

Vergaderjaar 1995–1996

24 689

Regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen)

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 5 juni 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar voorlopige bevindingen als volgt verslag uit te brengen.

Onder het voorbehoud dat de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zijn beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

1. Algemeen

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. In grote lijnen kunnen zij zich verenigen met de daarin vervatte bepalingen. Wel zouden zij gaarne zien dat de regering nog nader ingaat op enkele vragen die bij de leden van deze fractie leven.

Zo vragen zij hoe het in zijn algemeenheid gesteld is met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen. Is er sprake van gevaar bij al bestaande types en kan een indicatie worden gegeven van de omvang van de ongelukken die jaarlijks plaatsvinden? Om wat voor ongelukken handelt het hier doorgaans? In hoeverre, zo vragen deze leden, is het tevens wenselijk nadere regels te stellen met betrekking tot de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen, die zich al op onze wateren bevinden?

De voorgestelde regels behelzen vooral de veiligheid van de pleziervaartuigen zelf, maar kan de regering nadere informatie verstrekken over de algemene veiligheidssituatie ten gevolge van de pleziervaart? Is nadere wetgeving noodzakelijk of kan de huidige situatie als bevredigend worden omschreven?

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Het wetsvoorstel heeft enerzijds tot doel produktveiligheid van pleziervaartuigen te harmoniseren, anderzijds te komen tot opheffing van handelsbelemmeringen binnen de EU. Wordt met dit wetsvoorstel, zo vragen de leden van de CDA-fractie, de harmonisatie in alle EU-landen gerealiseerd? Is de datum van invoering in alle landen gelijk en zijn de voorschriften in alle landen gelijk?

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivestein (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Vacature CD, Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augsteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Boogaard (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

De richtlijn legt vanaf 16 juni 1998 verplichtingen op aan fabrikanten en importeurs van pleziervaartuigen. Pleziervaartuigen die tot die tijd in Nederland in de handel worden gebracht, hoeven niet aan de eisen te voldoen. De leden van de CDA-fractie vragen, hoe na 16 juni 1998 het opheffen van de handelsbelemmeringen wordt gerealiseerd.

Betekent dit, dat «oude», dat wil zeggen voor 16 juni 1998 op de markt gebrachte vaartuigen, bij verhandeling altijd een keuringsmerk moeten hebben? Of alleen bij verhandeling naar het buitenland? Is het denkbaar, dat er na verloop van tijd een verschil ontstaat tussen de gekeurde en de niet-gekeurde pleziervaartuigen, met betrekking tot handel? En met betrekking tot toelaten op de (recreatie)wateren?

Er wordt gesproken van vergoedingen voor de beoordelingen door keuringsinstanties en het vaststellen van tarieven. Worden deze vergoedingen in rekening gebracht aan de fabrikanten? Hoe is dat in de andere Europese landen geregeld? Kan dit concurrentievervalsend werken (namelijk als vorm van staatssteun)? Verder willen de leden van de CDA-fractie weten hoe de keuring georganiseerd wordt. Wordt er één keuringsinstantie in Nederland opgericht of meerdere? Mogen scheepsfabrikanten eigen «keurmeesters» in huis hebben? Wordt het een systeem als bij de APK-keuringen? Hoe is daarbij de relatie tussen de Scheepsinspectie en de keuringsinstantie? Moet de keuring jaarlijks of 5-jaarlijks herhaald worden?

De leden van de CDA-fractie zouden graag van de minister vernemen of er overleg is geweest met de fabrikanten en of deze denken dat het mogelijk is om binnen twee jaar zodanig om te schakelen, dat zij aan de gestelde veiligheidskenmerken kunnen voldoen en tevens of op de rompen een fabriekscode kan zijn aangebracht. In hoeverre voldoen de Nederlandse fabrikanten op dit moment al aan de feitelijke veiligheidskenmerken?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel Wet pleziervaartuigen. Dit voorstel is een direct gevolg van de Europese richtlijn nr 94/25/EG. Het is inderdaad gewenst dat er eisen gelden inzake de produktie en handel inzake pleziervaartuigen, met name waar het gaat om de veiligheid voor opvarenden, voor derden en voor het milieu. Ook eerlijke concurrentie tussen Europese producenten en handelaren is een belangrijk doel van het wetsvoorstel, waarbij zelfregulering een belangrijk uitgangspunt is.

Uit het wetsvoorstel blijkt echter dat dit moet via een geheel nieuwe wet en dat dit niet kan door bestaande wetten (Schepenwet en Binnenscheepwet) aan te passen. In dit opzicht leven bij leden van de VVD-fractie een aantal vragen.

Waarom is er nu behoefte aan een nieuwe wet, te meer omdat Nederland nu geen richtlijnen kent?

Als een nieuwe wet nodig is, is het dan niet noodzakelijk om een bestaande wet in te trekken, dan wel om bestaande wetten navenant in te perken?

Is er overleg geweest met de sector over deze wet en zo ja, welke resultaten heeft dit overleg opgeleverd?

Bij deze wet gaat het om de zogenaamde «globale benadering». Dit klinkt aantrekkelijk, maar dreigt toch niet een groot aantal nadere regels en een ondoorzichtig en technocratisch geheel.

Leidt deze wet tot extra lasten dan wel heffingen voor producent, handel en consument?

Dreigen er extra administratieve lasten voor de sector?

Zou kunnen worden aangegeven tot welke feitelijke wijzigingen deze wet zal leiden, en daarbij tevens hoe de huidige gang van zaken in Nederland verloopt, en welke instanties daarbij betrokken zijn. Kunnen ook kwantitatieve gegevens worden verstrekt over productie, export en import in Nederland?

Ook heeft de VVD-fractie enkele vragen over de onder de wet vallende categorieën pleziervaartuigen. Allereerst de vraag welke consequenties de beperking heeft tot een maximum van 24m romplengte. Is het niet zo dat Nederland juist veel grotere luxe jachten bouwt en exporteert en welke gevolgen zijn er voor deze deelmarkt? Voorts de vraag waarom bijzondere vaartuigen met motoraandrijving buiten de regeling vallen, zoals waterscooters, luchtkussen-voertuigen en draagvleugelboten. Zou het juist niet voor de hand liggen, gelet op de doelstelling, om motor-aangedreven voertuigen steeds onder de regeling te brengen?

Meer inhoudelijk geldt de vraag of deze wet nieuwe eisen stelt aan constructie en gebruik van bestaande pleziervaartuigen, bijvoorbeeld brandblusapparatuur, vuilwatertanks, gebruik van lenspomp, gasinstallaties en dergelijke. Welke gevolgen heeft de wet voor bestaande vaartuigen, voor en na 16 juni 1998?

Uit de memorie van toelichting blijkt dat eventuele wijzigingen in de Europese Richtlijn 94/25/EG «automatisch» doorwerken in deze wet. Wordt hierbij een voorhangprocedure gevolgd, oftewel hoe wordt de Kamer hierbij betrokken?

Kan worden aangegeven in hoeverre deze wet strikt overeenkomt met de betreffende Europese Richtlijn. Regelt de wet meer dan de Richtlijn? Zo ja, wat en waarom? Zo nee, zijn er dan delen van de Richtlijn niet overgenomen, en zo ja: waarom?

In de memorie van toelichting wordt ingegaan op de eventuele wenselijkheid van administratieve boetes tegenover de aanduiding van overtredingen als economisch delict. Waarom wordt op zich een voorkeur uitgesproken voor de administratieve boete. Verdient afhandeling via de Economische Controle Dienst niet sterk de voorkeur?

De leden van de fractie van de RPF hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel ter implementatie van EG-richtlijn nummer 94/25/EG. Deze leden ondersteunen het doel van de richtlijn om handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt te voorkomen, maar vragen wel of het juist is om deze doelstelling boven de veiligheid van pleziervaartuigen te plaatsen. Deze leden vragen ook op welke manier de andere lidstaten de richtlijn hebben geïmplementeerd en op welke manier zij met de leemte die de richtlijn laat, omgaan.

In de praktijk zou de mogelijkheid zich kunnen voordoen dat een pleziervaartuig niet aan de essentiële veiligheidseisen van de richtlijn voldoet. Deze leden vragen de minister op welke manier de overheid er op kan toezien dat pleziervaartuigen of onderdelen hiervan geen gevaar opleveren voor veiligheid en gezondheid. Ook willen deze leden weten welke «passende maatregelen» dan genomen worden om het vaartuig uit de handel te nemen dan wel om het gebruik te verbieden.

Met betrekking tot de overgangsbepaling vragen de leden van de RPF-fractie welke gevolgen het voor de pleziervaartuigen in Nederland heeft dat er tot 1998 geen voorschriften gelden. Betekent dit dat er tot die tijd vaartuigen in de handel zijn die een gevaar op kunnen leveren? Ook

vragen deze leden wat er gebeurt met de pleziervaartuigen die nu al in de handel of in gebruik zijn als de grens van 16 juni 1998 gepasseerd wordt. Wordt voor deze vaartuigen de CE-markering ook verplicht?

Wat betreft het handhavingssysteem zouden de leden van de RPF-fractie willen weten wat de sanctionering inhoudt als een beroep wordt gedaan op het politieapparaat.

2. Artikelen

Artikel 2

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de achterliggende gedachte is geweest om bepaalde vaartuigen wel en bepaalde vaartuigen niet onder de wet van toepassing te laten zijn. Waarom, zo vragen zij, worden waterscooters hier niet toe gerekend, terwijl het belang van de veiligheid daarvan toch overduidelijk is? Begrijpen deze leden het goed, dat speedboten wel onder de richtlijn vallen? Tenslotte bij dit artikel nog een ondergeschikt punt: de onderzeedienst van de Koninklijke Marine voelt zich altijd zeer beledigd als niet-wetende buitenstaanders spreken over duikboten in plaats van onderzeeboten? Is met het oog op de gevoeligheid bij dit krijgsmachtdeel gekozen voor de term «duikboten» bij lid j?

In dit artikel wordt gesteld dat deze wet niet van toepassing is op een aantal categorieën, waaronder plezierschepen bestemd voor persoonlijk gebruik, aldus ook de leden van de CDA-fractie. Kan de minister uitleggen, waarom deze schepen niet aan de veiligheidseisen hoeven te voldoen?

De leden van de RPF-fractie vragen hoe boten die uitsluitend zijn ontworpen voor competitiedoeleinden zijn te onderscheiden van boten bestemd voor andere sportdoeleinden. En wat gebeurt er met boten die in eerste instantie voor wedstrijden waren maar die later voor andere doeleinden worden gebruikt?

Artikel 8

Op welke wijze, zo vragen de leden van de PvdA-fractie, wordt de keuring in andere lidstaten van de Europese Gemeenschap geregeld?

In artikel 8 wordt melding gemaakt van een eventueel periodiek onderzoek van de aangewezen keuringsinstanties. De leden van de RPF-fractie vragen wie dit onderzoek uitvoert en door wie de kosten die daaruit voortvloeien worden vergoed.

In het wetsvoorstel wordt geen melding gemaakt van de zogenaamde «jet-ski's». De leden vragen wat de positie van deze vaartuigen is en welke regels hiervoor gelden met betrekking tot de veiligheid.

Artikel 18

Tenslotte vragen de leden van de PvdA-fractie of de Scheepvaartinspectie voldoende bevoegdheden heeft om toe te zien op de naleving van deze wet. Zou ook een opsporingsbevoegdheid niet wenselijk zijn?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen