

Vergaderjaar 1997–1998

**24 036**

## **Marktwerving, deregulering en wetgevingskwaliteit**

**Nr. 105**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 juli 1998

In de brief van de Staatssecretarissen van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat van 20 augustus 1997 (kamerstukken II 1996/97, 24 036, nr. 57), met betrekking tot het rapport van de MDW-werkgroep **productwetgeving** en het kabinetsstandpunt terzake, is ten aanzien van de implementatie van aanbeveling 9 van de werkgroep (zie pag. 5, derde alinea, van de brief) meegedeeld dat ik u zal rapporteren over de mogelijke voordelen van integratie van de wetten met betrekking tot vaar- en voertuigen onderling. Deze rapportage treft u hieronder aan.

#### **I. Inleiding**

De MDW-werkgroep productwetgeving had een tweeledige taak, te weten bezien welke overwegingen er zijn om diverse regelingen met productregels hetzij apart te handhaven, hetzij onder te brengen in een integraal wettelijk kader alsmede aanbevelingen te doen met betrekking tot te onderzoeken regelingen en met betrekking tot het te voeren wetgevingsbeleid in het algemeen. In de startnotitie waarop het rapport van de werkgroep is gebaseerd was reeds een inventarisatie opgenomen van wetten die in dit kader relevant zijn. De werkgroep heeft de relevante wetten ingedeeld in verschillende groepen. Over de stand van zaken ten aanzien van een aantal wetten is u gerapporteerd bij brief van de Staatssecretarissen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 21 januari 1998 (kamerstukken II 1997/98, 24 036, nr. 74). Op 8 april 1998 is over deze brief een algemeen overleg gevoerd (zie kamerstukken II 1997/98, 24 036, nr. 96).

Ten aanzien van wetten op het terrein van vaar- en voertuigen constateerde de werkgroep dat het hier gaat om specifieke regelgeving, die eerder een voordeel zouden kunnen hebben bij onderlinge integratie dan een voordeel bij integratie met andere productwetten. De werkgroep heeft

de voordelen van onderlinge integratie van de vaar- en voertuigwetgeving niet nader onderzocht, maar aanbevolen dat deze groep wetten naar aanleiding van de resultaten van de werkgroep nog eens nader zou worden bezien. Deze aanbeveling is overgenomen in het kabinetsstandpunt. Deze rapportage vormt de uitvoering van die aanbeveling.

## II. De wetgeving inzake vaar- en voertuigen

De Nederlandse wetgeving met producteisen inzake vaar- en voertuigen is thans neergelegd in (de uitvoeringsvoorschriften van):

- a. de Schepenwet;
- b. de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;
- c. de Binnenschepenwet;
- d. de Wet pleziervaartuigen;
- e. de Wegenverkeerswet 1994;
- f. de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

In het MDW-rapport wordt ook nog een verband gelegd met de Wet geluidhinder en de Wet inzake de luchtverontreiniging. Deze wetten hebben raakvlakken met de genoemde vaar- en voertuigwetten, maar de huidige afgrenzing tussen deze wetten en de vaar- en voertuigwetgeving blijkt in de praktijk zodanig functioneel, dat mogelijke integratievoordelen naar mijn oordeel niet opwegen tegen de splitsingsverliezen.

Op basis van de Wet geluidhinder en de Wet inzake de luchtverontreiniging kunnen producteisen worden gesteld aan vaar- en voertuigen. In de praktijk zijn op basis van deze wetten wel eisen gesteld aan voertuigen, maar niet aan vaartuigen als zodanig. Wel kunnen op basis van deze wetten eisen gesteld worden aan apparatuur die aan boord van een vaartuig geplaatst kan worden (bijv. aggregaten of buitenboordmotoren), maar deze apparaten zijn meestal niet onlosmakelijk verbonden met het desbetreffende vaartuig, zij kunnen ook elders worden gebruikt en zij zijn als «zelfstandig» product in de handel gebracht. Het zou niet doelmatig zijn eisen op dit punt aan dergelijke apparatuur op te nemen in de vaartuigwetgeving. Ik zal er overigens naar streven eventuele toekomstige eisen ter voorkoming van geluidhinder of luchtverontreiniging door vaartuigen *als zodanig* op te nemen in de bestaande vaartuigwetgeving.

Voor wat betreft de afgrenzing tussen de op basis van de Wet geluidhinder en de Wet inzake de luchtverontreiniging aan wegvoertuigen gestelde eisen en de bij en krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde voertuigreglementering kan het volgende worden opgemerkt. Overeenkomstig de door de commissie vereenvoudiging en vermindering van overheidsregelingen in haar Eindbericht geformuleerde conclusie (kamerstukken II, 1983/84, 17 931, nr. 9, pag. 261) dat er in beginsel naar dient te worden gestreefd dat regels betreffende technische voorschriften met betrekking tot voertuigen niet op verschillende wetten worden gebaseerd, is bij de nieuwe, bij en krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde, voertuigreglementering gekozen voor het uitgangspunt om de algemene technische eisen die ten aanzien van voertuigen bij het gebruik op de weg worden gesteld, ongeacht de feitelijke gebruiksbestemming van het voertuig, te baseren op de wegenverkeerswetgeving. Specifieke technische eisen ten aanzien van inrichting, uitrusting of gebruik van het voertuig om het bijzondere vervoer mogelijk te maken, blijven op de bijzondere wetten gebaseerd. Dit uitgangspunt heeft er – zoals uiteengezet in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat tot de Wegenverkeerswet 1994 heeft geleid (zie kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, pag. 14 en 15) – in geresulteerd dat de op de Wet geluidhinder en de Wet inzake de luchtverontreiniging

gebaseerde algemene voertuigeisen met betrekking tot de aspecten geluidhinder en luchtverontreiniging mede ondergebracht zijn in de wegenverkeerswetgeving. Teneinde te voorkomen dat de onderverdeling in algemene voertuigeisen en specifieke voertuigeisen leidt tot een diversiteit aan keuringsinstanties, keuringslocaties, keuringstijdstippen en/of keuringsformulieren, zijn in de praktijk voorzieningen getroffen. In het bijzonder is erin voorzien dat de op basis van de onderscheiden wetten te verrichten keuringen worden verricht door één instantie.

Tegen de achtergrond van het bovenstaande en de primaire aanbeveling van de werkgroep de vaar- en voertuigwetgeving op de voordelen van *onderlinge* integratie te bezien, wordt in het vervolg van deze rapportage eventuele integratie met de twee hierboven genoemde wetten met de vaar- en voertuigwetgeving buiten beschouwing gelaten. Bij het onderzoek naar mogelijke integratievoordelen zijn, in aansluiting op het rapport van de werkgroep, in elk geval de volgende aspecten onder de loep genomen: de toegankelijkheid en eenduidigheid van de productregelgeving alsmede mogelijke overlappingsen en tegenstrijdigheden binnen de productregelgeving.

### **III. De principes van de opzet van de wetgeving inzake vaar- en voertuigen**

Bij beschouwing van de vaar- en voertuigwetgeving springt allereerst in het oog dat het grootste deel van de in deze wetgeving opgenomen productregels een internationale herkomst heeft. Dit heeft veelal tot gevolg dat de ruimte voor de nationale wetgeving om invulling te geven aan inhoud en opzet van de wettelijke regeling beperkt is. Dat is bijvoorbeeld van groot belang bij het kiezen van de normadressaat. Sommige internationale regelingen met producteisen richten zich tot de fabrikant of degene die het product in de handel brengt. Andere regelingen richten zich tot de gebruiker. Maar ook de structuur van de voorschriften is vaak internationaal bepaald. Soms bevat de internationale regeling uitsluitend producteisen, maar soms worden daarnaast ook nog keuringseisen, inspectievoorschriften, operationele voorschriften voor het gebruik, etc, ten aanzien van hetzelfde vaar- of voertuig of onderdeel daarvan opgenomen. Bovendien vertoont de vaar- en voertuigwetgeving – mede in navolging van de onderliggende internationale voorschriften – verschillen in (territoriaal) toepassingsgebied. Zo is de Schepenwet van toepassing op Nederlandse zeeschepen, waar ook ter wereld, maar is de Binnenschepenwet in principe slechts van toepassing op alle binnenschepen, ongeacht hun land van herkomst, die zich op het Nederlandse territoir bevinden.

De in het vorige onderdeel genoemde wetten laten zich in dit kader als volgt kenschetsen:

#### *a. de Schepenwet*

De Schepenwet is een Rijkswet, die in principe betrekking heeft op alle in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba thuisbehorende zeeschepen. De technische eisen voor deze schepen zijn grotendeels afkomstig uit de internationale verdragen op het terrein van de scheepsveiligheid die tot stand zijn gekomen in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO; een VN-organisatie). De technische eisen die in deze verdragen zijn opgenomen worden frequent (halfjaarlijks) gewijzigd en aangevuld. Sinds ongeveer 1990 is een aantal Europese richtlijnen op dit terrein tot stand gekomen, die ook technische eisen voor zeeschepen bevatten. Dergelijke richtlijnen gelden uiteraard niet voor in de Nederlandse Antillen of Aruba thuisbehorende schepen. Implementatie van

Europese richtlijnen in wetgeving die niet alleen voor Nederland, maar ook voor de Nederlandse Antillen en Aruba geldt, blijkt in de praktijk overigens uiterst complex. De Schepenwet richt zich voorts primair tot de gebruiker van het zeeschip (waaronder niet alleen de kapitein, maar ook de reder of exploitant kan worden begrepen), maar de aan de gebruiker gestelde eisen voor inrichting en uitrusting van het zeeschip (afgedekt door certificaatsverplichtingen), zijn natuurlijk in de praktijk ook van groot belang voor de werf waarop het schip wordt gebouwd.

Omdat de Schepenwet strekt ter uitvoering van een aantal IMO-verdragen en Europese richtlijnen, worden bij of krachtens de Schepenwet ook die bepalingen van die verdragen of richtlijnen uitgevoerd die geen technische eisen bevatten. Zo kennen de IMO-verdragen ook verplichtingen om van bepaalde, internationaal vastgestelde, routeringssystemen (met bijbehorende meldingen aan de plaatselijk bevoegde autoriteiten) gebruik te maken en is er een Europese richtlijn die eisen stelt aan de klassebureau's die worden ingeschakeld bij de inspectie van en certificaatsverlening voor zeeschepen.

#### *b. de Wet voorkoming verontreiniging door schepen*

De Wet voorkoming verontreiniging door schepen voert het IMO-verdrag ter voorkoming van verontreiniging door zeeschepen (het zgn. MARPOL-verdrag) uit. Ook op dit terrein is Europese regelgeving tot stand gekomen. Op basis van deze wet zijn niet alleen milieu-technische eisen voor zeeschepen vastgelegd, maar zijn o.a. ook het verbod tot lozing van verontreinigende stoffen in zee en bepaalde meldingsverplichtingen geregeld. De wet richt zich primair tot de gebruiker van het zeeschip. De wet is niet van toepassing op Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. De technische eisen die op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen aan de in- en uitrusting van zeeschepen worden gesteld zijn materieel overigens vergelijkbaar met de eisen die op grond van de Schepenwet gelden.

#### *c. de Binnenschepenwet*

De Binnenschepenwet bevat drie hoofdonderwerpen: technische eisen voor binnenschepen, eisen ten aanzien van de arbeidsomstandigheden aan boord van binnenschepen en de regeling van de vaarbewijsplicht voor schippers van binnenschepen. De technische eisen zijn grotendeels ontleend aan een Europese richtlijn, die op haar beurt weer grotendeels is ontleend aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn dat geldt voor de Rijnvaart en op basis van de Herziene Rijnvaartakte wordt vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg. Overigens bestaat het voornemen om een aantal thans nog bestaande zelfstandige algemene maatregelen van bestuur die ter uitvoering van CCR-besluiten zijn vastgesteld en technische eisen voor de Rijnvaart, alsmede eisen voor de vaarbevoegdheid van schippers in de Rijnvaart bevatten, een basis te geven in de Binnenschepenwet. Ook de Binnenschepenwet richt zich primair tot de gebruiker van een binnenschip, met dien verstande dat de wet zich in principe slechts uitstrekt tot het gebruik op het Nederlandse territorium.

#### *d. de Wet pleziervaartuigen*

De Wet pleziervaartuigen strekt ter uitvoering van richtlijn nr. 94/25/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164). De richtlijn is een zgn. nieuwe aanpak-richtlijn. Dat

wil zeggen dat alle fabrikanten van pleziervaartuigen die bij de productie van pleziervaartuigen aantonen dat hun producten voldoen aan bepaalde essentiële technische eisen, het desbetreffende pleziervaartuig mogen (laten) voorzien van een zgn. CE-markering. Pleziervaartuigen met een CE-markering moeten in alle EG-lidstaten op de markt worden toegelaten. De Wet pleziervaartuigen richt zich uitsluitend tot de fabrikant van pleziervaartuigen. Het belang ligt in het vrije verkeer van goederen binnen de Europese Unie.

*e. de Wegenverkeerswet 1994*

Bij en krachtens de Wegenverkeerswet 1994 zijn niet alleen de technische eisen die aan voertuigen worden gesteld, geregeld, maar ook onderwerpen als de vaardigheid van de bestuurder van een motorrijtuig (rijbewijzen) en de verkeersregels. In de bij en krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde voertuigreglementering wordt een structureel onderscheid gemaakt tussen de eisen die gelden met betrekking tot de eerste toelating van het voertuig tot het verkeer en bij het aanbrengen van substantiële wijzigingen (de zgn. toelatingseisen) en de eisen die gelden voor het gebruik op de weg (de zgn. permanente eisen). De toelatingseisen zijn grotendeels ontleend aan bindende EG-richtlijnen en (eveneens bindende) ECE-reglementen, tot stand gekomen op basis van de op 20 maart 1958 te Genève tot stand gekomen overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen (Trb. 1959, 83). De EG-richtlijnen en de ECE-reglementen voorzien in goedkeuringscertificaten, zodat de noodzakelijke beproevingen en metingen slechts in één lidstaat behoeven te worden uitgevoerd. De overige lidstaten moeten het voertuigtype accepteren op basis van een dergelijk goedkeuringscertificaat. Zodra alle aspecten en onderdelen van een bepaalde categorie voertuigen internationaal zijn geregeld is het – althans binnen de Europese Unie – mogelijk een EG-goedkeuring af te geven voor het gehele voertuig. Naast toelating op basis van de in EG-richtlijnen en ECE-reglementen voorziene eisen worden ook voertuigen en onderdelen toegelaten op basis van bijvoorbeeld de in de Verenigde Staten gehanteerde normen, mits deze normen aantoonbaar een gelijkwaardig niveau van veiligheid en milieubescherming bieden.

*f. de Wet vervoer gevaarlijke stoffen*

Het doel van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is het bevorderen van de openbare veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ingevolge deze wet zijn de eisen vastgelegd waaraan moet worden voldaan bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over de binnenwateren. Deze eisen betreffen niet alleen de bouw en uitrusting van het voer- of vaartuig, maar ook de stoffen zelf, de verpakking, de opleiding van het personeel en het gebruik van het vaar- of voertuig. De innerlijke samenhang van deze voorschriften is groot. Bovendien zijn zij vrijwel volledig ontleend aan Europese richtlijnen (resp. 94/55/EG en 96/49/EG) die op hun beurt hun inhoud ontleen aan het ADR resp. het RID (de internationale verdragen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg resp. per spoor). Daarnaast bestaat nog een internationaal verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenschip (het zgn. ADN). Op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is een drietal ministeriële regelingen gebaseerd die vrijwel volledig bestaan uit vertalingen van de drie genoemde verdragen. Met betrekking tot voer- en vaartuigen die worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft door bundeling van de daarvoor geldende, op elkaar afgestemde voorschriften in een aparte wet reeds

integratie plaatsgevonden. In het kader van de totstandkoming van de Wegenverkeerswet 1994 (zie kamerstukken II 1990/91 22 030, nr. 3 pag. 15) is vastgehouden aan regeling van deze materie in een aparte wet (thans: Wet vervoer gevaarlijke stoffen), gezien de specifieke veiligheidsachtergrond van deze wet (openbare veiligheid), welke ruimer is dan de wegenverkeersrechtelijke verkeersveiligheidsachtergrond. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen geldt niet voor het lucht- en zeevervoer van gevaarlijke stoffen, omdat dat vervoer reeds integraal is geregeld in de verdragen die het vervoer door die modaliteiten regelen en de desbetreffende uitvoeringswetgeving.

#### **IV. De mogelijkheden tot onderlinge integratie van de vaar- en voertuigwetgeving**

Bij de beantwoording van de vraag naar de mogelijke integratie van de vaaren voertuigwetgeving zijn verschillende aspecten te onderscheiden:

##### *a. rechtskarakter*

Allereerst is het rechtskarakter van de wet van belang. De Schepenwet is een Rijkswet en is van toepassing op zeeschepen die in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba thuis behoren. De andere vaar- en voertuigwetten zijn «gewone» Nederlandse wetten. De Schepenwet kan daar niet in deze vorm mee worden geïntegreerd. Onderdeel van het enige tijd geleden in gang gezette «codificatieproject publiek zeerecht» (zie daarvoor de wetgevingsbijlage van de begrotingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van de afgelopen jaren, laatstelijk kamerstukken II, 1997/98, 25 600, nr. 3, bijlage 2, blz. 277) is de opstelling van een Rijkskaderwet zeescheepvaart, die – kort gezegd – als doelstelling heeft om een kader te bieden voor de (nationale) scheepsveiligheidswetgeving in elk van de drie landen van het Koninkrijk. Het is (althans in Nederland) de bedoeling de momenteel nog door de Schepenwet bestreken materie te integreren met de milieuregelgeving voor de scheepvaart en derhalve de Schepenwet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen samen te brengen in een nieuwe Zeeschepenwet. Een en ander vereist overigens nog verdergaand overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba.

##### *b. inhoud*

De bestaande vaar- en voertuigwetten regelen ten aanzien van het «product» waarop zij van toepassing zijn meestal meer dan alleen producteisen. De Schepenwet en de daarop gebaseerde regelgeving stellen ook regels voor de bedrijfsvoering aan boord en aan de wal, de arbeidsomstandigheden van de bemanning en bevatten operationele voorschriften voor het vervoer van bepaalde stoffen. De Wet voorkoming verontreiniging door schepen bevat ook milieuhygiënische lozingsnormen voor zeeschepen en daarmee samenhangende eisen voor de bedrijfsvoering aan boord. Ook de Binnenschepenwet regelt – naast producteisen – eisen ten aanzien van de arbeidsomstandigheden en eisen ten aanzien van de bevoegdheid van de schipper. Zoals gezegd ligt het in de bedoeling in de Binnenschepenwet ook een basis op te nemen voor de uitvoering van CCR-besluiten die voor de Rijnvaart gelden en de overeenkomstige onderwerpen voor de Rijnvaart regelen. De Wet pleziervaartuigen stelt eisen aan de fabrikant en bevat veel procedurele voorschriften die met de keuring van pleziervaartuigen en de plaatsing van CE-markeringen te maken hebben. De Wegenverkeerswet 1994 vormt o.a. ook de basis voor de verkeersregels en -tekens en de bevoegdheid van de bestuurders. De Wegenverkeerswet 1994 (en in feite ook de Wet pleziervaartuigen) kennen daarenboven een geheel andere opzet dan de

wetgeving voor zee- en binnenschepen, omdat motorrijtuigen (en in minder mate pleziervaartuigen) seriematig worden gebouwd en daarom uitgaan van producteisen voor de fabrikant, typekeuringen, etc. Bij zee- en binnenschepen gaat het in het algemeen om stuksgewijze productie, waarbij gedurende de bouw van elk afzonderlijk schip regelmatig toezicht wordt gehouden. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen bevat een geïntegreerd kader voor op elkaar afgestemde voorschriften ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over de binnenwateren. Het losweken van de producteisen dienaangaande en opnemen ervan in de onderscheiden vaar- en voertuigwetten zelf, zou een flinke versnippering opleveren van de regelgeving voor gevaarlijke stoffen, hetgeen gezien de onderlinge samenhang van deze regelgeving juist afbreuk zou doen aan de integratiegedachte. Het uitbreiden van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen met de voorschriften voor het zeevervoer van gevaarlijke stoffen zou weliswaar een verdere integratie van regelingen op het gebied van gevaarlijke stoffen tot stand brengen, doch is vrijwel niet realiseerbaar wegens het mondiale karakter van de IMO-verdragen (namelijk ook geldend voor de Nederlandse Antillen en Aruba). De Wet vervoer gevaarlijke stoffen is evenwel niet, zoals de Schepenwet waarin thans de voorschriften voor zeevervoer van gevaarlijke stoffen zijn neergelegd, een Rijkswet. Hierbij komt dat de regels voor zeevervoer ter zake minder inhoudelijke samenhang vertonen met de regels voor het vervoer over de weg, per spoor en over de binnenwateren onderling.

De regels die voor de verschillende producten gelden zijn veelal inhoudelijk niet integreerbaar. Dat geldt bijna vanzelfsprekend tussen vaartuigen enerzijds en voertuigen anderzijds (die vrijwel geen productregels gemeenschappelijk hebben), maar ook integratie tussen productregels voor zee- en binnenschepen is vrijwel niet uitvoerbaar. Voorts zou afsplitsing van de productregels uit de hiervoor genoemde wetten ertoe leiden dat het overblijvende deel incompleet en gebruikersonvriendelijk wordt, mede omdat de wijze waarop de desbetreffende regelgevingscomplexen op internationaal niveau zijn ingedeeld, wordt weerspiegeld in de structuur van deze wetgeving en de daarin gekozen normadressaten. De transparantie en toegankelijkheid van de vaar- en voertuigwetgeving zou door een zodanige afsplitsing nadelig worden beïnvloed.

### *c. wensen van de gebruiker*

De producten die onder de genoemde vaar- en voertuigwetgeving vallen, zijn zeer ongelijksoortig. Mij is geen enkele werf bekend die zeeschepen bouwt en voordelen zou zien in de integratie van de scheepvaartwetgeving met de wegenverkeerswetgeving. Voor de zeeschepen geldt dat er reeds het voornemen bestaat om de (materie van de) Schepenwet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen te integreren. Een zeeschip is echter een volstrekt ander product dan een binnenschip of een pleziervaartuig. Het is voor de praktijk van veel groter belang om alle eisen die voortvloeien uit (milieu)veiligheid, arbeidsomstandigheden en operationele voorschriften *per modaliteit* geregeld te zien, dan alle productregels voor de verschillende producten samen te nemen. Dit geldt uiteraard niet alleen voor de instanties die met uitvoering en handhaving zijn belast, maar ook voor de normadressaat. Het schept voor de fabrikant van pleziervaartuigen geen duidelijkheid, indien de productregels worden losgemaakt uit de Wet pleziervaartuigen – waarmee een onoverzichtelijk en versnipperd geheel van regelgeving ontstaat – en wordt geïntegreerd met de technische eisen die aan het *gebruik* van binnenschepen worden gesteld. Dit geldt a fortiori voor de fabrikanten van motorrijtuigen. Tenslotte is voor de gebruiker van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen – die volledig is ontworpen om de internationale regelgeving zo goed mogelijk

te kunnen volgen – van groot belang dat op het niveau van de nationale wetgeving de samenhang en structuur van de regelgeving niet nodeloos wordt doorbroken.

## **V. Samenvatting en conclusie**

Het bovenstaande laat zich als volgt samenvatten:

- a. de vaar- en voertuigen waarop de desbetreffende wetgeving betrekking heeft zijn dermate ongelijksoortig (zeeschepen, binnenschepen, pleziervaartuigen, wegvoertuigen) en divers, dat integratie van de productregels – die meestal niets gemeenschappelijk hebben – inhoudelijk vrijwel niet mogelijk is en het samengaan van de desbetreffende regelgeving derhalve tamelijk geforceerd zou zijn en geen overlappingsen van betekenis zou wegnemen;
- b. tot dusverre is niet gebleken dat degenen tot wie de desbetreffende wetgeving zich richt of degenen die belast zijn met de uitvoering of handhaving van deze wetgeving voordelen zien in integratie of daarom verzoeken. Integendeel, meermalen is gebleken dat het voor de praktijk zeer belangrijk is dat de internationaal vastgestelde voorschriften, waarmee men gewend is te werken en die men in internationale contacten als uitgangspunt neemt, zo overzichtelijk en compleet mogelijk per type vaar- of voertuig of type vervoer in de Nederlandse wetgeving worden geïncorporeerd;
- c. integratie van de wettelijke productregels voor vaar- en voertuigen zou onvermijdelijk leiden tot afsplitsing van die regels uit de bestaande wetgeving. Deze splitsing zou moeten worden aangebracht in coherente, als zodanig internationaal vastgestelde regelgevingscomplexen. De resterende regelgeving zou daardoor – per type vaar- of voertuig dan wel per type vervoer (gevaarlijke stoffen) – een incompleet beeld van de voor dat vaar- of voertuig geldende regelgeving gaan bieden en daarmee in samenhang met de afgesplitste productregelgeving leiden tot een versnipperde, minder transparante en slechter toegankelijke wetgeving ten aanzien van vaar- en voertuigen met de daarmee gepaard gaande afstemmingsproblematiek.

Tegen de achtergrond van het bovenstaande is mijn conclusie dat integratie van de vaar- en voertuigwetgeving, zoals bedoeld in het kader van de MDW-operatie, slechts de beoogde meerwaarde heeft bij de samenvoeging van de Schepenwet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Verdere integratie van de vaar- en voertuigwetgeving dient te worden afgewezen, omdat daarbij een dergelijke meerwaarde ontbreekt.

Ik verwacht u met deze rapportage voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink