij voorbeeld olie-verontreiniging van oevers en de kust tengevolge van ongevallen op zee of binnenwateren.

De regering is voornemens te komen met een voorstel tot aanvulling van de Wet Bodembescherming met betrekking tot kust- en oeververontreiniging. Voorgesteld zal worden te bepalen dat de verantwoordelijkheid voor de aanpak van (ernstige) vervuiling ten gevolge van een ongevoorn voorval tot de verantwoordelijkheid behoort van het Rijk (voor de rijkswateren waaronder de Noordzee) resp. de waterkwaliteitsbeheerder (voor de overige wateren).

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen voorts of de gegevens die op grond van artikel 17 moeten worden verstrekt niet grotendeels parallel lopen met de gegevens die op grond van de Wet Vervoer over zee moeten worden verstrekt. Ik ben evenals deze leden van mening dat doublures in de wetgeving zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, doch hier is geen sprake van een doublure. De informatie bedoeld in artikel 17 heeft als achtergrond de verkeersordering, de informatie op grond van de Wet Vervoer over zee daarentegen de economische ordening. In laatstgenoemde wet gaat het bovendien om andere gegevens, zoals vervoertarieven en ander vervoercondities.

Deze leden vroegen in dit verband waarom in de Wet Vervoer over zee een andere definitie van «zeeschip» wordt gegeven dan in het voorliggende wetsvoorstel.

In dit wetsvoorstel is aangesloten bij de modernere definitie van «zeeschip» in Boek 8 NBW. Bezien zal worden of die definitie te zijner tijd ook moet worden overgenomen in de Wet Vervoer over zee.

3. Verkeersbegeleiding

De leden van C.D.A.- en de P.v.d.A.-fractie vroegen hoe de aansprakelijkheid voor schade ontstaan als gevolg van aanwijzingen geregeld is, zowel in Nederland als in België en de BRD.

Deze aansprakelijkheid is geregeld door middel van het algemene aansprakelijkheidsrecht bij onrechtmatige daad.

Deze visie wordt gedeeld door alle landen (waaronder België en de BRD) die deelnemen aan het project 301 van de European Cooperation in the field of scientific and technical research (COST 301). Deze visie is neergelegd in het «Final report, shore-based marine navigation and systems», van juni 1987. In paragraaf 3.7.2 «Legal liability of Vessel Traffic Services» wordt vermeld dat in de meeste, zo niet alle, Cost 301-landen, het bestaande wettelijk systeem voldoende grondslag biedt om kwesties van aansprakelijkheid te regelen.

De leden van de C.D.A.-fractie constateerden dat ingevolge artikel 4, tweede lid, onderdeel a, 5e, de aanwezigheid en het gebruik van

bepaalde communicatiemiddelen aan boord van schepen verplicht kan worden gesteld. Deze leden vroegen of deze verplichtingen kunnen uitgaan boven de huidige eisen op grond van internationale verdragen.

Het antwoord op deze vraag luidt ontkennend: de verplichtingen, zoals die in de Nederlandse verkeersreglementering zijn en worden vastgelegd zijn dan ook in overeenstemming met internationale verdragen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties als de International Maritime Organization (IMO) voor de zeevaart en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor de vaart op de binnenwateren.

Deze leden constateerden voorts dat aan schepen die deelnemen aan het verkeer op nader aan te wijzen scheepvaartwegen verplichtingen kunnen worden opgelegd ten aanzien van de te voeren communicatie, en vroegen of hiermee is gedoeld op het verkeersbegeleidend systeem. In een verkeersbegeleidend systeem, maar ook in een zogenaamde meld- en volgsysteem, is een goede communicatie tussen schepen en verkeersposten aan de wal van groot belang. Het betreffende artikelonderdeel (artikel 4, derde lid) ziet, behalve op voorschriften omtrent melding van bepaalde categorieën schepen, op voorschriften omtrent het gebruik van bepaalde radiofrequenties en bepaalde gespreksprocedures, die met name van belang zijn bij genoemde systemen.

De leden van de P.v.d.A. vroegen onder verwijzing naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat dd. 17-2-88 (DGSM/S/V 20330/88/VSM) inzake de «Borcea»-ramp welke juridische verschillen er zijn tussen «aanwijzingen» van de loods en «aanwijzingen» die in de toekomst door een bevoegd verkeersmanager in het kader van de verkeersordening zullen worden gegeven.

Het in genoemde brief gehanteerde begrip «aanwijzingen» heeft een andere betekenis dan het in dit ontwerp omschreven begrip «verkeersaanwijzing».

In het verband van het loodsen van zeeschepen wordt van oudsher wel het begrip «loodsaanwijzing» gehanteerd, een begrip dat in feite synoniem is met de loodsadviezen zoals die in artikel 2 van de voorgestelde Loodsenwet hun grondslag zullen vinden.

De door daartoe bevoegde ambtenaren te geven verkeersaanwijzingen hebben, zoals in de omschrijving van het begrip (artikel 1, eerste lid, onder j) is aangegeven, de status van een gebod of verbod.

In tegenstelling tot de adviezen van de loods zijn verkeersaanwijzingen in beginsel bindend, met dien verstande dat afwijken van een dergelijke aanwijzing gerechtvaardigd en zelfs verplicht is, indien de verkeersdeelnemer daartoe op grond van «goede zeemanschap» gehouden is (zie memorie van toelichting blz. 30 en 31).

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of er buitenlandse voorbeelden zijn van een dergelijk «semi-politioneel» systeem, daarbij klaarblijkelijk doelend op een verkeersbegeleidend of «VTS»-systeem dat onder meer wordt gehanteerd voor het geven van zogenaamde verkeersaanwijzingen.

Uit een in 1982 onder auspiciën van de International Association of Lighthouse Authorities (IALA) en de International Association of Ports and Harbours (IAPH) uitgevoerd onderzoek blijkt dat er toen reeds zo'n 160 VTS-systemen konden worden geteld, verdeeld over ongeveer 40 landen. In het merendeel bleken deze systemen ook gehanteerd te worden voor «verkeersregeling», waarbij gebruik wordt gemaakt van verkeersaanwijzingen en/of zogenaamde verkeersverklaringen «clearances».

Deze gegevens werden in 1984 door een Japans onderzoeksteam bevestigd.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen voorts wat de regering thans onder het begrip «verkeersbegeleiding» verstaat, en welke visie zij heeft op de toekomstige ontwikkelingen. Daarbij verwezen deze leden naar een

artikel «Electronica in de scheepvaart is en blijft een hulpmiddel», van J. D. Blaauw.

Hoewel «verkeersbegeleiding» of «Vessel Traffic Services» (VTS) in verschillende landen al een groot aantal jaren in enigerlei vorm wordt toegepast bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, is daarover in de loop der jaren nogal wat onbegrip geweest en zijn omtrent de toepassing van deze voorziening naar mijn mening nogal wat onjuiste gedachten verspreid.

In de nota naar aanleiding van het verslag in de goedkeuringsprocedure van de op 10 en 15 mei 1984 te Brussel tot stand gekomen overeenkomst tussen de Nederlandse en Belgische regering tot wijziging van de Overeenkomst inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (Trb. 1984, 50) (kamerstukken II, 1984-1985, 18 411, nr. 9) is een algemene uiteenzetting gegeven over het begrip «verkeersbegeleiding» en de rol van verkeersbegeleiding binnen de ordening van het scheepvaartverkeer.

Daarbij is ook aangegeven welke internationale ontwikkelingen op dat moment (1984) gaande waren. De belangrijkste internationale ontwikkeling sindsdien was de vaststelling door de International Maritime Organization (IMO) van de zogenaamde «Guidelines for Vessel Traffic Services» (IMO-Resolutie A.578(14) dd. 20 november 1985), waarin VTS en het gebruik daarvan aan internationaal geldende richtlijnen wordt gebonden. De opzet en het gebruik van de Nederlandse VTS-systemen zijn volledig in overeenstemming met die richtlijnen. Hoewel de IMO-richtlijnen de mogelijkheid nadrukkelijk openhouden dat een VTS naast verkeersinformatie ook verkeersadviezen aan individuele schepen verstrekt, is, mede naar aanleiding van de kamerbehandeling met betrekking tot bovenbedoelde goedkeuringsprocedure (Handelingen II, 1984-1985, 18 411, nr. 21, blzz. 3976-3989) dezerzijds besloten om de verkeersadviezen in Nederlandse VTS-systemen niet te hanteren. Dit wordt ook tot uitdrukking gebracht in de voorgestelde Scheepvaartverkeerswet, waarin slechts een wettelijke basis is gecreëerd voor de zogenaamde verkeersinformatie.

Het Nederlandse VTS-beleid is daarmee in feite in lijn met de tweede optie zoals die door de leden van de P.v.d.A.-fractie wordt beschreven: «het is en blijft de kapitein, geadviseerd door de loods, die verantwoordelijk is voor de navigatie». Dit is als uitgangspunt ook nadrukkelijk gehanteerd bij de op- en vaststelling van meergenoemde VTS-Guidelines. Het is noch mijn bedoeling, noch die van de IMO, om dit uitgangspunt geweld aan te doen, bij voorbeeld door schepen zodanig strak vanaf de wal te gaan begeleiden dat de kapitein zijn verantwoordelijkheid niet meer kan nemen. In tegenstelling tot de luchtvaart, waarbij onder meer het begrip «Air Traffic Control» (ATC) wordt gehanteerd, is bij VTS van een dergelijke «control» in de door deze leden genoemde zin van «beheersing» of «besturing» geen sprake. Al eerder heb ik mij in dit verband gedistantieerd van een dergelijke terminologie (vgl. kamerstukken II, 1984-1985, 18 411, nr. 9; blz. 27).

In de Nederlandse visie richt VTS zich primair op dienstverlening, onder meer door het verstrekken van actuele verkeersinformatie, door het maken van een zodanige planning dat een vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer wordt bevorderd, en door intermediaire communicatie met de verschillende bij de verkeersafwikkeling betrokken derden (andere betrokken overheden, loodsorganisatie, roeiers en sleepdiensten, cargadoors, rampenorganisatie). Dit neemt niet weg dat in voorkomende gevallen, zoals bij (dreigende) congesties of gevaarlijke situaties, een meer actief overheidsoptreden noodzakelijk kan zijn, in die zin dat daarbij zo nodig verkeersregelend moet kunnen worden opgetreden onder eventuele gebruikmaking van de in dit wetsvoorstel

geregelde bevoegdheid om een verkeersaanwijzing te geven. Het gebruik van dergelijke verkeersaanwijzingen, dat overigens ook een basis vindt in meergenoemde IMO-guidelines, beperkt zich echter geenszins tot gebieden waar van VTS gebruik wordt gemaakt. In feite gaat het hier om een in beginsel algemeen toepasbaar ordeningsinstrument, dat op alle Nederlandse scheepvaartwegen kan worden gehanteerd en sinds jaar en dag in voorkomende gevallen ook wordt gehanteerd. Ik meen dat in VTS-gebieden van de verkeersaanwijzing een spaarzamer gebruik kan worden gemaakt dan in andere gebieden, met name omdat VTS het mogelijk maakt om op bepaalde ontwikkelingen te anticiperen en eventuele ongewenste situaties door het verstrekken van verkeersinformatie te voorkomen.

Slechts in geval van potentiële knelpunten in de verkeersafwikkeling of bij het betrachten van bijzondere voorzorg bij schepen geladen met (milieu)gevaarlijke stoffen of bij bijzondere transporten, kan van aanwijzingen aan de scheepvaart sprake zijn ter voorkoming van ongewenste effecten als aanvaringen, congesties, hinder of (milieu)schade (vergelijk in dit verband de belangenregeling van artikel 3 van dit wetsvoorstel).

Zelfs bij gebruikmaking van verkeersaanwijzingen geldt dan echter wat hierover in de memorie van toelichting (blz. 38 in samenhang met blzz. 30 en 31) is gesteld: het goede zeemanschap kan dwingen tot afwijken van zo'n verkeersaanwijzing, ter uitdrukking van het beginsel dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid aan boord berust.

De leden van de V.V.D.-fractie wensten nader uitvoerig te worden geïnformeerd over de actuele stand van zaken met betrekking tot het te sluiten convenant met de gemeente Rotterdam, zoals gememoreerd op pagina 7 van de memorie van toelichting bij het ontwerp-Loodsenwet. Zij verzochten daarbij tevens de problematiek rond het Verkeersbegeleidend Systeem (VBS) te betrekken. Daarbij vroegen zij zich af of er niet wat voor te zeggen zou zijn ook de gebruikers van de Loodsdienst een stem te geven in de Beleidscommissie Scheepvaartverkeer Havenagglomeratie Rotterdam.

Met de gemeente Rotterdam is overeenstemming bereikt over de hoofdlijnen van het Convenant. Op basis daarvan is door de daarvoor ingestelde Implementatie Commissie een concept-Convenant opgesteld, dat thans ambtelijk wordt afgerond. In dit concept-Convenant is voorzien in een operationele eenheid bij het gemeentelijk havenbedrijf, die als taak zal hebben de bevordering van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van, naar en binnen het betrokken gebied. Het door deze leden bedoelde verkeersbegeleidingssysteem zal derhalve gehanteerd worden door deze operationele eenheid. Een «Gemeenschappelijk Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer Rotterdam-Europoort» zal aan partijen bij het Convenant voorstellen doen over de wijze waarop bovengenoemde doelstellingen dienen te worden gerealiseerd. In dit Beleidsorgaan zullen zowel de gemeente Rotterdam als de Minister van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd zijn. In de voorstellen die dit Beleidsorgaan aan de Minister dan wel aan B en W van Rotterdam zal doen zullen de resultaten van het overleg met de gebruikers van de scheepvaartwegen in dit gebied zijn verwerkt. Ook door een goed bestuurlijk overleg met alle belanghebbenden is een optimale advisering van de betrokken overheidsinstanties te realiseren, zonder dat daartoe gebruikers van de loodsdienst in het Beleidsorgaan worden opgenomen, zoals de leden van de V.V.D.-fractie suggereerden.

4. Loodsplicht

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen de regering om commentaar op het door «Schuttevaer» aangevoerde bezwaar met betrekking tot het niet-loodsplichtig zijn van «lage kruiplijncoasters» op grond van de

artikelen 1, tweede lid, onderdeel c, en 10. Deze leden vroegen of het waar is dat dit soort schepen relatief vaak betrokken is bij aanvaringen op binnenwateren.

Het door «Schuttevaer» aangevoerde bezwaar berust naar mijn mening op een misverstand. De als «lage kruiplijncoasters» te kwalificeren schepen zijn voor het merendeel qua constructie bestemd voor de vaart ter zee en voldoen daarom aan de kwalificatie «zeeschip» als omschreven in het aangehaalde artikelonderdeel. De bepalingen omtrent de loodsplicht zijn uit dien hoofde op deze schepen van toepassing.

Uit onderzoek blijkt inderdaad dat de «lage kruiplijncoasters» relatief vaak bij ongevallen op de binnenwateren betrokken zijn. In absolute zin gaat het daarbij overigens om een klein aantal ongevallen van in het algemeen niet-ernstige aard. Concentratiepunten van dergelijke ongevallen zijn niet aan te geven: zij doen zich overal waar deze schepen voorkomen voor, dat wil zeggen ook buiten de scheepvaartwegen waar het gebruikmaken van de diensten van een loods verplicht is gesteld. Aan de hand van een evaluatie van de oorzaken van dergelijke ongevallen zal ik mij beraden op maatregelen in deze. Overigens is, ten einde in zijn algemeenheid bij de toepassing van de loodsplichtbepalingen eventuele interpretatiegeschillen te voorkomen artikel 1, derde lid, van het wetsvoorstel zodanig aangevuld, dat het begrip zeeschip, waar nodig, verruimd of verengd kan worden, zulks in aansluiting op de formulering in artikel 8.1.2, tweede lid, NBW.

Het wetsvoorstel is aldus bij Nota van wijziging aangepast.

De leden van de V.V.D.-fractie herhaalden hun vragen en opmerkingen over de verscherpte loodsplicht, zoals zij die gesteld hadden in het Voorlopig Verslag over de Loodsenwet, met name met betrekking tot de artikelen 3 en 26 van het ontwerp-Loodsenwet, en met betrekking tot artikel 5, eerste lid, van de Loodswet 1957 zoals dat in de Nota van wijziging dd. 8 december 1987 wordt gewijzigd.

Met betrekking tot de gestelde vragen over de verscherpte loodsplicht in relatie tot de verantwoordelijkheid van de overheid en de aansprakelijkheid het volgende. Gezien het gekozen beleidsuitgangspunt voor loodsplicht is van uitbreiding hiervan geen sprake, doch slechts van nuanceringen. Voorts is het niet juist om te stellen dat door de invoering van een verscherpte loodsplicht de keuzevrijheid van een kapitein wordt beperkt. In alle gevallen waar nu de verscherpte loodsplicht zal gelden, gold reeds de normale loodsplicht. Die loodsplicht is niet bedacht als een bron van inkomsten, maar als een veiligheidsmaatregel. Daarbij gaat het niet alleen om de veiligheid van het betreffende vaartuig, maar ook om de veiligheid van de omgeving.

Naarmate de mogelijke gevolgen van overtreding van de loodsplicht ernstiger zijn past een zwaardere sanctie. Dat is de overweging, die geldt voor het administratief dan wel strafrechtelijk sanctioneren van de loodsplicht.

Ten aanzien van de aansprakelijkheidskwestie dient voorop te worden gesteld dat de invoering van de verscherpte loodsplicht voor kapitein of reder in principe geen vergroting van risico met zich brengt. Op grond van de wet wordt dienst verricht door een bevoegde loods die voldoet aan de bekwaamheids- en geschiktheidseisen waaraan de Minister van Verkeer en Waterstaat goedkeuring heeft gehecht.

Bovendien houdt de kapitein de vrijheid een advies van de loods niet op te volgen. De invoering van de verscherpte loodsplicht heeft derhalve op zichzelf geen invloed op de aansprakelijkheid van kapitein of reder. Het vervallen van de verantwoordelijkheid van de overheid als werkgever leidt ook in het algemeen niet tot verhoging van de aansprakelijkheid. In alle gevallen behoudt de reder op grond van het Wetboek van Koophandel (straks NBW) de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te

beperken. De loodsencorporaties missen de werkgever-werknemerrelatie met de loodsen, die essentieel was voor de aansprakelijkheid voor de overheid. Om die reden zijn de loodsencorporaties, noch de samenwerkingsverbanden waarbinnen de bedrijfsvoering gaat plaatsvinden, in het algemeen, en in het bijzonder voor de aansprakelijkheidskwestie, te beschouwen als rechtsopvolger van de overheid.

Ook de aansprakelijkheid van de loods zal ten gevolge van de verzelfstandiging niet gewijzigd worden. Evenmin is dat het geval door de invoering van de verscherpte loodsplicht.

De door de leden van de V.V.D.-fractie bij de Loodsenwet gestelde vragen over het loodsgeld zullen hieronder bij het onderdeel «Financiën» worden beantwoord.

De leden van de V.V.D.-fractie wensten voorts nog nader te worden geïnformeerd over de vraag welke nieuwe scheepvaartwegen onder de voorgestelde verscherpte loodsplicht zullen gaan ressorteren.

De in de Bijlage bij het wetsvoorstel opgenomen scheepvaartwegen zijn dezelfde als die, welke ter uitvoering van artikel 5, eerste lid, van de Loodswet 1957 zijn aangewezen (laatstelijk bij Koninklijk Besluit van 2 juli 1984 (Stb. 340)), zij het met enige marginale aanpassingen zoals die uit praktijkbehoeften voortkwamen.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen zich af of het niet wenselijk zou zijn om in de wet zelf de grenzen vast te leggen die zullen gaan gelden voor zowel de verscherpte loodsplicht als voor het verlenen van loodsbrevetten, zulks gelet op de tegengestelde ontwikkeling daarvan. Zulks achtten zij ten behoeve van de duidelijkheid en rechtszekerheid gewenst en zij verwachtten niet dat die grenzen frequent zullen wijzigen. Anders dan deze leden acht ik opname in de wet niet gewenst, daar dit al snel tot een zekere starheid van het loodsplichtstelsel op deze punten zou kunnen leiden, terwijl de overige aspecten van dat stelsel bij algemene maatregel van bestuur zo nodig aangepast kunnen worden. Juist de in de wet verankerde belangenafwegingen en de vereiste mogelijkheid van een zekere flexibiliteit van het totale loodsplichtstelsel noodzaken naar mijn oordeel tot de gekozen delegatievorm. Daarbij teken ik aan dat, zoals reeds is toegezegd in de memorie van antwoord bij het ontwerp-Loodsenwet, wezenlijke wijzigingen in het thans voorgestane beleid, die zouden leiden tot aanpassingen van het loodsplichtstelsel, na overleg met alle belanghebbenden, voorafgaande aan die aanpassingen aan de Kamer zullen worden medegedeeld.

De leden van de V.V.D.-fractie herhaalden hun vraag over vrijstellingen en ontheffingen van de (verscherpte) loodsplicht, zoals verwoord in het Voorlopig Verslag bij de Loodsenwet, met name met betrekking tot de artikelen 5, tweede lid, en 8 van de Loodswet 1957, zoals die worden gewijzigd in de Nota van wijziging dd. 8 december 1987.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen daarbij de Regering om een reactie op het commentaar van de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart op het voorgestelde nieuwe tweede lid van artikel 5 van de Loodswet 1957. Ik wijs er op dat bij de keuze voor een ten behoeve van het opleggen van loodsplicht te hanteren criterium voor de scheepsgrootte, een afweging is gemaakt waarin vele factoren een rol speelden. In die afweging is, naast het nu gekozen lengtecriterium, onder meer ook het criterium van de bruto-tonnage aan de orde geweest. Na ampele afweging van voor- en nadelen is uiteindelijk de keuze gevallen op het lengtecriterium, onder meer omdat dit criterium een directere relatie heeft met de «moeilijkheidsgraad» van navigeren en manoeuvreren. Over de hantering van het lengtecriterium is met de overige betrokkenen volledige overeenstemming bereikt. Overigens wordt opgemerkt, dat bij de vaststelling van de loodsgeldtarieven andere criteria kunnen gelden.

De categorale vrijstelling voor zogenaamde verklaringhouders, vergelijkbaar met de huidige zogenaamde loodsbrevethouders, vindt zijn

wettelijke basis in het voorstel voor een nieuw artikel 5, tweede lid, onderdeel b, van de Loodswet 1957. De houder van een verklaring voldoet aan de krachtens dat artikel onderdeel te stellen eisen en heeft recht op vrijstelling van de loodsplicht als aan de overige daarvoor geldende voorwaarden wordt voldaan. Hoewel de opzet van de beoogde regeling vergelijkbaar zal zijn met de bestaande regeling van het Loodsbrevettenbesluit zullen de mogelijkheden tot verkrijging van een verklaring enigszins worden verruimd. Zo zal de mogelijkheid tot verkrijging van een verklaring zich niet beperken tot kapiteins en stuurlieden met een diploma «Grote Vaart», hetgeen betekent dat straks in beginsel ook diploma's kleine handelsvaart recht kunnen geven op vrijstelling als bedoeld in het voorgestelde artikel 5, tweede lid, onderdeel b, van de Loodswet 1957. Voor de verklaringhouders geldt dat zij een zekere kennis van de communicatie-voertaal dienen te bezitten. Dit betekent dat voor afgifte van een verklaring voor een traject, waar deze voertaal het Nederlands is, een zekere beheersing van de Nederlandse taal wordt vereist.

Overigens is het niet juist dat voor de regio IJmond andere loodsplichtgrenzen gaan gelden dan voor de Rotterdamse regio.

Zoals reeds kan worden afgeleid uit de algemene schets over de nieuwe loodsplicht is hier sprake van een misverstand. Zowel in het IJmondgebied als in het Rijnmondgebied wordt de grens van waaraf schepen loodsplichtig zijn, gelegd bij 40 meter lengte. De lengtegrens van waaraf overtreding van de loodsplicht strafbaar zal worden gesteld (zogenaamde verscherpte loodsplicht) is in beide regio's gesteld op 60 meter, zij het dat specifiek voor Europoort en de Maasvlakte (gezien onder meer de dimensies van de scheepvaartwegen daar) de verscherpte loodsplicht zal gelden vanaf 70 meter. Ook elders zullen op scheepvaartwegen waar de loodsplicht geldt de bedoelde grenzen van 40 respectievelijk 60 meter lengte worden gehanteerd.

Ten aanzien van het recht op ontheffing van de loodsplicht en de vraag of de criteria daarvoor niet in het te wijzigen artikel 8 van de Loodswet 1957 moeten worden vermeld, het volgende. Het recht om ontheffing van de loodsplicht aan te vragen komt in beginsel toe aan de kapiteins van alle schepen; hiervoor bestaat geen criterium. Voor wat betreft de ontheffingverlening is wettelijk vastgelegd dat deze slechts mogelijk is in bepaalde gevallen en omstandigheden en met inachtneming van wettelijk genoemde belangen (artikel 9a, tweede lid, van de Loodswet 1957). De vaststelling van de gevallen en omstandigheden, waarin ontheffing kan worden verleend geschiedt bij algemene maatregel van bestuur, omdat deze met het oog op de genoemde wettelijke belangen vlot moeten kunnen worden aangepast aan veranderde situaties, kennis of praktijk. Met ontheffing wordt bereikt dat de loodsplicht voor de betreffende kapitein niet geldt; dit hoeft niet uitdrukkelijk in of krachtens de wet te worden vermeld, zodat de door de leden van de V.V.D.-fractie geopperde aanvulling onnodig is.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen ten aanzien van artikel 10, tweede lid, of tot de categorieën zeeschepen die vrijgesteld worden van de loodsplicht en zo mogelijk ook van betaling van loodsgelden, in ieder geval de geregistreerde vissersschepen die onder Nederlandse vlag varen behoren.

In de nieuwe loodsplichtstructuur zullen vissersschepen, evenals onder de regeling van de Loodswet 1957, van de loodsplicht (en daarmee van de betalingsplicht) zijn vrijgesteld, althans voorzover zij een lengte van 60 meter volgens het Metingsverdrag 1969 niet overschrijden (bij het aanlopen van Europoort en Maasvlakte: 70 meter). Boven die lengte zijn vissersschepen, in afwijking van het huidige stelsel, wél loodsplichtig. Genoemde lengtegrenzen zijn dezelfde als waarboven voor alle zeeschepen een strafsancie zal worden gesteld op het niet-nakomen van

de loodsplicht. Vanuit veiligheidsoogpunt valt het niet te verdedigen vissersschepen van een dergelijke grootte van de loodsplicht vrij te stellen. Het betreft hier overigens, gezien de samenstelling van de Nederlandse vissersvloot, slechts een gering aantal schepen. Bovendien kunnen deze schepen in aanmerking komen voor een verklaring als bedoeld in artikel 10, tweede lid, onder b.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen zich voorts af waarom in het kaartje behorende bij de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet de Oosterscheldedam niet is ingetekend en in hoeverre de scheepvaartsluis in deze dam toegankelijk is voor zeeschepen.

Bovendien vroegen zij zich af waarom een zo groot gebied ten noorden van de Westerscheldedam loodsplichtig is gemaakt.

Ook vroegen deze leden naar de redenen van de loodsplicht ten oosten van de Oesterdam, alsmede welke schepen in de toekomst op het Haringvliet worden verwacht.

Bij het opzetten van het bij de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet behorende kaartje zijn de loodsplichtige scheepvaartwegen ingetekend, zoals die in de bijlage zijn opgesomd.

Deze scheepvaartwegen zijn vrijwel identiek aan die, genoemd in het koninklijk besluit van 2 juli 1984, Stb. 340, houdende aanwijzing van loodsvaarwateren. De Oosterscheldedam is, evenals enkele andere dammen in het gebied van de loodsplichtige scheepvaartwegen, om strikt technische redenen niet ingetekend.

Bij nota van wijziging zijn nog enkele, zij het minimale, correcties aangebracht in de bijlage en de bijbehorende kaart (het completeren van het Schelde-Rijnkanaal), die niet van invloed zijn op de aanwijzing. De in de bijlage opgesomde scheepvaartwegen zijn gebaseerd op de algemene uitgangspunten die bij het uitwerken van de loodsplicht in het kader van dit wetsvoorstel zijn gehanteerd en betekenen in zijn algemeenheid bestendiging van de huidige situatie.

Daarin past het grote gebied ten noorden van de Westerscheldedam als loodsplichtige scheepvaartweg met name waar het gaat om de bescherming van het aldaar unieke milieu en daarin past ook de aanwijzing van het gebied ten oosten van de Oesterdam.

De sluisen in de Oosterscheldedam maken het gebied ook bereikbaar voor andere schepen dan vissersschepen en schepen van de Rivierpolitie en Rijkswaterstaat.

De sluisen kunnen schepen tot een lengte van 95 meter en een breedte van 14.50 meter verwerken, waarbij enkele beperkingen met betrekking tot hoogte en diepgang in acht moeten worden genomen.

Verwacht wordt dat het Haringvliet ook in de toekomst zal worden bevaren door schepen die bij de daaraan gelegen werf worden gebouwd of gerepareerd of die zijn bestemd voor aan het Haringvliet gelegen havens, waaronder die van Hellevoetsluis.

Tevens worden op het Haringvliet regelmatig proeftochten gemaakt door zeeschepen.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen in dit verband waarom bij de Westerschelde voor de aanlooproute's sprake is van 3 zeemijlen uit de kust en bij de Rotterdamse Waterweg van 12 zeemijlen (paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting), alsmede of de bijlage met kaart hiermee in overeenstemming is.

Het in paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting gesignaleerde verschil betreft het toepassingsgebied van de verkeersreglementering voor respectievelijk de Westerschelde en de Rotterdamse Waterweg.

Dit verschil hangt samen met de recente uitbreiding van de Nederlandse territoriale zee tot 12 zeemijlen uit de kust.

Deze uitbreiding had door de in het Bijzonder Reglement Rotterdamse Waterweg gehanteerde omschrijving van het toepassingsgebied directe gevolgen voor dat toepassingsgebied, dit in tegenstelling tot dat van het Scheepvaartreglement Westerschelde.

Bij de herziening van de uitvoeringsregelingen zal het evenwicht kunnen worden hersteld.

Bij de aanwijzing van de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, die losstaat van het toepassingsgebied van de aanvullende reglementering, is wél uitgegaan van de nieuwe begrenzing van de territoriale zee.

5. Aanwijzing bevoegd gezag

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen of het geven van verkeersaanwijzingen en het plaatsen van verkeerstekens bij door waterschappen beheerde sluizen altijd verenigbaar is met de reglementaire waterschapstaak (memorie van toelichting blz. 24).

Een algemene uitspraak hierover kan niet worden gedaan. De provincie zal per geval aan de hand van de reglementaire waterschapstaak moeten nagaan of die verenigbaarheid aanwezig is. De memorie van toelichting bedoelt op blz. 24 slechts aan te geven dat de provincie in voorkomend geval tot dat oordeel kan komen.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of hun conclusie juist is dat «scheepvaartkundig beheer» in artikel 1, lid 4, niet omvat de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de vaarweg (infrastructureel vaarwegbeheer). Deze leden trokken die conclusie, kennelijk ervan uitgaande dat «scheepvaartkundig beheer» hier is bedoeld in de zin van nautisch beheer op grond van deze wet, hetgeen niet het geval is. In artikel 1, lid 4, waar het nautisch beheer (nog) niet aan de orde is (dat komt eerst in artikel 2 ter sprake) wordt onder «scheepvaartkundig beheer» juist het infrastructureel vaarwegbeheer bedoeld. Overigens zij opgemerkt dat de toewijzing van het nautisch beheer op grond van deze wet, bij voorbeeld aan een waterschap ingevolge artikel 2, lid 3, niet impliceert dat ook het infrastructureel vaarwegbeheer wordt toegewezen.

De Scheepvaartverkeerswet laat zich niet uit over het infrastructureel vaarwegbeheer, dat aan waterschappen slechts bij waterschapsreglement of eventueel bij provinciale medebewindsverordening of delegatie kan worden opgedragen.

Overigens heb ik de term «scheepvaartkundig beheer» in artikel 1, lid 4, vanwege de misverstanden die daardoor blijkens het bovenstaande kunnen ontstaan, gewijzigd in: vaarweg-beheer. Zie de nota van wijziging.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen zich af of waterschappen ingevolge artikel 2, lid 3, slechts als bevoegd gezag op grond van deze wet (dat wil zeggen als nautisch beheerder) kunnen worden aangewezen indien ook het infrastructureel vaarwegbeheer reglementair bij hen berust. Dit is niet het geval. Er kunnen zich immers situaties voordoen waarin een waterschap het waterhuishoudkundig beheer heeft zonder dat er sprake is van een specifiek infrastructureel vaarwegbeheer door het waterschap of een ander overheidslichaam. In dat geval kan het waterschap niettemin worden belast met (onderdelen van) het nautisch beheer indien dat naar het oordeel van de provincie verenigbaar is met de reglementaire waterhuishoudkundige taak van het waterschap. Zoals hierboven al gezegd, impliceert zo'n toewijzing van nautisch beheer niet dat daardoor tevens het vaarwegbeheer aan het waterschap wordt toebedeeld.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen naar de financiële gevolgen van het scheepvaartkundig (bedoeld is: nautisch) beheer, met name voor waterschappen. Er zijn in dit verband tweëerlei situaties denkbaar. Allereerst kan het nautisch beheer bij het waterschap komen te berusten. Behalve de kosten van het plaatsen van verkeersborden en handhaving van de verkeersregeling zijn er geen financiële consequenties, temeer daar het waterschap zelf de verkeersregeling kan afstemmen op het

voorkomen van schade aan de waterhuishoudkundige infrastructuur die het waterschap beheert.

Is het nautisch beheer bij een ander lichaam, bij voorbeeld een gemeente, dan zal de gemeente bij het nemen van verkeersmaatregelen uiteraard vooroverleg moeten plegen met het waterschap als belanghebbende. Het waterschap zal de gemeente dan zo nodig kunnen vragen zodanige verkeersregels te stellen dat ongewenste schade aan de waterhuishoudkundige infrastructuur wordt tegengegaan. De gemeente moet op grond van artikel 3 met dat belang rekening houden. Desnoods kan het waterschap tegen genomen verkeersmaatregelen op grond van artikel 6, tweede lid, Kroonberoep instellen.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen voorts naar de stand van zaken met betrekking tot de pleziervaartuijgenbelasting.

Dit onderwerp zal aan de orde komen bij de herziening van de provinciale materiële belastingbepalingen, waarvan de voorbereiding door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken ter hand zal worden genomen.

In dit verband vroegen deze leden naar de mogelijkheid voor waterschappen indien zij geen nautisch beheerder zijn, om bij keur ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur regels te stellen met betrekking tot het gebruik daarvan. Op grond van artikel 41 mogen in zo'n situatie, aanvullend op de maatregelen van de nautisch beheerder, mits daarmee niet in strijd, bij keur regels worden gesteld die zich richten tot het scheepvaartverkeer. Of er sprake is van strijd met verkeersmaatregelen van de nautisch beheerder hangt af van de aard en strekking van die maatregelen. Zo is het denkbaar dat, indien de nautisch beheerder slechts een snelheidslimiet heeft vastgesteld, het waterschap bij keur daarnaast ligplaatsverboden kan vaststellen. Het waterschap kan daarbij echter niet gebruik maken van verkeerstekens bedoeld in het BPR, aangezien die tekens slechts door de nautisch beheerder mogen worden gebruikt.

Overigens herhaal ik dat de nautisch beheerder bij het vaststellen van bij voorbeeld zo'n snelheidslimiet op grond van artikel 3 rekening zal moeten houden met het belang van de waterhuishoudkundige infrastructuur en te voren met het waterschap overleg zal behoren te voeren daarover.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen in dit verband tenslotte of de regering de opvatting deelt dat vaarwegbeheer in beginsel door publiekrechtelijke lichamen moeten worden uitgeoefend. In hoeverre zijn vaarwegen thans in beheer bij particulieren en worden maatregelen overwogen om op dit punt tot een meer gewenste beheerssituatie te komen, zo vroegen deze leden.

Voorzover bij vaarwegbeheer de uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden aan de orde is, dient het beheer door publiekrechtelijke lichamen te worden uitgeoefend. Ook in die gevallen is het overigens denkbaar dat feitelijke beheershandelingen door privaatrechtelijke instanties worden verricht.

Beheer van vaarwegen uitsluitend bij particulieren komt sporadisch voor en dan nog slechts in die gevallen waar publiekrechtelijk beheer niet noodzakelijk is, bij voorbeeld bij kleinere jachthavens e.d.

Al met al is er dus geen reden voor maatregelen om op dit punt de beheerssituatie te wijzigen.

6. Financiën

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen naar de omvang en de kosten van het ambtelijk apparaat benodigd voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer, de investeringen en exploitatiekosten, alsmede naar een kwantitatieve onderbouwing van het deel van deze kosten dat mag en zal worden doorberekend aan de scheepvaart.

Voor de wateren onder nautisch beheer van Rijkswaterstaat bedroegen deze gegevens over 1986:

– omvang ambtelijk apparaat: 53 investeringen t/m 1986: (excl. 2,2 mln. voor Meld- en Volgsysteem)	16,5 mln.
– personeelskosten	3,5 mln.
– exploitatie en overhead	± 1,5 mln.
Totaal	5 mln.

Deze kosten worden niet doorberekend aan de scheepvaart.

Wat de overige wateren betreft, bedroeg de gemiddelde bezetting over 1986 van het onderdeel van het Directoraat-Generaal voor Scheepvaart en Maritieme Zaken (de Verkeersdienst) dat het verkeersbegeleidings-systeem bemant (inclusief het personeel van de walradarketen) 498 personen.

De totale kosten in 1986 voor deze wateren bedroegen f 68 mln. en zijn als volgt te verdelen:

– personeelskosten	31 mln.
– investeringslasten	24 mln.
– exploitatie en overhead	13 mln.
Totaal	68 mln.

Zoals vermeld in paragraaf 3.1.4. van de memorie van toelichting kunnen op grond van verschillende internationale verdragen de kosten die betrekking hebben op algemeen gerichte dienstverlening niet aan de scheepvaart in rekening worden gebracht. Alleen individueel gerichte dienstverlening komt voor tariefheffing in aanmerking. Van de hiervoor genoemde f 68 mln. heeft f 26 mln. betrekking op algemeen gerichte activiteiten van de verkeersdienst; deze kosten komen derhalve ten laste van het Rijk. Het betreft hier de totale kosten van de zeeverkeersposten en een klein gedeelte van de kosten van de mobiele verkeersposten (vaartuigen). De kosten van de verkeersposten die betrekking hebben op individueel gerichte dienstverlening aan de scheepvaart bedragen in totaal ca. f 42 mln. Deze kosten komen grotendeels (f 38 mln.) ten laste van de scheepvaart; f 4 mln. komt ten laste van het Rijk. Deze f 4 mln. betreft het aandeel in de kosten dat naar schatting aan de binnenvaart toegerekend kan worden, maar dat onder andere op grond van de herziene Rijnvaartakte niet in rekening gebracht wordt.

Van de eerdergenoemde f 68 mln. komt derhalve in totaal f 30 mln. ten laste van het Rijk en f 38 mln. ten laste van de scheepvaart.

De leden van de V.V.D.-fractie herhaalden hun vragen en opmerkingen over de vergoedingen, zoals verwoord in het Voorlopig Verslag bij de Loodsenwet. Met name met betrekking tot de artikelen 26 en 46. Zij vroegen de regering om bij de beantwoording ook en uitdrukkelijk in te gaan op de vraag c.q. de twijfel of het wel billijk is om de kosten van informatieverschaffing aan de scheepvaart alleen op de loodsplichtige (zee-)scheepvaart in rekening te brengen, terwijl ook andere gebruikers van vaarwegen gebaat zijn bij een dergelijk informatiesysteem. Een en ander nog los van de vraag of het überhaupt wenselijk is om die kosten van informatieverstrekking te verhalen, dan wel uit de algemene middelen te financieren, zoals met betrekking tot artikel 26 in het Voorlopig Verslag-Loodsenwet is opgebracht.

Ik ben van mening dat de kosten van individueel gerichte informatieverstrekking voor zover mogelijk aan de scheepvaart die daarvan profijt heeft in rekening dient te worden gebracht. Uit praktische overwegingen wordt het wenselijk geacht om het systeem te handhaven waarbij verre-

kening van de kosten van deze dienstverlening plaatsvindt via de loodsgeldheffing. Dit heeft als consequentie dat het niet-loodsplichtige gedeelte van de zeescheepvaart geen kosten in rekening wordt gebracht, en dat deze kosten, voor zover de niet ten laste van het Rijk komende algemene dienstverlening betreffend, indirect ten laste komen van de loodsplichtige zeescheepvaart. Omdat de niet-loodsplichtige zeescheepvaart, dus schepen korter dan 40 meter, slechts een zeer beperkt gedeelte van de totale zeescheepvaart betreft, acht ik deze consequentie aanvaardbaar.

Overigens kan er op gewezen worden dat gezien het belang van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer, ook de loodsplichtige vaart profijt heeft van informatieverstrekking aan de overige scheepvaart. Verder zij vermeld dat de kosten van informatieverstrekking aan de binnenvaart ten laste van het Rijk komen. Op grond van de Herziene Rijnvaartakte en eveneens uit praktische overwegingen wordt het thans niet haalbaar geacht de binnenvaart hiervoor kosten in rekening te brengen.

De leden van de V.V.D.-fractie herhaalden ook hun opmerking bij het ontwerp-Loodsenwet met betrekking tot de commentaren van de Nederlandse Loodsencorporatie, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors en de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart, die er op neer komen dat het loodsgeld alleen moet worden gebaseerd op de kosten van het loodsen inclusief de ondersteunende diensten.

Ik blijf bij mijn in de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (blz. 45) uitgesproken mening, dat het loodsgeld naast de directe en indirecte kosten van het loodsen ook andere kosten van individuele dienstverlening aan de zeescheepvaart moet blijven omvatten. Hierbij moet worden gedacht aan de individueel toerekenbare kosten, bij voorbeeld die van de informatievoorziening door de overheid aan zeeschepen (zie hierboven).

Dit betekent dat als gevolg van deze wet geen wijziging in de opbouw van het loodsgeld zal optreden en dat, zoals op dit moment een gedeelte van de kosten van informatievoorziening wordt toegerekend aan de zeescheepvaart, dit in de toekomst ook zal gebeuren. De integrale herziening van de tarievenstructuur op basis van het door de regering aanvaarde rapport van de Interdepartementale Commissie Loodsgeldtarieven (ICL) zal overigens pas over enige tijd kunnen plaatsvinden. Daarentrent zal het nodige vooroverleg plaatsvinden, waarbij zeker een vergelijking met de structuur en hoogte van de loodsgelden van en naar buitenlandse havens – en met name de Belgische – aan de orde zal komen.

Het geëigende forum voor het overleg ten aanzien van de loodsgeldstructuur en loodsgeldhoogte is de nationale Havenraad. Daarnaast zal vanzelfsprekend ook overleg met België plaatsvinden.

7. Diversen

De leden van de P.v.d.A.-fractie meenden dat de definitie van «verkeersaanwijzingen» in artikel 1.19 BPR niet spoort met die in artikel 1, eerste lid, onder j van het ontwerp.

Ik wijs er op dat artikel 1.19 BPR geen definitie bevat doch slechts de bevoegdheid regelt om verkeersaanwijzingen te geven.

Deze leden noemden ook het ambtelijk bevel. Dit bevel is gebaseerd op de Politiewet en kan niet worden beschouwd als een verkeersaanwijzing, bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen voorts commentaar op het bezwaar van «Schuttevaer» tegen het ontbreken van een definitie van het begrip «schipper» en «binnenschip». Is het inderdaad noodzakelijk, zo

vroegen deze leden, het begrip «schipper» ten onder te laten gaan in het begrip «verkeersdeelnemer»? Ik merk hierover het volgende op.

Er is gekozen voor het begrip verkeersdeelnemer om wetseconomische redenen, ter vermijding van de noodzaak van het hanteren van twee begrippen (kapitein respectievelijk schipper) bij onderwerpen die zowel op de zeevaart als de binnenvaart betrekking hebben: zie bij voorbeeld hoofdstuk 2, paragraaf 2. Voorts gaat het in dit ontwerp ook om degene die de feitelijke leiding heeft over het zeeschip, hetgeen een ruimer begrip is dan de kapitein.

In het ontwerp is overigens wèl het begrip kapitein gehanteerd, doch alleen bij die onderdelen (bij voorbeeld de loodsplicht) die specifiek voor de zeevaart gelden en waarbij bovendien kan worden aangesloten bij de inhoud van het begrip «kapitein» in het wetboek van Koophandel.

Tenslotte wijs ik er op dat de hantering van het begrip verkeersdeelnemer in dit wetsvoorstel de mogelijkheid onverlet laat om in het BPR, zoals thans reeds het geval is, geen ander begrip dan verkeersdeelnemer te hanteren, te weten het begrip «schipper».

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen of op grond van artikel 3, tweede lid, deel a, ook regels kunnen worden gesteld waaraan zwemmers of waterskieërs zich moeten houden. Hoe verhoudt zich dit tot artikel 18, en valt een surfplank zonder zeil onder de definitie van «schip» zo vroegen deze leden. Voorschriften voor zwemmers en dergelijke kunnen niet op grond van artikel 3, tweede lid, onderdeel a, maar wèl ingevolge artikel 18 worden gegeven. Bij artikel 3, tweede lid, onderdeel a gaat het immers om voorschriften ter bescherming van zwemmers en dergelijke. Verder valt een surfplank zonder zeil inderdaad onder de definitie van «schip» in artikel 1.

Deze leden constateerden dat op grond van artikel 4, derde lid, onderdeel b, een schip kan worden verplicht aankomst, vertrek of positie te melden, alsmede gegevens over het schip, de lading en de reis. Deze leden vroegen of deze bepaling is gericht op het kunnen vaststellen van gevaarlijke of milieu-onvriendelijke lading. Voorts vroegen zij op welk moment en op welke wijze een melding kan plaatsvinden en hoe deze opgave zich verhoudt tot de «statistiekverplichting» van artikel 17. Reeds op dit moment zijn er, zowel voor de zeescheepvaart als voor de binnenvaart, verschillende meldingsregelingen van kracht. Deze meldingen dienen een meervoudig doel. Zo kan op grond van meldingen van zeeschepen tijdig worden voorzien in de aanwezigheid van een loods en kan bij voorbeeld in de aanloop van het Noordzeekanaal een tijdige sluisplanning plaatsvinden. De aard van de lading kan daarbij op verschillende wijze een rol spelen, onder meer doordat bij bepaalde ladingen bijzondere voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen. De meldingsregelingen zijn daarom mede gericht op het kunnen vaststellen of er gevaarlijke of milieu-onvriendelijke lading aan boord is.

De meldingen zullen op verschillende wijzen en tijdstippen plaats kunnen vinden. Zo wordt van verschillende categorieën zeeschepen gevraagd ruim van te voren (vaak: 24 uur) een zogenaamd «voorschrift van aankomst» te geven, meestal via de telex. Daarnaast wordt een zogenaamde «operationele» melding, enige uren vóór aankomst, vereist.

Op de binnenwateren dienen de meldingen in het algemeen per marifoon of telefoon te worden gedaan aan bepaalde daartoe aangevozen verkeersposten of sluisen.

De verhouding tussen deze meldingsplicht en de statistiekverplichting van artikel 17 is aldus dat de meldingsplicht van artikel 4, derde lid, is bedoeld voor verkeersordering in concrete situaties, onder meer door middel van verkeersaanwijzingen. De statistiekverplichting van artikel 17 is bedoeld als algemene informatie ten behoeve van bij voorbeeld de bepaling van de gewenste capaciteit van scheepvaartwegen, en dergelijke.

Met betrekking tot de bepalingen inzake de uitvoering van verdragen vroegen de leden van de C.D.A.-fractie zich af of het eerste lid van artikel 21 niet overbodig is in het licht van artikel 20, eerste lid.

Dit is niet het geval. Artikel 20, eerste lid, ziet op de uitvoering van internationale verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties ten aanzien van het deelnemen aan het scheepvaartverkeer door Nederlandse schepen in volle zee en op alle niet-Nederlandse wateren die met de volle zee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Deze bepaling is een voortzetting van het huidige artikel 1, tweede lid, onderdeel a, 1° en 3°, van de Zeeaanvaringswet 1977, en richt zich vooral op de wereldwijde toepassing van de Zeeaanvaringsbepalingen voor Nederlandse schepen.

De strekking van artikel 21, eerste lid, is een geheel andere. Een belangrijk deel van het scheepvaartverkeer op de Noordzee speelt zich af buiten de Nederlandse territoriale zee. Voor de scheepvaart met een bestemming in een Nederlandse haven zijn voorzieningen getroffen die zich tot buiten de territoriale zee uitstrekken. Meest aansprekende voorbeelden hiervan zijn de Euro- en de IJ-geul. Onder meer ter bescherming van waterstaatswerken als deze kan het nodig zijn om regels te stellen ten aanzien van het gebruik van het extra-territoriale gedeelte van die werken. Dergelijke regels, die zich richten op schepen, ongeacht hun nationaliteit, behoeven echter een specifieke grondslag in internationale verdragen of in bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties. Artikel 21 ziet specifiek op de uitvoering van dergelijke verdragen of besluiten.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen zich voorts af of artikel 22 niet voldoende grondslag biedt voor aanpassing van het BPR (bedoeld zal zijn het RPR) bij herziening van de Rijnvaartakte. Artikel 22, dat spreekt van afwijking van de Scheepvaartverkeerswet, maakt de voorgaande artikelen en met name artikel 21a niet overbodig.

In laatstgenoemd artikel gaat het immers niet om afwijking van de Scheepvaartverkeerswet, maar om regeling van onderwerpen die in die wet niet aan de orde zijn.

Deze leden merkten terecht op dat gelet op de bijzondere aard van het scheepvaartverkeer in de Hoofdstukken 6 en 7 op een aantal punten moet worden afgeweken van de Wegenverkeerswet. Ik leid hieruit af dat deze leden met de opzet van deze Hoofdstukken in zoverre ook konden instemmen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen naar de betekenis van de door de Belgische regering bij diplomatieke nota gedane mededeling dat aan haar zijde geen bezwaar bestaat tegen het voorgenomen wetsontwerp. Heeft, zo vroegen deze leden zich af, deze verklaring tot gevolg dat het Nederlandse «regime» onverkort ook in de Scheldemond zal worden uitgevoerd? De betekenis van de Belgische verklaring moet aldus worden begrepen dat deze verklaring slechts betrekking heeft op de voorgestelde Scheepvaartverkeerswet als kader voor onder meer ten behoeve van de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen te treffen verkeersmaatregelen. Het op deze scheepvaartwegen geldende «regime» wordt voornamelijk bepaald door de aard en inhoud van die maatregelen. Zoals van oudsher gebruikelijk zullen verkeersmaatregelen voor genoemde scheepvaartwegen steeds na overleg met België worden getroffen. Dit laatste is indertijd ook als premisse aan de Belgische verklaring toegevoegd.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen welke concrete wijzigingen van scheepvaartroutes langs de Nederlandse kust eventueel worden overwogen.

De huidige routestructuur op de Noordzee is zodanig, dat een evenwichtige afstemming bestaat tussen het scheepvaartverkeer en

andere gebruiksfuncties van de Noordzee (vergelijk in dit verband de beleidsnota «Op Koers»; kamerstukken II, 1986-1987, 17 408, nrs. 25-26; blz. 49, 80 en 98).

Toekomstige wijzigingen zullen worden aangebracht, indien dit in het kader van de afstemming scheepvaart-mijnbouw noodzakelijk wordt geacht. Voor passerende scheepvaart met gevaarlijke stoffen in bulk bestaat een internationale aanbeveling de buiten de territoriale zee gelegen Diep-Waterroute te gebruiken.

Het toezicht daarop geschiedt steekproefsgewijs door middel van een vliegtuig of een vaartuig van de Kustwacht.

Controle achteraf is mogelijk door Port State Control. De regering zal zich ter bescherming van het milieu blijven beijveren om te komen tot internationale regels voor een meldingsplicht voor schepen met potentieel milieugevaarlijke ladingen in gebieden die speciale aandacht vereisen (zie bovengenoemde beleidsnota, actiepunten R83).

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen naar de mogelijkheid voor lagere overheden om ten aanzien van het onderwerp van artikel 18 aanvullende verordeningen vast te stellen.

In artikel 41 wordt die mogelijkheid reeds voor alle onderwerpen van deze wet geopend, zodat een specifieke bepaling van die strekking ten aanzien van het onderwerp van artikel 18 overbodig is.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen zich voorts af, waar in het wetsvoorstel de vuurtorens en de lichtschepen geregeld worden, alsmede in hoeverre deze hun functie door de opkomst van radar en marifoon hebben verloren. Voorts vroegen deze leden onder wiens verantwoordelijkheid in de toekomst de stations voor het Decca-plaatsbepalingssysteem op de Noordzee zullen vallen.

Vuurtorens en lichtschepen vallen onder het begrip «verkeerstekens», zoals dat in artikel 1, eerste lid, onder g, van het wetsvoorstel is omschreven. Het gaat hier naar hun aard om verkeerstekens met een informatief karakter. De opkomst en het gebruik van moderne navigatie- en communicatiemiddelen als radar en marifoon heeft weliswaar geleid tot veranderingen in het gebruik van navigatie-hulpmiddelen als de onderhavige, maar zeker niet in die zin dat zij hun functie zouden hebben verloren. Zo blijkt uit een in het kader van de voorbereiding van de Beleidsnota «Op koers» (kamerstukken II, 1986-1987, 17 408, nrs. 25-26) gehouden enquête dat van dergelijke navigatie-hulpmiddelen bij de vaart over de Noordzee nog wel degelijk gebruik wordt gemaakt. Dit neemt niet weg dat de behoefte aan dergelijke middelen binnen het geheel aan voorzieningen voor heroverweging in aanmerking komt. Internationaal is dit momenteel aan de orde binnen de International Association of Lighthouse Authorities (IALA), nationaal binnen het kader van de ontwikkeling van een Noordzee-navigatieplan (vergelijk actiepunten 0-49 van genoemde Beleidsnota).

Het functioneren van de Nederlandse Decca-stations valt en blijft vallen onder de directe verantwoordelijkheid van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van mijn departement.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of bij aanwijzing van burgemeesters en wethouders als bevoegd gezag over scheepvaartwegen rekening is gehouden met de soms voorkomende situatie dat een gemeentegrens midden door de vaarweg loopt.

In die gevallen ligt het voor de hand dat beide gemeenten voor de behartiging van hun taak als nautisch beheerder een gemeenschappelijke regeling aangaan, waarbij geschillen over het nautisch beheer in het kader van die gemeenschappelijke regeling worden beslist.

Deze leden wezen verder in verband met de definitie van «zeeschip» in artikel 1, lid 5, onder b, op het feit dat zeeschepen vaak zijn uitgerust met meerdere motoren.

Conform het voorstel van deze leden heb ik in die bepaling «zijn motor» vervangen door: een of meer van zijn motoren. Zie de Nota van wijzigingen.

Deze leden vroegen tenslotte wat er moet gebeuren met de verordeningen van havenschappen inzake gevaarlijke stoffen wanneer zij ingevolge artikel 41, lid 2, komen te vervallen. Artikel 41, lid 2, moet worden gelezen in combinatie met lid 1, en wel in die zin dat bedoelde verordeningen vóór het aflopen van de termijn van twee jaar, genoemd in lid 2, kunnen worden vervangen door nieuwe verordeningen die aanvullend op de regelingen krachtens deze wet regels kunnen stellen inzake gevaarlijke stoffen voorzover die niet in strijd zijn met de regelingen krachtens deze wet.

Juridische en wetstechnische opmerkingen

Het wetsvoorstel is bij Nota van wijziging aangepast overeenkomstig de juridische en wetstechnische opmerkingen met uitzondering evenwel van de volgende punten.

In enkele artikelen is gekozen voor uitwerking «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» in plaats van rechtstreekse delegatie.

De reden daarvan is dat in geval van de artikelen 9, lid 1, en 17, lid 1, nog niet geheel duidelijk is of en aan wie de bevoegdheid moet worden gedelegeerd tot aanwijzing van de daar bedoelde personen. Wat betreft artikel 15, lid 8, is het de bedoeling bepaalde aspecten van de inning van loodsgeld etc. nader te laten regelen door de minister. In een nieuw lid 9 is dit alsnog verduidelijkt: zie de Nota van wijziging. In artikel 30, lid 2 t/m 7, is de koppeling van de hoogte van de vrijheidsstraffen en de geldboetes inderdaad niet conform de criteria die daarvoor zijn gesteld in de toelichting bij de Wet Indeling geldboetecategorieën.

In de memorie van toelichting (blz. 60 en 63) is de reden daarvan vermeld: er is in lid 1 op dit punt aangesloten bij artikel 35 Wegenverkeerswet. In de leden 3 tot en met 7 is aangesloten bij artikel 34, voor wat betreft de hoogte van de vrijheidsstraf, en bij de Zeeaanvaringswet 1977, resp. artikel 473 Sr, voor wat betreft de hoogte van de geldboete. Deze laatste is hoger dan volgens bovengenoemde criteria, doch gelet op het feit dat degenen die tot de geldboete veroordeeld worden veelal tevens de scheepseigenaar zijn, en gelet op hun financiële draagkracht, is die hogere geldboete aanvaardbaar.

Artikel 50, tweede lid, is opgenomen om de noodzaak van vernummering na de behandeling in de Tweede Kamer te vermijden. Daardoor kan worden bereikt dat voor de gehele parlementaire behandeling eenzelfde nummering geldt, hetgeen de toegankelijkheid van hetgeen tijdens die behandeling is opgemerkt vergroot.

Wijzigingen, niet voortvloeiende uit het voorlopig verslag

Van deze gelegenheid wil ik gebruik maken om nog enkele andere wijzigingen in het wetsvoorstel aan te brengen.

Allereerst is artikel 12 aangepast in verband met de voorgestelde wijziging van het vergelijkbare artikel 9 van de Loodsenwet 1957 (zie de Tweede Nota van Wijziging onder XII bij het Ontwerp-Loodsenwet). Gekozen is hier voor subdelegatie aan de minister: zie het nieuwe derde lid.

Artikel 15, vijfde tot en met zevende lid, beoogt het bestaande loodsgeldtarievenstelsel integraal te herzien door het bestaande stelsel van loodsgeld en overige vergoedingen te integreren. Daar die hierziening – gezien de complexiteit van de materie – op het moment van inwerking-treding van dit wetsvoorstel nog niet zal zijn afgerond blijft het vigerende loodsgeldstelsel voor een beperkte tijd voortbestaan.

Daartoe is gekozen voor een overgangsbepaling inzake het loodsgeld in dit wetsvoorstel: zie artikel 45a, waarvan de eerste drie leden zijn overgenomen uit de Loodswet 1957 (de artikelen 2, lid 4, en 7). Artikel 45a, lid 1, biedt tevens de basis voor het verlagen van de verschuldigde loodsgeldtarieven voor de in artikel 15, tweede lid, van dit wetsvoorstel bedoelde kapiteins, en vervangt daarmee artikel 6, vierde lid, van de Loodswet 1957.

Tenslotte wil ik in artikel 28 een tweetal correcties aanbrengen op onderdelen waar in het ontwerp onnodig wordt afgeweken van de vergelijkbare bepalingen in de Wegenverkeerswet.

Allereerst wil ik in het eerste lid de maximum tijdsduur van twaalf uren waarvoor een vaarverbod kan worden opgelegd, overeenkomstig het vergelijkbare artikel 28, eerste lid, Wegenverkeerswet veranderen in vierentwintig uren. Voorts wil ik in het derde lid «per honderd milliliter uitgeademde lucht» conform artikel 26, tweede lid, onder a, Wegenverkeerswet veranderen in: per liter uitgeademde lucht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes