

Vergaderjaar 2006–2007

30 974

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 5 juni 2007

Op 17 april 2007 heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat belast met het voorbereidend onderzoek naar de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) verslag uitgebracht.

De regering heeft met belangstelling kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de leden en zij gaat er van uit dat met deze beantwoording de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende is voorbereid.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie ontvangen graag een reactie op een aantal vragen en opmerkingen in verband met het rapport van het Centraal Planbureau «Beoordeling projecten ruimtelijke economie, innovatie en onderwijs» van oktober 2006¹ waarin wordt gesteld, dat de baten van het project beperkt zijn. Het is het CPB niet duidelijk waarom de regering het volledige project moet bekostigen. In het kader van het level playing field ten opzichte van het wegvervoer zet het CPB hier vraagtekens bij.

Alvorens antwoord te geven op de vragen van de leden van de CDA-fractie is het, ter voorkoming van eventuele verwarring, verstandig, eerst meer in het algemeen in te gaan op hetgeen waartoe de richtlijn 2005/44/EG (RIS-richtlijn) verplicht.

De RIS-richtlijn legt de verplichting op aan de lidstaten om aan de binnenvaart navigatieondersteuning en informatiesystemen ter beschikking te stellen die geharmoniseerd, interoperabel en vrij toegankelijk zijn. Schippers worden op grond van de richtlijn echter niet verplicht om gebruik te maken van deze geharmoniseerde diensten. Wel zullen de lidstaten alles in het werk moeten stellen om de schippers te overtuigen van het nut en de noodzaak om van deze aangeboden diensten gebruik te maken. Nederland, maar ook de andere EU-lidstaten, kent al geruime tijd een meldplicht voor het vervoer van bepaalde stoffen en voor bepaalde cate-

¹ CPB Document no 130 oktober 2006: Beoordeling projecten ruimtelijke economie, innovatie en onderwijs, (2006) p. 76.

gorieën van vaartuigen (zie artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement).

Ook worden schippers nu al voorzien van actuele (vaarweg)informatie via de zogeheten berichten aan de scheepvaart. De richtlijn zorgt voor harmonisering van deze systemen binnen de Europese Unie. Dit is op de allereerste plaats van belang voor de binnenvaart zelf. Een schipper kan overal in Europa op precies dezelfde manier gebruik maken van de diensten die de autoriteiten aanbieden.

River Information Services (RIS) maken het ook mogelijk om nieuwe toepassingen in te voeren die het verkeersmanagement voor de binnenwateren, een publieke taak van de overheid, efficiënter en beter laten verlopen en de veiligheid op de vaarwegen op een hoger plan brengen. Dat betekent onder andere aanpassing van de bestaande verkeersposten en plaatsing van aanvullende walinfrastructuur. Daarnaast is het de bedoeling dat binnenschepen (net als zeeschepen) worden voorzien van transponders (zend-ontvangstapparatuur via het zogenaamde Automatic identification system (AIS)), waarmee de actuele positie-informatie van elk schip beschikbaar komt voor de verkeersposten en voor alle andere verkeersdeelnemers. Dit positie-informatiesysteem voor de binnenvaartvloot zal daarmee naadloos aansluiten op dat voor de zeevaart. Dit betekent dat ook in de wateren waar zowel zee- als binnenschepen varen, elke verkeersdeelnemer over alle verkeersinformatie beschikt van de overige vaarweggebruikers. De veiligheid is daarmee ook in deze zogeheten menggebieden gewaarborgd.

Om een snelle invoering van dit AIS-systeem, dat zowel de autoriteiten als de gebruikers voordelen biedt en de veiligheid op de vaarweg verhoogt, mogelijk te maken is de Staat bereid om gedurende de periode van vrijwillige invoering, voor een nader te bepalen deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenschepen, een rol te spelen in de financiering, een en ander onder de voorwaarde dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat. Dit is vastgelegd in een op 14 november 2006 getekend convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel. Ook is in het convenant vastgelegd dat er voor 2009 in Nederland geen verplichting zal komen tot het aan boord hebben van AIS.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal vragen en opmerkingen naar aanleiding van het hierboven genoemde CPB-rapport. Anders dan de leden van de CDA-fractie veronderstellen, heeft het bedoelde rapport slechts betrekking op de invoering van AIS (in het rapport aangeduid met de termen «elektronische melding» en «monitornetwerk») en niet op de invoering van RIS als geheel.

Noch de RIS-richtlijn, noch dit wetsvoorstel verplicht tot de invoering van AIS. De RIS-richtlijn, verplicht de lidstaten wat betreft de verkeersgerelateerde informatiediensten (slechts) tot het aanbieden van inland ECDIS (elektronische navigatiekaarten), gestandaardiseerde berichten aan de scheepvaart en het mogelijk maken van de ontvangst van elektronische berichten. Dit wetsvoorstel treft daarvoor de nodige wettelijke bepalingen. Wel laat de RIS-richtlijn de mogelijkheid, AIS als onderdeel van RIS aan te bieden. Deze mogelijkheid staat los van dit wetsvoorstel en behoeft derhalve ook niet op de implementatiedatum van de RIS-richtlijn (20 oktober 2007) in Nederland te zijn geïmplementeerd. Over de wijze waarop de invoering van AIS voor de binnenvaart kan plaatsvinden zal ik de Kamer in de tweede helft van dit jaar nader informeren. Ik zal daarbij dan ook meer uitgebreid ingaan op het rapport van het CPB en de vragen die daarover leven bij de leden van de CDA-fractie.

In Oostenrijk is, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie, al begonnen met de installatie van transponders ten behoeve van AIS aan boord van schepen die varen over Oostenrijkse wateren. Het Oostenrijkse ministerie overweegt om het gebruik daarvan vanaf begin 2008 verplicht te stellen. Het Oostenrijkse systeem is uiteraard in overeenstemming met de technische richtsnoeren die op grond van de richtlijn kunnen worden vastgesteld en zal daarom uitwisselbaar zijn met het Nederlandse systeem. Duitsland en België beraden zich nog over aanpak en invoering van positie-informatie apparatuur.

Wat betreft de kostenverdeling die de invoering van AIS in Oostenrijk met zich brengt wordt opgemerkt dat de Oostenrijkse overheid het grootste deel van de kosten voor haar rekening zal nemen. De overheid financiert de kosten van een transponder en vergoedt de installatie- en aansluitingskosten aan boord.

De schipper krijgt voor een bedrag van € 500 een functionerende transponder voor een periode van 3 jaar in bruikleen. Na afloop van die periode wordt de transponder eigendom van de schipper.

Doel van de richtlijn

De leden van de CDA-fractie horen graag van de regering voor welke actoren RIS voordelen biedt boven de huidige systemen en welke vereenvoudiging van taken er optreedt voor de betrokken bevoegde instanties. De RIS-richtlijn heeft voor verschillende actoren grote voordelen. Op dit moment sluiten de informatiesystemen die in de verschillende lidstaten in gebruik zijn, niet op elkaar aan. Informatie is daarom niet of pas na veel inspanningen, overdraagbaar naar een buurland. De RIS-richtlijn stelt regels voor harmonisering van deze systemen. Dankzij deze harmonisering kunnen de autoriteiten uit de verschillende lidstaten voortaan op eenvoudige wijze elkaars informatie ontvangen. Dit is niet alleen van groot belang bij bijvoorbeeld calamiteiten, stremmingen etc. maar naar verwachting zal de kwaliteit van de verzamelde informatie over de binnenvaart ook toenemen. Anderzijds vaart ook de schipper er wel bij: hij hoeft zijn scheepsgegevens nog maar één keer op te geven, namelijk op het moment van vertrek. Alle verplichte meldingen bij het passeren van regio-grenzen of landsgrenzen komen te vervallen; zij worden automatisch doorgegeven. De melding van de scheepsgegevens vindt plaats volgens een vast format waardoor de kans op fouten aanzienlijk vermindert. Zeker rekening houdend met de huidige praktijk waarin informatieoverdracht meestal plaatsvindt via marifoon of fax. Hierbij ontstaan snel fouten. Ook de berichten aan de scheepvaart zullen binnen de lidstaten in verschillende talen, waaronder het Nederlands, in een vast format worden weergegeven. Omdat elektronische navigatiekaarten volgens dezelfde standaarden worden vervaardigd kan de schipper deze kaarten voortaan bij grensoverschrijdingen blijven gebruiken.

Tenslotte mag hier niet onvermeld blijven dat RIS het bedrijfsleven de kans biedt om met de informatie die in RIS beschikbaar komt, toepassingen te ontwikkelen voor de binnenvaartsector. Denk daarbij aan bijvoorbeeld de ontwikkeling van logistieke planningssystemen die de kwaliteit van de binnenvaart zal doen toenemen.

De RIS-richtlijn richt zich tot de vaarwegen van klasse IV en hoger. Dit zijn, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie, alle relevante scheepvaartwegen, in Nederland, maar ook in de andere lidstaten. Binnen Nederland worden hiermede bijvoorbeeld de routes Amsterdam–Antwerpen, Rotterdam–Duitsland, Maastricht–Rotterdam en de route Amsterdam–Delfzijl volledig gedekt.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering wat zij verstaat onder «alle relevante gegevens» die door de overheid verstrekt moeten worden

om RIS optimaal te laten functioneren. Hieronder worden alle relevante gegevens verstaan die nodig zijn voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zowel in de normale situatie als bij bijvoorbeeld incidenten en calamiteiten. Gedacht moet bijvoorbeeld worden aan openingstijden van sluisen en bruggen, stremmingen als gevolg van werkzaamheden of incidenten, maar ook aan afwijkende waterhoogten.

De leden van de fracties van CDA en PvdA stellen terecht dat de richtlijn de schipper niet verplicht om de RIS-systemen te gebruiken. Vanzelfsprekend zullen de lidstaten proberen de schippers te overtuigen van het nut en van de noodzaak om van deze diensten gebruik te maken. Daartoe vindt overleg plaats met de brancheorganisaties, zowel op nationaal niveau als op internationaal niveau. Negatieve gevolgen of consequenties voor niet deelnemende schippers zijn er derhalve niet. Het blijft voor schippers mogelijk om de huidige werkwijze aan te houden.

De leden van de fracties van CDA en PvdA stellen verschillende vragen over het te verwachten gebruik van RIS. In reactie daarop wordt opgemerkt dat Nederlandse schippers op dit moment al veelvuldig gebruik maken van verschillende, op zichzelf staande toepassingen, die hier al geruime tijd geleden zijn geïntroduceerd en die nu onder de noemer van RIS komen te vallen. De systematiek van de verspreiding van de «berichten aan de scheepvaart», maar ook de verplichte melding van bepaalde stoffen en voor bepaalde categorieën van schepen (al dan niet elektronisch) zullen vanzelfsprekend ook na de harmonisatie blijven bestaan. Nieuw zijn de elektronische navigatiekaarten en het uitzenden van actuele positie-informatie via de transponder (AIS). Steeds meer schippers zijn zich bewust van de grote voordelen van goede, actuele navigatiekaarten. Uit verkoopcijfers van leveranciers van zogenaamde elektronische kaart-viewers valt af te leiden dat inmiddels al een kwart van de schippers hiervan gebruik maakt.

In aanvulling op de beantwoording van de eerste vraag in deze nota waarbij is ingegaan op het positiebepalingssysteem met AIS-transponders, ligt het niet in de lijn der verwachting dat er wat dat systeem betreft een kritische ondergrens wordt bereikt. De in het verleden opgedane ervaringen met de introductie van de marifoon en radar kunnen hier wellicht als leidraad dienen. Ook toen waren veel schippers aanvankelijk sceptisch. Thans ligt voor de beroepsscheepvaart de uitrustingsgraad van deze instrumenten tussen de 80 en 100%.

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten welke voordelen er precies voor schippers zijn en hoe groot deze zijn. Het voordeel van RIS is dat de informatie en de diensten die de overheid ter beschikking wil stellen aan de schipper zijn geconcentreerd in één systeem. Alle informatie die de schipper nodig heeft om zijn reis voor te bereiden en uit te voeren, is daarin voor hem direct beschikbaar via één webadres. Schippers hoeven hun informatie niet langer op tal van plaatsen bij elkaar te zoeken. Voorts hoeft de schipper met RIS nog maar éénmaal zijn scheeps- en ladinggegevens te verstrekken. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waar hij steeds opnieuw bij het passeren van regio- en landsgrenzen gegevens moet doorgeven. Daarnaast kunnen schippers direct worden geïnformeerd bij calamiteiten, stremmingen etc. Invoering van AIS betekent dat schippers over de juiste positie-informatie beschikken van de andere vaarweggebruikers. Hierdoor zullen zij in staat zijn veiliger te navigeren.

Wat de kosten betreft wordt, in antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de PvdA-fractie opgemerkt dat in de meeste gevallen schippers met bestaande apparatuur, al dan niet met een update van de software, kunnen deelnemen. In voorkomende gevallen zal alsnog moeten

worden overgegaan tot de aanschaf van een computer met software. Hieraan zijn de gebruikelijke kosten die de aanschaf van een nieuwe computer met zich brengt verbonden.

In reactie op opmerkingen van de leden van de PVV-fractie aangaande administratieve rompslomp of investeringen in apparatuur als gevolg van dit wetsvoorstel wordt opgemerkt dat de administratieve lasten voor schippers bij het gebruik van RIS naar verwachting zullen dalen. Immers de schipper hoeft zich per reis nog maar eenmaal te melden met een elektronisch bericht. Op dit moment moet hij nog op verschillende plaatsen gegevens opgeven. De papieren die de ladinginformatie bevatten zijn niet langer nodig. De gegevens reizen elektronisch mee met het schip. Echter, als al eerder opgemerkt, de invoering van RIS, zoals bedoeld in dit wetsvoorstel, staat het continueren van de huidige werkwijze niet in de weg. Een schipper is immers niet verplicht van de aangeboden RIS-diensten gebruik te maken.

Verhouding tot andere Europese richtlijnen en daarop gebaseerde relevante Nederlandse regelgeving

De leden van de CDA-fractie zouden graag van de regering vernemen wat zij in deze verstaat onder een «bepaalde hoedanigheid» waarover men moet beschikken alvorens gebruik te kunnen maken van RIS. Anders dan in de Telecommunicatiewet, waar sprake is van een openbaar elektronisch communicatienetwerk dat voor een ieder beschikbaar is, is het hebben van een bepaalde hoedanigheid noodzakelijk om van de RIS-diensten gebruik te mogen maken. RIS is geen openbaar elektronisch communicatienetwerk. In verband daarmee is deze dienst ook niet voor een ieder beschikbaar. Dit blijkt ook uit de definitie in de RIS-richtlijn van RIS (artikel 3, onderdeel a) en van RIS-gebruikers (artikel 3, onderdeel g). RIS zijn immers diensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart. Om deze reden wordt in de memorie van toelichting over «een bepaalde hoedanigheid» gesproken. Uit de definitie van RIS-gebruikers kunnen de door de leden van de CDA-fractie gevraagde tien meest voor de hand liggende categorieën die over de bepaalde hoedanigheid beschikken worden afgeleid. Te denken valt dan aan: schippers, RIS-operatoren, sluis-, of brugwachters, bevoegde autoriteiten, haven- en terminalexploitanten, operatoren van calamiteitencentra, vlootbeheerders, scheepsagenten, verladers en tussenpersonen op het gebied van het vervoer.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat de in de richtlijn opgenomen definitie van RIS-gebruikers in de algemene maatregel van bestuur die ter verdere implementatie van deze richtlijn tot stand zal worden gebracht, zal worden geïmplementeerd (artikel 1 Besluit gegevens scheepvaart 2007).

De leden van de CDA-fractie vragen of het mogelijk is te voorkomen dat persoonsgegevens worden gebruikt voor andere doeleinden dan strikt noodzakelijk voor het functioneren van RIS. Alhoewel misbruik van persoonsgegevens natuurlijk nooit volledig kan worden uitgesloten, zijn ter voorkoming hiervan een aantal voorzieningen getroffen. In het voorgestelde artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet, is de zogenaamde doelbinding voor de verwerking van persoonsgegevens zoals noodzakelijk op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens. Dit betekent dat de verwerking van persoonsgegevens alleen zal mogen geschieden indien dit noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet gestelde voorschriften omtrent de toepassing van RIS. In de voorgestelde algemene maatregel van bestuur (Besluit gegevens scheepvaart 2007) wordt daarnaast nog expliciet bepaald dat de verwerking van zogenaamde locatiegegevens slechts

onder aldaar genoemde voorwaarden geoorloofd is. Ook wordt bepaald dat de verwerking van gegevens ten behoeve van een RIS-dienst slechts is toegestaan voor zover en voor zolang dat noodzakelijk is voor de levering van die RIS-dienst. Daarnaast geeft artikel 9 van de Wet bescherming persoonsgegevens een algemeen afwegingskader dat in ieder geval altijd moet gevolgd.

In het Besluit gegevens scheepvaart 2007 wordt daarnaast een zorgplicht op de bevoegde autoriteit gelegd om zorg te dragen voor de bescherming van de persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer van RIS-gebruikers. Tevens is de bevoegde autoriteit gehouden om in het belang van de bescherming van de persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer van de RIS-gebruikers passende technische en organisatorische maatregelen te nemen ten behoeve van de veiligheid en de beveiliging van de aangeboden RIS-diensten.

De regering is van mening dat met bovengenoemde regelgeving een afdoende juridisch kader wordt geboden om te voorkomen dat persoonsgegevens voor commerciële doeleinden zouden worden misbruikt. Toezicht op de naleving en de handhaving van alle wetgeving met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens die worden verwerkt in overeenstemming met het EU-recht, is opgedragen aan het College bescherming persoonsgegevens. Dit geldt ook voor het bijgaande wetsvoorstel.

Eventuele individuele gevallen van misbruik van persoonsgegevens door ambtenaren kunnen worden aangepakt via het tuchtrecht voor ambtenaren. Daarnaast staat voor burgers en bedrijven in gevallen van vermoeden van misbruik van persoonsgegevens de in het kader van de privacybescherming gebruikelijke weg open naar de burgerlijke rechter ten behoeve van een aansprakelijkheidsstelling.

Tevens vragen de leden van de CDA-fractie of de regering nader kan toelichten hoe gewaarborgd wordt dat bij de implementatie van de RIS-richtlijn de bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd wordt, conform Europese en Nederlandse regelgeving.

Los van het algemeen toepasselijke kader op basis de Wet bescherming persoonsgegevens¹, worden in het Besluit gegevens scheepvaart 2007 de relevante bepalingen uit de Telecommunicatiewet, zij het terminologisch meer op RIS toegespitst, overgenomen. Deze bepalingen uit de Telecommunicatiewet dienen specifiek ter implementatie van richtlijn nr. 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PbEG L 201). De RIS-richtlijn verplicht in artikel 9, eerste lid, tot het inacht nemen van deze richtlijn uit 2002. Langs deze weg wordt een dekkend stelsel van privacybescherming ten aanzien van RIS bereikt. Voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt wijs ik graag op betreffende paragraaf in de memorie van toelichting.

Advies Raad van State

De leden van de fractie van het CDA en VVD vragen wie wordt aangewezen als autoriteit voor het verwerken van RIS-gegevens. In reactie hierop wordt opgemerkt dat als autoriteit voor het verwerken van de gegevens van RIS, net zoals dat op dit moment feitelijk reeds het geval is in de gevallen waarin sprake is van een wettelijke meldingsplicht, steeds de Hoofdingenieur-directeur van de betreffende directie van Rijkswaterstaat (in het dagelijks spraakgebruik aangeduid als HID) zal worden aangewezen.

Wat betreft de opmerkingen van de Raad van State inzake het aan de minister delegeren van de bevoegdheid tot het stellen van regels, wordt,

¹ In deze wet is de algemene Europese privacyrichtlijn, te weten richtlijn nr. 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PbEG L 281), geïmplementeerd.

in reactie op opmerkingen van de leden van de fracties van CDA en VVD, opgemerkt dat het goed gebruik is bij het opstellen van nieuwe wetgeving te trachten deze nieuwe wetgeving zo veel mogelijk te laten aansluiten bij bestaande wetgeving. Omdat de nieuwe wetgeving in dit geval betrekking heeft op de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer in het kader van het scheepvaartverkeer, diende er een keuze gemaakt te worden tussen de structuur van de wetgeving op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens en die van de Scheepvaartverkeerswet. Gelet op het feit dat het het meest in de rede lag de RIS-richtlijn in de scheepvaartverkeerswetgeving te implementeren, is het, wat betreft de bevoegdheidsverdeling in deze, bijna onontkoombaar bij het systeem van die wetgeving aan te sluiten. Op grond van de scheepvaartverkeerswetgeving is de HID op dit moment al de bevoegde autoriteit aan wie diverse wettelijk vastgelegde meldingen gedaan moeten worden. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld de meldingen omtrent het tijdstip van vertrek uit een haven door bepaalde categorieën van schepen of met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van het al eerder genoemde artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement.

Om deze reden is er, wat betreft het beheer van het meldingssysteem voor gekozen, diezelfde bevoegde autoriteit, zoals dat nu ook al het geval is, aan te wijzen als verantwoordelijke voor de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer.

Wat betreft de eisen die aan de bevoegde autoriteit gesteld zouden moeten worden in het kader van de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer, is, zoals al gezegd, aansluiting gezocht bij de betreffende bepalingen uit hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet die zijn gesteld als gevolg van de in de implementatie van de in artikel 9 van de RIS-richtlijn aangehaalde richtlijnbevestigingen inzake privacy-bescherming. Deze bepalingen laten de lidstaten geen ruimte tot eigen beleidsinhoudelijke keuzes.

Daarbij komt dat ook de combinatie van de aanwijzingen 26, tweede lid, en 339 van de Aanwijzingen voor de regelgeving naar mening van de regering delegatie aan de minister tot het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften in deze mogelijk maken. Er is hier immers sprake van implementatiewetgeving waarbij de Nederlandse wetgever, behoudens op punten van ondergeschikte aard, geen ruimte wordt gelaten voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes.

Alhoewel ik begrip heb voor de wens van de leden van de CDA-fractie de bedoelde algemene maatregel van bestuur (Besluit gegevens scheepvaart 2007) bij uw Kamer voor te hangen, ben ik niet voornemens dit wettelijk te regelen. Aanwijzing 35 van de Aanwijzingen voor de regelgeving stelt immers dat hiervoor bijzondere redenen aanwezig moeten zijn. Omdat, zoals gezegd, de richtlijn geen ruimte laat (ook niet wat betreft de privacy-bescherming) voor beleidsinhoudelijke keuzes en het besluit inhoudelijk overeenkomt met vergelijkbare bepalingen uit de Telecommunicatiewet, zijn er op dit moment geen bijzondere redenen wettelijk vast te leggen dat een concept van dit besluit dient te worden voorgehangen. Kabinetsbeleid is immers terughoudendheid te betrachten met parlementaire betrokkenheid bij gedelegeerde regelgeving ter voorkoming van de verlenging van de totstandkomingsprocedure van algemene maatregelen van bestuur (Kamerstukken II, 2006/07, 29 383, nr. 75). Een en ander neemt echter niet weg dat een ontwerp van het betreffende besluit, dat tevens aan het College bescherming persoonsgegevens ter advisering wordt aangeboden en bij het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat in consultatie gaat, ter informatie als bijlage bij deze nota is gevoegd¹.

In artikel 11, derde lid, van het bijgevoegde ontwerp-besluit is, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie,

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

bepaald dat persoonsgegevens uitsluitend ten behoeve van
RIS-doeleinden mogen worden verwerkt.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa