

Vergaderjaar 2005–2006

30 643

Opheffing van het Scheepvaartfonds 1955, wijziging van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en herstel van enkele gebreken in andere wetten op het terrein van verkeer en waterstaat

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Dit wetsvoorstel strekt tot intrekking van de zogenoemde Wet Scheepvaartfonds 1955¹, tot verduidelijking en aanvulling van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en tot reparatie van enkele andere wetten op het terrein van verkeer en waterstaat. Met de intrekking van de Wet Scheepvaartfonds 1955 geeft dit wetsvoorstel tevens uitvoering aan het programma Beter Geregeld van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot herijking en verbetering van de wetgeving op het terrein van het ministerie en het kappen van zogenoemd «dor hout» waarmee vergeten, uitgewerkte of niet meer toegepaste regelgeving wordt ingetrokken.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

ARTIKEL I (opheffing Scheepvaartfonds 1955)

De Wet Scheepvaartfonds 1955 maakt deel uit van een pakket maatregelen van vlak na de Tweede Wereldoorlog. De wet is de opvolger van het Besluit Scheepvaartfonds 1944, dat vooral zag op de exploitatie van de tijdens de oorlog door de Staat in bezit gevorderde koopvaardijvloot. In de jaren vijftig waren de gevorderde schepen aan de eigenaren teruggegeven, met uitzondering van drie schepen van het type Victory. Deze drie Victory-schepen werden in hoofdzaak ingezet voor het vervoer van emigranten. Ook werden voor het vervoer van emigranten schepen van derden gehuurd.

De Wet Scheepvaartfonds 1955 voorziet in de instelling van een van de rijksbegroting afgescheiden fonds voor het afzonderlijk beheer terzake van het gebruik door de Staat van door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen schepen. Aan een afgescheiden fonds bestond indertijd behoefte, omdat de overheid in de jaren vijftig «ten gevolge van omstandigheden» tot taak had om een deel van het emigrantenvervoer dat in die jaren plaatsvond te verzorgen.² Aan deze betrokkenheid van de overheid bij het emigrantenvervoer over zee is reeds vele jaren geleden een einde gekomen. In de begroting van het ministerie zijn dan ook geen gelden meer gereserveerd voor deze taak. Het Scheepvaartfonds 1955 als zodanig

¹ Wet van 16 december 1954 tot vervanging van het fonds, ingesteld bij het Besluit Scheepvaartfonds 1944, door het Scheepvaartfonds 1955 (Stb. 611).

² Kamerstukken II 1953/54, 3578, nr. 3.

is echter tot op heden niet opgeheven. De voorgestelde intrekking van de Wet Scheepvaartfonds 1955 strekt tot opheffing van dat fonds.

ARTIKEL II (wijziging Wet beheer rijkswaterstaatswerken)

Onderdeel A (wijziging artikel 1a)

De recente wijziging van de Wet op de waterkering (Wwk)¹ heeft de vraag opgeroepen of de reikwijdte van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is verkleind. Dit in verband met de verwijzing naar de Wwk in artikel 1a van de Wbr. Dit is echter niet het geval. De onderhavige wijziging neemt deze onduidelijkheid weg, door artikel 1a van de Wbr zo te wijzigen dat alleen bij primaire waterkeringen die op de als bijlage I bij de Wwk behorende landkaart zijn aangegeven, de buitenkruinlijn van die waterkering bepalend is voor het toepassingsbereik van de Wbr. Voor de overige waterkeringen, waaronder ook de primaire waterkeringen die aangegeven zijn op de als bijlage IA bij de Wwk behorende landkaart, wordt het beheergebied (nog steeds) bepaald door de lijn van de hoogwaterkerende gronden zoals opgenomen in het Besluit rijksrivieren.

Onderdeel B (wijziging artikel 6)

Deze wijziging maakt het mogelijk om de toegang tot een veiligheidszone in het Nederlandse deel van de Noordzee te verbieden of te beperken. Deze wijziging is met name nodig ter bescherming van in de Noordzee aan te leggen windturbineparken.

Het VN-Zeerechtverdrag² kent de kuststaat de bevoegdheid toe tot het instellen van veiligheidszones rondom kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen (zie artikel 60, vierde tot en met zevende lid, van dat verdrag) in de exclusieve economische zone (hierna: EEZ). Voor de onder de Wbr vallende installaties en andere werken biedt artikel 6 Wbr een instrument dat in beginsel mede voor het instellen van een veiligheidszone geschikt is: het voorziet erin dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de toegang tot een waterstaatswerk geheel of gedeeltelijk kan verbieden of beperken door middel van een daartoe strekkende bekendmaking, geplaatst bij het betrokken waterstaatswerk. Artikel 6 Wbr kent een algehele uitzondering op de mogelijkheid een bepaald gebruik van een waterstaatswerk, zoals de zee, te kunnen tegengaan, namelijk waar het gaat om het gebruik door het openbaar verkeer. Onderdeel B voegt aan de bepaling dat de bevoegdheid van de minister om de toegang tot een waterstaatswerk te beperken in de EEZ niet van toepassing is op het gebruik door het openbaar verkeer, toe: *tenzij* het verbod of de beperking van de toegang betrekking heeft op een veiligheidszone als bedoeld in artikel 60 van het VN-Zeerechtverdrag, dus in de exclusieve economische zone.

Artikel 6 Wbr laat, ook na de voorgestelde aanpassing, nog steeds de mogelijkheid open dat de minister, in het kader van vergunningverlening, beperkingen kan stellen ten aanzien van het situeren van werken en de daarbij behorende veiligheidszones.

De aanwijzing van een veiligheidszone in de EEZ staat niet in de weg aan het toestaan van bijvoorbeeld onderhoudsschepen en toezichthouders. In de territoriale zee beschikt de kuststaat over een meer algemene rechtsmacht en is toepassing van artikel 60 van het VN-Zeerechtverdrag niet aan de orde. Met het oog op de veiligheid, de transparantie en de eenduidigheid van het zeebeleid en de wettelijke voorschriften is het gewenst dat in de Noordzee voor de EEZ en voor de territoriale zee overeenkomstige regimes ter zake bestaan. Daartoe strekt onderdeel b van het tweede lid. De term «veiligheidszone» is in dat onderdeel echter achterwege gelaten, aangezien ook het VN-Zeerechtverdrag die term niet kent. In plaats daarvan staat het verdrag toe dat het «recht van onschuldige doorvaart»

¹ Wet van 28 april 2005 tot wijziging van de Wet op de waterkering (Wwk) en intrekking van de Deltawet grote rivieren, de Deltawet, de Deltaschadewet, de Wet schade oesterkwekers, de Vergunningwet Westerschelde, de Zuiderzeewet en de Zuiderzeesteunwet (Stb. 275), in werking getreden met ingang van 28 september 2005 (Stb. 461).

² Verdrag inzake het recht van de zee (Trb. 1983, 83).

in de territoriale zee aan regels wordt onderworpen ter bescherming van voorzieningen en installaties (artikel 21, eerste lid, onder b). Voor veiligheidszones gelden ook de internationale normen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Resolutie A.671(16) van de IMO bepaalt dat de locatie van een installatie op zee en de breedte van de veiligheidszone eromheen moeten worden bekendgemaakt door mededelingen aan zeelieden, radioberichten en licht- en geluidsignalen. Permanente installaties moeten zichtbaar worden gemaakt op alle daarvoor geschikte scheepskarten. Uiteraard zal deze resolutie in acht worden genomen bij de toepassing van artikel 6 Wbr.

ARTIKEL III (wijziging artikel 9 Scheepvaartverkeerswet)

Dit artikel beperkt de huidige verplichte betrokkenheid van de Minister van Justitie bij het stellen van nadere regels tot die regels die van belang zijn voor politieambtenaren. Bij de Minister van Justitie bestaat geen behoefte om ook betrokken te worden bij de vaststelling van nadere regels voor andere ambtenaren.

Duidelijkheidshalve wordt de bevoegdheid tot subdelegatie overgeheveld van het derde naar het tweede lid («of krachtens»). Het derde lid regelt dan alleen nog de betrokkenheid van de Minister van Justitie.

ARTIKEL IV (wijziging artikel 11 Tracéwet)

Deze wijziging herstelt een onjuiste verwijzing.

ARTIKEL V (wijziging Wet luchtvaart)

Onderdeel A (wijziging artikel 2.1)

Abusievelijk is overtreding van voorschriften verbonden aan een ontheffing verleend krachtens artikel 2.1, vierde lid, van de Wet luchtvaart niet strafbaar gesteld. Als een ontheffing wordt verleend is het verbod voor de geadresseerde van de ontheffing niet van toepassing. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. De beperkingen hebben betrekking op de reikwijdte van de ontheffing. Wie niet aan de beperkingen voldoet, valt niet onder de ontheffing en handelt daarmee in strijd met het verbod waarop de ontheffing een uitzondering creëert.

Binnen de reikwijdte van de ontheffing kunnen door middel van voorschriften verplichtingen worden opgelegd. Overtreding van deze voorschriften doet aan de geldigheid van de ontheffing niet af. De overtreder valt dus niet onder het oorspronkelijke verbod. Gelet op het vorenstaande wordt overtreding van aan een ontheffing verbonden voorschriften apart strafbaar gesteld en overtreding van de beperkingen bij een ontheffing niet.

Onderdeel B (wijziging artikel 2.3)

Deze wijziging is nodig door de wijziging van artikel 2.1.

Onderdeel C (wijziging artikel 8.8)

In het voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol zoals dat oorspronkelijk bij de Tweede Kamer was ingediend, was het luchthavenindelingbesluit een besluit dat werd genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat¹. Bij nota van wijziging is dit gewijzigd in een algemene maatregel van bestuur die op de negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht staat. Hierbij is verzuimd het derde lid van artikel 8.8 aan te passen. Op grond van die bepaling zijn gemeenten verplicht binnen een jaar na

¹ Kamerstukken II 2000/01, 27 603, nr. 2.

het onherroepelijk worden van het besluit bestemmingsplannen aan te passen. Onderdeel C herstelt deze omissie.

Onderdeel D (wijziging artikel 11.2a)

Artikel 11.2a, derde lid, regelt dat de houder van een erkenning als bedoeld in artikel 3.25 van de wet, gehouden is tot betaling van het door de minister terzake van de kosten van toezicht vastgestelde tarief. Uit de toelichting bij deze bepaling blijkt dat het de bedoeling is dat deze betalingsverplichting ook gaat gelden¹ voor de houder van een «AOC» (Air Operator's Certificate, zie artikel 1.1, eerste lid, onder a, Wet luchtvaart): «Het derde lid geeft de mogelijkheid voor deze inspectie een vergoeding te vragen. Het betreft een vooraf aangekondigde controle of nog steeds aan de eisen voor erkenning dan wel voor de AOC wordt voldaan.»² Het huidige derde lid geldt echter alleen voor de houder van een erkenning. Deze omissie wordt nu hersteld.

ARTIKEL VI (wijziging artikel 1 Wet op de economische delicten)

Deze wijziging betreft een redactionele correctie.

ARTIKEL VII (wijziging artikel 5 Wet op de waterhuishouding)

Als gevolg van een niet geheel eenduidige aanduiding in de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water (Stb. 2005, 303) van nummers van te wijzigen leden van artikel 5 van de Wet op de waterhuishouding is in artikel 3, onder B, onderdeel 2, van de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb (Stb. 2005, 282) een fout geslopen. De tekst van artikel 5, vierde en vijfde lid, Wet op de waterhuishouding zou daardoor met ingang van 22 december 2006 (de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepalingen van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water) niet luiden zoals beoogd. Artikel VII herstelt dat. Voor het geval dat deze reparatie onverhoopt later in werking mocht treden dan met ingang van 22 december 2006, voorziet artikel X, tweede lid, in terugwerkende kracht tot en met die datum.

ARTIKEL VIII (wijziging Wet pleziervaartuigen)

Onderdeel A (wijziging artikel 7)

Bij de wijziging van de Wet pleziervaartuigen in 2004 (Stb. 604) is abusievelijk nagelaten het zesde lid van artikel 7 te laten vervallen. Het zesde lid is namelijk in een gewijzigde vorm in artikel 7a opgenomen. Met de voorgestelde wijziging wordt hierin alsnog voorzien.

Onderdeel B (wijziging artikel 15)

Deze wijziging vervangt twee rechtstreekse verwijzingen naar toepasselijke Europese richtlijnen door een delegatiegrondslag, op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat deze richtlijnen in een ministeriële regeling kan aanwijzen. De reden hiervoor is een zuiver praktische, namelijk om niet de Wet pleziervaartuigen te hoeven wijzigen indien toepasselijke richtlijnen worden toegevoegd of geschrapt, zoals nu het geval is. Aanleiding voor de onderhavige wijziging is namelijk dat één van deze richtlijnen, richtlijn 88/77/EEG³, wordt vervangen door richtlijnen 2005/55/EG⁴ en 2005/78/EG.⁵

¹ Na inwerkingtreding van hoofdstuk 4 van de wet (Vluchtuitvoering).

² Kamerstukken II 1998/99, 26 336, nr. 3, blz. 21.

³ Richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L 36).

⁴ Richtlijn nr. 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275).

⁵ Richtlijn nr. 2005/78/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 14 november 2005 tot uitvoering van richtlijn nr. 2005/55/EG en tot wijziging van de bijlagen I, II, III, IV en VI daarbij (PbEU L 313).

ARTIKEL IX (wijziging Wet vervoer gevaarlijke stoffen)

De recente wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen bevatte een redactionele wijziging van artikel 15 van de wet die niet kan worden verwerkt. Bij nader inzien bestaat aan de wijziging geen behoefte.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs