

# Vaststelling selectielijst neerslag handelingen Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken over de periode vanaf 1945

16 juni 2008/Nr. C/S&A/08/1364

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Gelet op artikel 5, tweede lid, onder b, van de Archiefwet 1995; De Raad voor Cultuur gehoord (advies van de Raad voor Cultuur van 27 mei 2008, nr. bca-2008.04829/2);

## Artikel 1

De bij dit besluit gevoegde ‘selectielijst voor de neerslag van de handelingen van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de onder hem ressorterende actoren op het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken over de periode vanaf 1945’ en de daarbij behorende toelichting worden vastgesteld.

## Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende selectielijst en toelichting in de Staatscourant zal worden geplaatst.

Den Haag, 16 juni 2008.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,

namens deze:  
P. Brood.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

namens deze:  
de projectdirecteur, Project Wegwerken Archiefachterstanden PWAA,  
A. van der Kooij.

Een belanghebbende kan tegen dit besluit beroep instellen bij de rechtbank binnen het rechtsgebied waarvan hij zijn woonplaats heeft.

## **BASISSELECTIEDOCUMENT voor het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken**

### **Actualisatie (1878) 1945–heden**

Voor de zorgdragers:

- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- Minister van Buitenlandse Zaken
- Minister van Defensie
- Minister van Economische Zaken
- Minister van Financiën
- Minister van Justitie
- Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Concept/maart 2008  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Eindredactie: Project Wegwerken Archief Achterstanden (Nienke Broekema)

### **1. Lijst van afkortingen**

AMvB: Algemene Maatregel van Bestuur art.: artikel  
BSD: Basisselectiedocument  
BZK: (Minister/Ministerie van) Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties  
CMO: Centrum Maritiem Onderzoek  
DGG: Directoraat-Generaal Goederenvervoer  
DGSM: Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken  
DGTL: Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart  
EU: Europese Unie  
EZ: (Minister/Ministerie van) Economische Zaken  
HIP: (Regeling) Haveninterne projecten  
ICONA: Interdepartementale Commissie voor Noordzeeaangelegenheden  
IOZV: Interdepartementale Commissie Interimregeling Zeescheepvaart  
IMO: Internationale Maritieme Organisatie  
IPZ: Investeringspremie Zeescheepvaart  
ISM-Code: International Safety Management Code  
IVW: Inspectie van Verkeer en Waterstaat  
KB: Koninklijk Besluit  
LNV: Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit  
NA: Nationaal Archief  
NIB: Nederlandse Investeringsbank  
NIM: Nederlands Instituut voor Maritieme ontwikkeling  
NLC: Nederlandse Loodsencorporatie  
OCW: (Minister/Ministerie van) Onderwijs, Cultuur & Wetenschappen  
OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling  
ORO: Overkoepelend Rationaliserings-Overleg  
PIVOT: Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn  
PWAA: Project wegwerken archiefachterstanden  
RIO: Rapport Institutioneel Onderzoek

SI: Scheepvaartsinspectie  
SMD: Scheepsmetingsdienst  
Stb.: Staatsblad  
Stcrt.: Staatscourant  
STCW International Convention Concerning Standards, Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers  
STZ: Scheepvaartreglement territoriale zee  
SZW: (Minister/Ministerie van) Sociale Zaken en Werkgelegenheid  
TEZ: Toezichtseenheid Zeevaart  
TOZ: Tripartiet Overleg Zeescheepvaart  
V&W: (Minister/Ministerie van) Verkeer en Waterstaat  
VMD: Vaarwegmarkeringdienst  
WVO: Wet verontreiniging oppervlaktewateren

### **2. Definitie van het BSD**

Een Basis Selectiedocument (BSD) is de vorm waarin een of meerdere selectielijst (en), bedoeld in artikel 5 van de Archiefwet 1995 (Stb. 277), worden vastgesteld. Een selectielijst biedt de grondslag voor het vernietigen dan wel het ter blijvende bewaring overbrengen van de neerslag van handelingen van een zorgdrager en de onder hem ressorterende actoren. Een BSD kan bestaan uit één of meer selectielijsten. Een BSD is gebaseerd op een vastgesteld Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO) en bestrijkt dezelfde periode als dit rapport. Eventuele afwijkingen hiervan worden in het verslag van het driehoeksoverleg verantwoord. Een BSD bevat in principe dezelfde handelingen als het RIO dat aan het BSD ten grondslag ligt. Eventuele afwijkingen hierop worden in het verslag van het gevoerde driehoeksoverleg verantwoord. Indien het RIO een begin- en eindperiode vermeldt wordt de eindperiode niet overgenomen in het BSD, omdat dit ten onrechte zou suggereren dat alle handelingen afgesloten zijn. Een dergelijke wijziging heeft een praktisch nut en betekent geen nader institutioneel onderzoek. Het handelingenblok wijkt in zoverre af van dat van het RIO dat een veld voor de waardering wordt toegevoegd (zie leeswijzer onder hoofdstuk 8). In het veld ‘waardering’ wordt aangegeven of de administratieve neerslag hiervan bewaard dan wel vernietigd moet worden, en welk bewaarcriterium of vernietigingstermijn gehanteerd wordt. De waardering **B** (= bewaren) betekent dat de neerslag voor permanen-

te bewaring wordt overgebracht naar de Rijksarchiefbewaarplaatsen. De waarde-ring V (= vernietiging) betekent dat de neerslag wordt vernietigd. Op welke termijn dat gebeurt, wordt bij de waarde-ring vermeld. Bij voorkeur wordt ook het ingangsmoment vastgelegd (bijv. 3 jaar na vaststelling nieuwe regeling). Zonder nadere aanduiding gaat de vernietigingstermijn in direct na afsluiting van de zaak waarop een dossier betrekking heeft.

Anders dan in het RIO worden in het BSD de handelingen per actor geordend. Indien een BSD bestaat uit lijsten voor actoren onder verschillende zorgdragers, worden deze per zorgdrager geordend. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan het uitgangspunt dat een selectielijst een eenheid is, bevattende handelingen van een zorgdrager en de onder hem ressorterende actoren. Anders gezegd: een selectielijst kan opgebouwd zijn uit (deel)lijsten voor verschillende actoren die onder dezelfde zorgdrager ressorteren.

### 3. Functies van het BSD

Het BSD heeft de volgende functies:

- de selectielijsten in het BSD bieden de grondslag voor de vernietiging en overbrenging van archiefbescheiden waarvoor een zorgdrager verantwoordelijk is (Archiefwet 1995, art. 5, eerste lid);
- voor de zorgdrager is het BSD bovendien van belang voor de bedrijfsvoering en als mogelijke basis voor archiefordening volgens bedrijfsprocessen;
- voor de zorgdrager dient het BSD als verantwoording tegenover de recht- en bewijszoekende burger, die de mogelijkheid heeft tijdens de terinzagelegging invloed uit te oefenen op het bewaar- en vernietigingsbeleid (Archiefbesluit 1995, art. 2, eerste lid, onder d);
- voor de minister belast met het cultuurbeleid (vertegenwoordigd door de Algemeen Rijksarchivaris) is het BSD de verantwoording inzake het bewaar- en vernietigingsbeleid vanuit cultureel-historisch belang (Archiefbesluit 1995, art. 2, eerste lid, onder c);
- voor het Nationaal Archief is het BSD (tezamen met het RIO) het uitgangspunt voor de Institutionele Toegangen.

### 4. Verantwoording

#### 4.1. Doel en werking van het BSD

Een Basis Selectiedocument (BSD) is een bijzondere vorm van een selectielijst. In de regel heeft een BSD niet zozeer betrekking op (alle) archiefbescheiden van één (enkele) organisatie, als wel op het geheel van de bescheiden die de administratieve neerslag vormen van het overheidshandelen op een bepaald beleidsterrein. Een BSD kan bestaan uit één of meer selectielijsten. Het BSD geldt dus voor de archiefbescheiden van verschillende overheidsorganen (veelal ook diverse zorgdragers),

en wel voor zover de desbetreffende actoren op het terrein in kwestie werkzaam zijn (geweest). Dit betekent dat er geen handelingen van particuliere actoren worden opgenomen.

Een BSD wordt opgesteld op basis van institutioneel onderzoek. In een Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO) wordt dan het betreffende beleidsterrein beschreven, evenals de taken en bevoegdheden van de betrokken actoren op dat beleidsterrein. De handelingen van de overheid op het beleidsterrein staan in het RIO in hun functionele context geplaatst. In het BSD zijn de handelingen overgenomen, alleen nu geordend naar de actor. Bovendien is bij elke handeling aangegeven of de administratieve neerslag hiervan bewaard dan wel vernietigd moet worden.

Door de beleidsterreingerichte benadering komen verschillende aspecten betreffende het beheer van de eigen organisatie van de zorgdrager (personeelsbeleid, financieel beleid, etc.) niet aan bod. Voor het selecteren van de administratieve neerslag die betrekking heeft op de instandhouding en ontwikkeling van de eigen organisaties van overheidsorganen dienen een aantal zogeheten 'horizontale' BSD's. Deze horizontale BSD's zijn van toepassing op alle organisaties van de rijksoverheid. Het niveau waarop geselecteerd wordt, is dus niet dat van de stukken zelf, maar dat van de handelingen waarvan die archiefbescheiden de administratieve neerslag vormen. Een BSD is derhalve geen opsomming van (categorieën) stukken, maar een lijst van handelingen van overheidsactoren, waarbij elke handeling is voorzien van een waardering en indien van toepassing een vernietigingstermijn.

Het opgestelde ontwerp-BSD wordt voorgelegd aan de Raad van Cultuur en op verschillende plaatsen terinzage gelegd. Na eventuele wijziging van het ontwerp-BSD kan worden overgegaan tot de vaststelling. Het BSD wordt vastgesteld in een gezamenlijk besluit van de Minister belast met het cultuurbeleid (tegenwoordig de Minister van OCW) en de betrokken zorgdrager(s).

#### 4.2. Definitie van het beleidsterrein

Op het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken kunnen een aantal beleidsvelden worden onderscheiden:

- internationale samenwerking;
- het zeevervoer;
- het zeescheepvaartverkeer;
- de veiligheid van zee- en binnenscheepen;
- de milieuvriendelijkheid van de scheepvaart;
- het beheer van de civiele zeegaande rijksvaartuigen.

– Het beleidsveld 'internationale samenwerking' omvat de handelingen voortkomend uit de behartiging van de Nederlandse maritieme belangen in

internationaal verband. Aangezien de zeescheepvaart bij uitstek een internationale activiteit is, speelt de internationale samenwerking binnen het beleidsterrein een centrale rol. De belangrijkste doelstellingen die de Nederlandse overheid daarbij tracht te verwezenlijken zijn de liberalisatie van de internationale zeevervoersmarkt en de totstandkoming van adequate internationale technische afspraken over veiligheid en milieuvriendelijkheid van de zeescheepvaart..

– Het beleidsveld 'zeevervoer' omvat de zorg voor de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaartvloot en de Nederlandse zeehavens, de zorg voor de positie van de zeescheepvaart ten opzichte van de overige vervoersmodaliteiten – met name het wegvervoer –, de ordening van de zeevervoersmarkt, en de zorg voor een aantal sociale aspecten van het werk aan boord van zeeschepen. Daarnaast dienen tot dit beleidsveld een aantal taken met betrekking tot zaken als de nationaliteit van zeeschepen, en de registratie van schepen en bemanning gerekend te worden.

– Het beleidsveld 'zeescheepvaartverkeer' omvat het nautisch beheer van de Nederlandse vaarwegen waarop in betrekkenende mate zeescheepvaartverkeer plaats vindt. Hoofddoelstelling van de overheid op dit veld is het garanderen van een vlotte en veilige vaart, in het kader waarvan met name de regeling van het scheepvaartverkeer en de beloodsing van schepen een belangrijke rol spelen.

– Het beleidsveld 'veiligheid van zee- en binnenscheepen' omvat de zorg voor de technische veiligheid van de schepen, de zorg voor de lading tijdens het transport en de zorg voor de veiligheid van de opvarenden. In dit kader worden van overheidswege eisen gesteld aan de constructie, inrichting en uitrusting van zee- en binnenscheepen en aan de omvang, samenstelling en vakbekwaamheid van de bemanning. Ook het van overheidswege verrichten van onderzoek naar rampen, ongevallen en incidenten met schepen behoort tot dit beleidsveld.

– Het beleidsveld 'milieuveiligheid van de zeescheepvaart' omvat de zorg voor het voorkómen, beperken en bestrijden van verontreiniging van het mariene milieu ten gevolge van operationele lozingen vanaf schepen of ten gevolge van calamiteiten met schepen. Belangrijk in dit verband zijn onder meer lozingsvoorschriften en maatregelen gericht op de vergroting van de technische en de verkeersveiligheid van de schepen.

– Het beleidsveld 'beheer van de civiele zeegaande rijksvaartuigen' omvat het toezicht op het technisch-economisch beheer als op de technische veiligheid van de civiele zeegaande vaartuigen van de rijksoverheid dan wel van stichtingen of andere instellingen die geheel of

overwegend door de rijksoverheid worden gesubsidieerd.

– Het beleidsveld ‘beheer van de civiele zeegaande rijksvaartuigen’ omvat het toezicht op het technisch-economisch beheer als op de technische veiligheid van de civiele zeegaande vaartuigen van de rijksoverheid dan wel van stichtingen of andere instellingen die geheel of overwegend door de rijksoverheid worden gesubsidieerd.

#### 4.3. Afbakening van het beleidsterrein *Scheepvaart en maritieme zaken*

De scheepvaart omvat het zich te water verplaatsen met vaartuigen en de daarbij behorende diensten en infrastructuur. In de wet- en regelgeving wordt daarbij het begrip vaartuig ruim gedefinieerd als enig drijvend voorwerp dat feitelijk wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel tot verplaatsing te water. Daarbij worden inbegrepen voorwerpen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen die gebruikt worden als een middel van verplaatsing te water. De scheepvaart kent een civiele sector, waartoe onder meer gerekend moet worden de koopvaardijvaart, de beroepsmatige binnenscheepvaart, de visvaart en de pleziervaart, en een militaire sector, die de scheepvaart onder verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie omvat. Onderwerp van dit rapport is de civiele scheepvaart. De militaire scheepvaart (Marine en Kustwacht) is onderwerp van PIVOT-onderzoek bij het Ministerie van Defensie (BSD Militaire Operatiën, Stcrt. 2005/113).

Analoog aan het onderscheid tussen de zee- en de binnenwateren, is ook sprake van zeescheepvaart en binnenscheepvaart. Daarbij is van belang dat er binnenwateren zijn waarop in betekende mate zeescheepvaartverkeer plaatsvindt, namelijk de wateren die de zeehavens verbinden met de zee.

In de zakelijke zeevaart zijn de twee hoofdvormen van vervoer het beroepsvervoer en het eigen vervoer. Van eigen vervoer is sprake indien de schepen in eigendom zijn van ondernemingen die zelf voor de aanvoer van hun grondstoffen en afvoer van hun producten zorgen, zoals oliemaatschappijen. Ten aanzien van het eigen vervoer kan een onderscheid worden gemaakt naar tankvaart, bulkvaart en overige vaart. In het beroepsvervoer zijn twee exploitatievormen te herkennen. De lijnvaart betreft de exploitatie van schepen die tussen vooraf vastgestelde havens varen. Hun aankomst en vertrek, de havens die zij aandoen en de routes die zij varen worden van tevoren opgesteld en gepubliceerd. De algemene vrachtaart (ook ‘wilde vaart’ of ‘trampvaart’ genoemd) betreft de exploitatie van schepen door afsluiting van bevrachtingsovereenkomsten voor bepaalde reizen of voor bepaalde perioden. Hier is dus sprake van schepen die gehuurd zijn. Ze heb-

ben geen vast vaarschema met vaste aanloophavens. Naast lijnvaart en algemene vrachtaart omvat het beroepsvervoer de sleepvaart, de berging, de bevoorradingsvaart en de zware-ladingvaart.

Vormen van vervoer in de binnenvaart zijn de binnenlandse binnenvaart en de grensoverschrijdende binnenvaart. Deze twee vormen kennen elk tankvaart en droge ladingvaart, waarbinnen weer een onderscheid gemaakt kan worden naar eigen vervoer en beroepsvervoer. Ten aanzien van het eigen vervoer binnen de binnenlandse droge ladingvaart kan weer een onderscheid worden gemaakt tussen beurtvaart en ongeregeld vervoer. Met betrekking tot de zeescheepvaart worden handelingen voortkomend uit rijksoverheidstaken aangaande de zeescheepvaartsector, het zeescheepvaartverkeer, en de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de schepen beschreven; met betrekking tot de binnenscheepvaart worden alleen handelingen beschreven die voortkomen uit de taken van de rijksoverheid met betrekking tot de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de schepen.

Handelingen met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer op de binnenwateren worden beschreven worden in het BSD betreffende Rijkswaterstaat (Stcrt. 1999/44 en Stcrt. 2004/155). Handelingen voortkomende uit het vervoerbeleid ten aanzien van de binnenscheepvaart worden beschreven in het BSD betreffende Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 2007/100).

#### 4.4. *Verantwoording selectielijst*

Deze selectielijst betreft een actualisatie van de op 5 juli 1996 vastgestelde selectielijst van het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.<sup>1</sup> Van de volgende zorgdragers zijn selectielijsten opgenomen: de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Defensie, de Minister van Economische Zaken, de Minister van Financiën, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Het PIVOT-rapport *De stuurlijst aan wal. Een institutioneel onderzoek naar het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken, 1980–1994* (Den Haag, 1994, rapport nr. 21) vormt de grondslag van het in 1996 vastgestelde BSD. Het rapport geeft een overzicht van de actoren op het terrein van de civiele zeescheepvaart en een deel van het terrein van de binnenscheepvaart, en beschrijft het handelen van de organen van de rijksoverheid op dat terrein.

De ingetrokken selectielijst uit 1996 betrof de volgende actoren: de Minister van Verkeer en Waterstaat /Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM), het hoofd van de

Scheepvaartinspectie, de Scheepvaartinspectie, het hoofd van de Scheepsmeetingsdienst, de Scheepsmeetingsdienst, de Vaarwegmarkeringsdienst, de Directeuren regio’s, de Directeur IJmond, de Directeur Noord, de Directeur Scheldemonde, de Rijkshavenmeesters, de Rijkshavenmeesters/VD, de Dienst Vaartuigen, de Afdeling Rijksvaartuigen, de Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen, de National Shipping Authority of the Netherlands, het Strategisch Kollege Koopvaardij, de Stuurgroep Maritiem Transport, de Kustwacht, de Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart, de Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart, de Interdepartementale Commissie voor Noordzeaanhelegenheden (ICONA), de Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden, de Commissie voor de Stuurliedenexamens, de voorzitter van de Commissie voor de Stuurliedenexamens, Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen, de voorzitter van de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen, Commissie voor de zeevisvaartexamens en de Voorzitter van de Commissie voor de zeevisvaartexamens.

De selectielijst uit 1996, welke de periode van 1980 tot 1994 bestrijkt, wordt ingetrokken.

Het geactualiseerde BSD loopt tot heden. In paragraaf 4.5 (‘Ontwikkelingen op het beleidsterrein sinds 1994’) is in grote lijnen een beeld geschetst van de ontwikkelingen op het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken sinds 1994. Het beginjaar van de selectielijst is gewijzigd van 1980 in 1945. Het beginjaar van de ingetrokken selectielijst viel samen met de instelling van het DGSM bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1980.<sup>2</sup> Bij de selectie van archieven in het kader van het Project Wegwerken archiefachterstanden bij de rijksoverheid tot 1976 (PWAA) bleek dat dossiers dikwijls dateerden uit de periode vóór 1980. Het oudste stuk dateert zelfs uit 1880. Dossiers van handelingen die met een V van vernietigen gewaardeerd waren, mochten niet worden vernietigd aangezien de reikwijdte van het BSD (te) beperkt was. Een voorbeeld hiervan zijn archiefbescheiden van de actor Scheepvaartinspectie en van de examencommissies.

In het RIO en het ingetrokken BSD staan de betrokken organisatieonderdelen van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat als aparte actoren vermeld. Deze komen in het geactualiseerde BSD te vallen onder de handelingen van de actor Minister van Verkeer & Waterstaat in hoofdstuk 10. Voorbeelden zijn handelingen van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, in het RIO en het ingetrokken BSD weergegeven met ‘Minister van V&W/ DGSM’, en de Scheepvaartin-

spectie (SI), aangeduid met 'Minister van V&W/SI'. In het geactualiseerde BSD wordt volstaan met 'Minister van Verkeer & Waterstaat'.

De volgende organisatieonderdelen die in het RIO en het ingetrokken BSD als aparte actor waren opgenomen, vormen in het geactualiseerde BSD onderdeel van de beschrijving van de actor Minister van Verkeer & Waterstaat:

- Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM)
- hoofd van de Scheepvaartinspectie, de Scheepvaartinspectie
- hoofd van de Scheepsmetingsdienst
- Scheepsmetingsdienst
- Vaarwegmarkeringsdienst
- Directeuren regio's
- Directeur IJmond
- Directeur, Noord
- Directeur Scheldemond
- Rijkshavenmeesters
- Rijkshavenmeesters/VD
- Dienst Vaartuigen
- Afdeling Rijksvaartuigen
- Verkeersraden
- Verkeersraad Washington

In de ingetrokken selectielijst waren de Commissie voor de Stuurliedenexamens, de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen, de Commissie voor de zeevisvaartexamens alsmede de voorzitter van elke commissie als aparte actoren vermeld. Deze zijn in de nieuwe selectielijst ondergebracht bij het organisatieonderdeel Examencommissies bij paragraaf 11.16. Zie ook de beschrijving in het actorenoverzicht bij paragraaf 9.1.

Veel handelingen uit het ingetrokken BSD waren dikwijls zeer gedetailleerd beschreven. Voortschrijdend inzicht leerde dat hier iets aan moest veranderen. Bij de actualisatie van het BSD is voor wat betreft de omschrijving van de nieuwe handeling uitgegaan van een meer globale, abstractere aanduiding, waarbij de werkprocessen van het organisatie-onderdeel centraal staan. Als gevolg hiervan is een groot aantal handelingen uit het ingetrokken BSD komen te vervallen, aangezien deze hetzelfde werkproces behelzen. Het voordeel van deze werkprocesgerelateerde benadering is dat de selectielijst aanmerkelijk minder snel zal verouderen. Voor inspecties bijvoorbeeld was er per soort inspectie een aparte handeling. Nu is er één handeling, 'Het (laten) uitvoeren en verslagleggen van inspecties op het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken'. Teneinde toch een verantwoorde selectiebeslissing te nemen, is bij diverse handelingen een categorie-indeling gemaakt. Per categorie binnen een handeling is een andere waardering van toepassing.

De nieuwe handelingen (al dan niet uit deze samenvoeging ontstaan) hebben een nieuw nummer gekregen, 450 en verder. Dit nummer volgt niet direct op

het laatste nummer van het ingetrokken BSD. Er zijn in het verleden diverse concept-handelingen geformuleerd en deels ook in gebruik genomen. Teneinde verwarring te voorkomen, is ervoor gekozen met de nummering van de nieuwe handelingen te beginnen bij nummer 450. In paragraaf 13.3, 'Concordans oude en nieuwe handelingsnummers', staat een overzicht welke handelingen zijn komen te vervallen. Hier is tevens aangegeven welke oude handelingnummers zijn vervallen, en onder welke nieuwe handeling ze zijn opgegaan.

N.B. hierbij is uitgegaan van de nummering van de handelingen uit het BSD, en niet van het RIO.

Er is zoveel mogelijk gestreefd naar een opeenvolgende nummering van de handelingen. Bij een aantal handelingen uit de ingetrokken selectielijst bleek het erg lastig deze te koppelen aan een nieuw, globaal omschreven handeling. Deze handelingen hebben hun oude nummer behouden. De niet gewijzigde handelingen hebben een lager handelingnummer dan de nieuwe handelingen vanaf nummer 450 en verder.

Hoofdstuk 11 (Deel B) van de selectielijst betreft commissies en raden waarvan de zorg voor het archief onder de Minister van Verkeer en Waterstaat valt. Verreweg de meeste commissies en raden hebben (of hadden) de taak voor de minister en/of staatssecretaris een advies op te stellen aangaande uiteenlopende aspecten van het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken. Hier is een nieuwe algemene handeling nummer 479 voor geformuleerd: 'Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.' Voordeel is dat ook toekomstige adviescommissies onder dezelfde handeling kunnen worden geplaatst. In het actorenoverzicht staat beschreven waarover de commissie in kwestie adviseert/adviseerde. Ook bij het sjabloon 'Opmerking' in hoofdstuk 11 wordt de specifieke adviestaak van de commissie of raad beschreven. In de concordans bij paragraaf 13.3. kan worden nagegaan welke oude handelingnummers onder handeling 479 zijn komen te vallen.

In dit geactualiseerde BSD is een aantal actoren c.q. handelingen uit het ingetrokken BSD komen te vervallen. De handelingen van de actor Commandant der maritieme middelen te Den Helder van de Koninklijke Marine (handelingennummer 422) en van de actor Kustwacht (handelingennummer 374-377) zijn opgenomen in het BSD Militaire Operatiën.<sup>3</sup>

Van de Raad voor de Scheepvaart en van de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart zijn geen handelingen opgenomen, aangezien deze zelf verantwoordelijk zijn voor hun archief. Op grond van artikel 7, vierde lid, van de

Nadere regelen betreffende de Raad voor de Scheepvaart 'bewaart de secretaris van de Raad voor de Scheepvaart het archief van de Raad en van de voorzitter en is daarvoor persoonlijk aansprakelijk.' De handelingen 380-387 zijn daarmee komen te vervallen. De actoren Strategisch College Koopvaardij (SCK) en Stuurgroep Maritiem Transport zijn ook komen te vervallen. De actor National Shipping Authority of the Netherlands vervalt, omdat de secretaris een vertegenwoordiger van de reders was. De neerslag valt dus niet onder de archiefzorg van het Ministerie van V&W. De Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) is zelf zorgdrager over het archief en lift niet mee met de vaststelling van dit BSD. De handelingen van deze corporatie (424, 455, 479) komen te vervallen. Ook het Gemeenschappelijk Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer Rotterdam-Europort komt als actor te vervallen (handeling 421).

In het ingetrokken BSD zijn oude selectiecriteria - in totaal veertien - gebruikt. In het geactualiseerde BSD zijn deze omgezet naar de thans in gebruik zijnde selectiecriteria. Zie hiervoor paragraaf 13.4 'Concordans oude en nieuwe selectiecriteria'.

#### 4.5. Ontwikkelingen op het beleidsterrein sinds 1994

##### 4.5.1. De organisatie

De Scheepvaartzaken werden tot en met 1996 behartigd door het Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme zaken (DGSM) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij een grote reorganisatie van Verkeer en Waterstaat ging dit DGSM in 1997 samen met een deel van het DG Vervoer op in het nieuwe DG Goederenvervoer.

De Scheepvaartinspectie en de Vaarwegmarkeringsdienst maakten in eerste instantie deel uit van het DGG. In 2001 heeft er een nieuwe reorganisatie binnen Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. Bij deze reorganisatie is getracht om de taken beleid, handhaving en uitvoering te scheiden. Daartoe is onder andere per 1 juli 2001 de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ingesteld.<sup>4</sup> Met deze reorganisatie is onder andere de Scheepvaartinspectie bij DGG weggehaald en overgebracht naar IVW. De Vaarwegmarkeringsdienst is per 1 januari 2001 bij Rijkswaterstaat (RWS) ondergebracht en is in december 2001 gefuseerd met de directie Noordzee van Rijkswaterstaat.<sup>5</sup> DGG hield zich vanaf toen uitsluitend met het beleid voor goederenvervoer bezig. Natuurlijk zijn er wel raakvlakken met handhaving en uitvoering. Daarom onderhoudt DGG contact met IVW en Rijkswaterstaat.

In 2005 is DGG weer gefuseerd met het DG Luchtvaart. De nieuwe organisatie kreeg de naam DG Transport en Luchtvaart (DGTL).

#### 4.5.2. Het beleid

De Zeescheepvaart is voor Nederland altijd van groot belang geweest. Naast het belang van de zeescheepvaartsector voor inkomen en werkgelegenheid is er een toenemend belang bij de spin off van de scheepvaart voor de omliggende maritieme industrie. Een band die bijvoorbeeld tot uiting komt in een sterke relatie tussen de scheepvaart en scheepsbouw. Zo'n 50 procent van de scheepsbouworders worden door Nederlandse reders geplaatst. In de maritieme industrie in Nederland werken meer dan 120.000 mensen en wordt zo'n 4 procent van het Nationaal inkomen verdiend. In 1995 werd geconstateerd dat de zeescheepvaartsector uit Nederland aan het verdwijnen was. De voortzetting van het tot dan toe gevoerde beleid zou dit proces versterken. Het werd dus nodig geacht om nieuw beleid op te zetten, gezien het belang van de sector voor de Nederlandse economie.

Om het uitvlaggen (de belangrijkste reden voor het verdwijnen van de zeescheepvaartsector uit Nederland) tegen te gaan, moest de concurrentiepositie van reders onder de Nederlandse vlag worden verbeterd. De belangrijkste problemen waren de belastingen en de kosten voor de bemanning. Op deze twee fronten werd het beleid ingezet. De maatregelen die werden voorgesteld hadden betrekking op:

##### 1. Winstbelasting

Er wordt een wijziging van het regiem van inkomsten- en vennootschapsbelasting uitgewerkt

##### 2. Verlaging van de exploitatiekosten

Dit wordt bereikt door een reductie van de arbeidskosten van zeevarenden, het bieden van mogelijkheden om de bedrijfsvoering te flexibiliseren door de reder zelf de keuze te laten voor de samenstelling qua kwaliteit, kwantiteit en nationaliteit van de bemanning en het toelaten van buitenlandse diplomabezitters op de vloot. Men was er van overtuigd dat dit beleid geen negatieve gevolgen zou hebben voor de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden.

##### 3. Nieuwe methoden van controle en inspectie

De grotere verantwoordelijkheid van de reder vraagt om een andere vorm van toezicht. Er wordt meer van de reders zelf gevraagd. Binnen de IMO is de International Safety Management Code (ISM-Code) tot stand gekomen. Reders in bezit van een degelijk certificaat krijgen grotere vrijheden dan reders zonder een dergelijk certificaat.

##### 4. Harmoniseren Nederlandse milieu- en veiligheidseisen met de internationale afspraken

De Nederlandse eisen zijn op sommige fronten hoger dan internationaal is afgesproken. Natuurlijk is een hoog niveau van veiligheids- en milieu eisen belangrijk, maar hoger dan internationaal is afgesproken is in de meeste gevallen

niet nodig. Er zal een analyse worden uitgevoerd van de eisen die het internationale niveau te boven gaan.

5. Internationale level playing field Nederland ijvert er voor dat oneerlijke concurrentie door het ontduiken van internationaal afgesproken veiligheids- en milieueisen wordt bestreden en voorkomen. Een middel dat hiervoor wordt ingezet is de havenstaatscontrole. Dit is de bevoegdheid van een havenstaat om controles op buitenlandse schepen uit te voeren. Deze bevoegdheid wordt soms overgelaten aan klassebureaus. Omdat deze ook op de commerciële markt opereren is zorgvuldig toezicht noodzakelijk.

6. Aantrekkelijker maken van de maritieme omgeving.

De maritieme omgeving bestaat uit de mogelijkheden voor de financiering, het aanbod aan opleidingen en de kwaliteit van het maritieme onderzoek.

7. Aantrekken van buitenlandse ondernemingen

De acquisitie en de begeleiding zullen worden versterkt, onder andere door middel van gerichte promotie, werving, begeleiding en nazorg.

In 1999 is er een evaluatienota over het gevoerde beleid verschenen. Hierin werd geconstateerd dat het gevoerde beleid zijn vruchten heeft afgeworpen. De omvang van de Nederlandse handelsvloot is sinds 1996 met 37% gestegen. De werkgelegenheid voor Nederlandse zeevarenden is in met 13% gestegen. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde is ver boven de groeipercentages van de Nederlandse economie als geheel.

Nieuw ten opzichte van het beleid zoals dat is verwoord in de beleidsnota uit 1995 is de speciale aandacht voor de kustvaart, short sea shipping in vaktermen. Voor de bevordering van deze sector is een speciale voortgangsnota opgesteld. Deze sector levert een zeer groot aandeel in de economische betekenis van zeescheepvaart. Dat rechtvaardigt deze speciale aandacht.

De doelstelling van het huidige zeescheepvaartbeleid is:

- Het op peil houden van de internationale concurrentiepositie;
- Het bevorderen van de kwaliteit van het ondernemerschap in de sector;
- Het stimuleren van maritiem onderwijs en onderzoek;
- Het verankeren van de zeescheepvaartsector aan de Nederlandse economie.
- Het beïnvloeden van de internationale discussie in de internationale gremia.

In 1993 is de Adviescommissie maritieme onderzoeksinfrastructuur (Commissie Zandbergen) ingesteld. Deze commissie had tot taak de voorstellen te doen voor de structuur en de strategie van het Nederlands maritiem gericht onderzoek. De aanbevelingen van deze

Commissie hebben ertoe geleid dat de Stichting CMO als centraal coördinerend orgaan vervangen werd door het Nederlands Instituut voor Maritieme ontwikkeling (NIM). Het NIM, dat in 1994 door het bedrijfsleven is opgericht, heeft als hoofdtaak de vraag naar maritiem gericht onderzoek te bundelen en te professionaliseren.

Voor de verdere uitvoering van het beleid is de Subsidieregeling maritiem onderzoek (Stcrt 1995, nr. 124) in het leven geroepen.

#### 4.5.3. Internationale samenwerking

Op dit terrein hebben in de onderzochte periode geen ingrijpende wijzigingen plaatsgehad. De belangrijkste speler blijft de IMO. Wel is er binnen de IMO, naar aanleiding van de aanslagen op de Twintowers in New York op 11 september 2001, meer aandacht gekomen voor de beveiliging tegen terroristische aanslagen.

#### 4.5.4. Zeevervoer

Zoals in de paragraaf over het algemene beleid is gemeld, dreigde de Nederlandse vloot te klein te worden vanwege het uitvlaggen. Het beleid is erop gericht om de Nederlandse vlag weer aantrekkelijk te maken voor reders. De middelen die daarvoor zijn ingezet liggen op het fiscale vlak en op de eisen die aan de bemanning worden gesteld.

Het fiscaal beleid is erop gericht een 'level playing field' te creëren en in stand te houden voor Nederlandse reders ten opzichte van hun concurrenten van buiten de EU. Het kader voor het Nederlandse fiscale beleid wordt bepaald door het maritieme fiscale steunkader van de EU (de richtsnoeren, die dateren uit 1997). De activiteiten van V&W betreffen het evalueren van de Nederlandse regelingen en het verzorgen van de follow-up, alsmede nauwe betrokkenheid bij en participatie in de internationale gremia die hierbij een rol spelen (EU, OESO).

Een van de middelen om de arbeidsmarkt te verruimen is een wijziging van de Zeevaartbemanningwet om de nationaliteitseis voor kapitein op Nederlandse zeeschepen te versoepelen. Deze wijziging is in 2003 van kracht geworden. In het kader van deze wetswijziging is in oktober 2001 tevens een raamconvenant over maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs afgesloten.

#### Monsterrollen

In 2002 zijn de eisen op het gebied van de monsterring gewijzigd. Tot 2002 was de kapitein op grond van art 451 van het Wetboek van Koophandel verplicht om een monsterrol op te stellen. Hij diende een kopie van deze monsterrol te sturen naar het hoofd van de Scheepvaartinspectie. Daar werden deze rollen bewaard om eventuele omissies in de monsterboekjes te controleren. Dit uit-

sluitend om uitkerende instanties behulpzaam te zijn bij het bepalen van de vaartijd van zeevarenden. Met de invoering van de zeevaartbemanningwet is deze verplichting opgeheven. Vanaf dat moment diende de kapitein de monsterrol na het opstellen naar de scheepsbeheerder te sturen. Deze is verplicht deze monsterrollen nog 3 jaar te bewaren en op verzoek beschikbaar te stellen aan de Scheepvaartinspectie. De zeevarenden zijn in het bezit van het monsterboekje. Gedurende enige tijd werden deze monsterboekjes als eigendom van de Staat beschouwd en dienden na gebruik terug gezonden te worden naar de Scheepvaartinspectie. Daar werden deze boekjes, net als de monsterrollen bewaard als service voor zeevarenden bij het bepalen van hun vaartijd. Tegenwoordig worden deze monsterboekjes eigendom van de zeevarende zelf en worden ze niet meer teruggezonden.

#### 4.5.5. Nautisch beheer scheepvaartwegen

##### Havens

De mainport Rotterdam, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de overige Nederlandse zeehavens zijn pijlers voor de nationale economie. Zij vormen belangrijke knooppunten in de transportketens voor de import, export en doorvoer van goederen en fungeren als centra van economische activiteiten. Naast hun functie in de op- en overslag, transport en distributie, zijn de havens vestigingsplaatsen voor industrie en havengerelateerde diensten, die veel toegevoegde waarde genereren en werkgelegenheid bieden. Daarmee vervullen de zeehavens een belangrijke functie in de regionale economie, terwijl zij tevens de schakels vormen in een netwerk dat van groot belang is voor het economisch functioneren van West-Europa.

De rijksoverheid vindt het versterken en verder ontwikkelen van de Rotterdamse mainport en andere zeehavens in dit kader van groot belang. Bij de uitvoering daarvan zoekt het rijk samenwerking met marktpartijen en lokale en regionale overheden. Voorbeeld is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam dat zich richt op het vinden van ruimte voor groeisectoren in de Rotterdamse haven en op een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in en rond het havengebied.

In de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid (1999) formuleerde de rijksoverheid de volgende beleidsambities voor de Rotterdamse mainport en de andere zeehavens:

- verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en hun havenindustriële complexen, met name in de Randstad;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de zeehavenregio's;
- vergroten van de commerciële slagkracht van de mainport Rotterdam, de

haven van Amsterdam en de overige zeehavens binnen het goederenvervoernetwerk;

- intensiveren van de samenwerking binnen het (inter)nationale netwerk.

Naar aanleiding van deze Tweede Voortgangsnota is de Regeling Haveninterne projecten (HIP) voortgezet. De eerste HIP uit 1996 was uitsluitend bedoeld om de twee grote havencomplexen in de Randstad te ondersteunen bij het realiseren van de ontwikkelingsplannen. Het kabinet had hiertoe besloten in het belang van het behoud en de groei van werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die deze projecten leveren. In de Tweede HIP is het aandachtsgebied, mede op verzoek van de Tweede Kamer, uitgebreid naar alle zeehavens. De projecten worden getoetst aan de volgende criteria die voortvloeien uit de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid:

- behoud van bestaande of het scheppen van nieuwe werkgelegenheid;
- genereren van een hoge toegevoegde waarde;
- versterking van de structuur van de haven, bijvoorbeeld door herstructurering van een oud terrein;
- leveren van een bijdrage aan duurzame ruimtelijke ontwikkeling;
- stimulering van intermodaal vervoer;
- intensivering ruimtegebruik;
- het havenproject trekt geen bestaande lading weg uit andere havens;
- het havenproject wordt gedragen door overheden en bedrijfsleven in de desbetreffende regio.

In 2005 is een nieuwe beleidsnota zeehavens verschenen: Zeehavens: ankers van de economie. Hierin staat het beleid voor de jaren 2005–2010 verwoordt. Deze nota is verschenen omdat de Tweede Voortgangsnota uit 1999 uitgewerkt was.

De insteek van het beleid is het versterken van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie. Het kabinet wil dit bereiken door de internationale concurrentiekracht van de zeehavens te verbeteren binnen de randvoorwaarden van leefomgeving en veiligheid.

De pijlers van het beleid zijn:

- Het verbeteren van de marktomstandigheden voor havengerelateerde bedrijven

Dit gaat over zaken als staatssteun aan Europese havens, liberalisering van havendiensten, stroomlijnen van overheidsinterventies, innovatie, samenwerking tussen havens en zelfstandiging van het havenbeheer

- Het reguleren en bevorderen van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving

Hierbij wordt er naar gestreefd de randvoorwaarden op een heldere wijze en in internationaal verband vast te stellen,

zodat ze in verschillende landen gelijk zijn en gelijk worden gehandhaafd en er dus sprake is van een level playing field

- Het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en het realiseren van fysieke ruimte voor groei

Hierbij moet het rijk selectief zijn aangezien de vraag het beschikbare budget verre overstijgt. Het nationale belang zal voorop staan en er worden duidelijke eisen gesteld aan de onderbouwing. Verder zullen investeringen in Rotterdam voorgaan op investeringen in andere zeehavens in het westen. De investeringen in zeehavens in Groningen hangen onderaan de rij.

##### Scheepvaartverkeer Noordzee

In 1996 werd in de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee geconstateerd dat de Noordzee een relatief veilige verkeersader was. Er was weinig behoefte aan gericht beleid op dit vlak. Een paar punten vragen wel om specifieke aandacht:

- De menselijke factor blijft een belangrijke oorzaak van ongevallen. Om dit te kunnen terugdringen zijn er internationaal een aantal verdragen opgesteld, namelijk het herziene STCW-verdrag en in IMO-kader de International Safety Management (ISM) Code. Deze verdragen zullen geïmplementeerd worden. Verder zal in Nederland ook onderzoek gedaan worden naar de oorzaken en zal er gerichte voorlichting aan zeevarenden worden gegeven.

- De niet-routegebonden zeevaart zoals visserij en werkvaart leveren ook een aandeel in de ongevallen. Zij krijgen te maken met verscherpt toezicht op de naleving van relevante regelgeving en met specifieke gerichte voorlichting
- Ook misinformatie en desoriëntatie kunnen bijdragen aan ongevallen. Om dit te verhelpen zullen de hulpmiddelen voor plaatsbepaling en navigatie effectiever worden.

Een van de middelen die is ingezet om de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Noordzee te bevorderen in het Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ). Dit reglement is een uitwerking van de Scheepvaartverkeerswet die in 1988 is ingevoerd met als doel om een integraal wettelijk kader voor de ordening van het scheepvaartverkeer zowel op de binnenwateren als op zee. Het STZ is uitdrukkelijk een aanvulling op de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Deze Bepalingen bieden de mogelijkheid aan staten om nationaal bijzondere voorschriften uit te vaardigen voor redan, havens, rivieren, meren of binnenwateren die in verbinding staan met de volle zee en begaanbaar zijn voor zeeschepen. Het STZ stelt een aantal regels voor de verkeersdeelname in de aanloopgebieden en de territoriale zee

ter bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer. Ook geven ze inhoud aan het bevoegd gezag, zoals dat in art. 2 van de Scheepvaartverkeerswet wordt bedoeld.

#### *Loodsdiensten*

In 1988 is het Loodswezen verzelfstandigd door de Loodsenwet. In 1995 is een wetwijziging in werking getreden om een aantal negatieve gevolgen van de verzelfstandiging op te heffen. Met deze wijziging kwam ook een nieuw Loodsplichtbesluit. Ten opzichte van het vorige Besluit waren de wijzigingen:

- Verhoging van de ondergrens van de loodsplicht van 40 meter naar 60 meter (voor de Maasvlakte 70 meter). De schepen tussen de 40 en 60/70 meter waren wel loodsplichtig maar er stonden geen strafrechtelijke sancties op. Dit betekent dat ze wel moesten betalen, maar eventueel zonder loods mochten varen.
- Er komt een afzonderlijk besluit met betrekking tot de verklaringen van vrijstelling en de mogelijkheden voor het verkrijgen van een vrijstelling worden verruimd
- Er komt een vrijstelling voor kleine schepen, zoals Denemarkenvaarders, binnen/buitenschepen en Rijschepen. Deze loodsplichtvrijstelling geldt op alle wateren behalve de aanloop van de Eems, van het Noordzeekanaal, van de Maasmond en van de Westerschelde. Als de schepen aan de criteria voldoen worden ze opgenomen in een register. Deze registratie vindt plaats nadat een Regionale Autoriteit heeft vastgesteld dat het schip aan de criteria voldoet.
- De toepassing van de vrijstellingen worden regionaal gedifferentieerd net als de ontheffing voor verhaalreizen.
- Baggerschepen worden vrijgesteld van de loodsplicht.

Ondanks deze wetwijziging bleef er onvrede over het generieke karakter van de loodsplicht en over de tarieven. Om de wetwijziging te evalueren is de commissie Brede Heroverweging Loodswezen (Commissie Frissen) ingesteld. Deze commissie stelde een radicale herziening van het stelsel voor. De commissie adviseerde om over te gaan tot regionalisering van de loodsplicht, die voordien nog landelijk was bepaald, tot ontwikkeling van prijsvormingsmechanismen, dat wil zeggen om marktwerking te introduceren en adviseerde om ruimte te bieden aan technologische ontwikkelingen. In dit verband is de herstructurering van het loodswezen ondergebracht in de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit. Dit alles heeft geleid tot een ingrijpende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 in 2002.

In het nieuwe loodsplichtbesluit zijn de vrijstellingen voor categorieën kleine zeeschepen en bijzondere zeeschepen verder verruimd en zijn ze regionaal

uitgewerkt. In het besluit uit 1995 zijn ze gebaseerd op de lengtematen, in 2002 zijn op enkele waterwegen deze lengtematen gecombineerd met breedte- en dieptematen. Ook de vrijstellingen voor verhaalreizen zijn verder verruimd. Ook is de taakverdeling tussen de bevoegde autoriteit en de regionale autoriteit duidelijke uitgewerkt. Ook de mogelijkheden om vrijstellingen te krijgen zijn verder verruimd.

#### *4.5.6. Toezicht op de veiligheid van schip, lading en bemanning*

##### *Opleiding*

In 1997 is de Zeevaartbemanningswet aangenomen door het parlement. Deze wet regelt de eisen die aan de bemanning worden gesteld en komt in de plaats van onder andere de Wet op de Zeevaartdiploma's uit 1935 en de Wet op de Zeevischvaartdiploma's uit 1935. In verband met de invoering van de tuchtrechtspraak<sup>6</sup> is een nieuw hoofdstuk 5A aan de Zeevaartbemanningswet toegevoegd, dat de tuchtrechtspraak voor de kapitein en de scheeps officieren aan boord van Nederlandse zeeschepen regelt.<sup>7</sup>

In de Regeling veiligheid zeeschepen uit december 2004 worden nadere regels gesteld aangaande de veiligheid en certificering van in Nederland geregistreerde zeeschepen, alsmede inzake de veiligheid van buitenlandse schepen in Nederlandse wateren.<sup>8</sup>

##### *Onderzoek naar ongevallen*

Het onderzoek naar ongevallen was door de Schepenwet toegewezen aan de Raad voor de Scheepvaart en door de Binnenvaartrampenwet aan de Commissie Binnenvaartrampenwet. Met ingang van 1 juli 1999 werd de Wet Raad voor de Transportveiligheid van kracht. Deze raad kreeg de opdracht om ongevallen op de weg, op het spoor, in de lucht en op het water te onderzoeken. Voor het Spoorvervoer nam de raad de taak van de Spoorwegongevallenraad over, voor het luchtvervoer de taak van de Raad voor de Luchtvaart. Deze raad zou voor de scheepvaart de taken van de Raad voor de Scheepvaart en de Commissie Binnenvaartrampenwet overnemen. De Raad voor de Scheepvaart had echter ook een tuchtrechtelijke functie. Omdat voor deze functie geen oplossing werd gevonden is de Raad voor de Scheepvaart blijven bestaan naast de Raad voor de Transportveiligheid. De Commissie Binnenvaartrampenwet is wel opgegaan in de Raad.

Met ingang van 1 februari 2005 is de Raad voor de Transportveiligheid weer opgevolgd door de Onderzoeksraad voor veiligheid. Deze Onderzoeksraad heeft een veel breder onderzoeksterrein, namelijk alle ongevallen en rampen. De onderzoeksraad mag zelf bepalen welke ongevallen en incidenten ze onderzoekt,

behalve voor de scheepvaart en de luchtvaart. Op dat terrein dient ze alle ongevallen te onderzoeken. De Onderzoeksraad is ingesteld bij de Rijkswet Onderzoeksraad voor de veiligheid. Bij wet is bepaald dat het de vorm van een ZBO krijgt. Bij de inwerkingtreding van de wet is wederom een uitzondering gemaakt voor de ongevallen met zeeschepen. Deze ongevallen worden nog steeds onderzocht door de Raad voor de Scheepvaart.

#### *4.5.7. Milieuveiligheid van de scheepvaart*

Het milieubeleid voor de zeescheepvaart richt zich vooral op de uitwerking en implementatie van de Europese richtlijn met betrekking tot scheepsafval en ladingresiduen.<sup>9</sup> Door een gericht systeem van afgifteverplichtingen, (indirecte) financiering van havenontvangstvoorzieningen, havengebonden afvalbeheersplannen en een aangepast en verscherpt handhavingsbeleid zullen dergelijke lozingen aanzienlijk moeten afnemen.

Verder houdt men zich bezig met de wereldwijde implementatie van internationale regelingen gericht op het terugdringen van luchtvervuiling door de scheepvaart, op het verbod van het gebruik van milieuschadelijke aangroeiwerende verf en op het vermijden van ongewenste effecten van het lozen van ballastwater. Ook de regeling om enkelwandige tankers te vervangen voor dubbelwandige tankers komt hieruit voort.

Schepen bevatten een vrij grote hoeveelheid milieubestand materiaal. Voor de sloop van dergelijke schepen zijn in Nederland strenge regels opgesteld. Het uitvoeren van deze regels brengt hoge kosten met zich mee. Om deze kosten te verminderen wordt er vaak uitgeweken naar armere landen waar de regels niet gelden of niet toegepast worden. Er wordt nu gekeken in hoeverre er door regelingen gezorgd kan worden dat deze ontwikkeling stopt.

In de voortgangsnota scheepvaart en milieu uit 1998 worden 39 actiepunten genoemd om bovenstaand beleid verder uit te werken. De wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten<sup>10</sup> is onder andere een uitwerking van het gevoerde beleid.

#### *4.5.8. Toezicht op civiele zeegeande rijksvaartuigen*

De Commissie IOZV (Interdepartementaal Overleg Zeegeande Vaartuigen) is opnieuw ingesteld in 2003. De taken van het secretariaat zijn deels overgenomen door het nieuwe Loket Vlootzaken. Deze afdeling van de directie Noordzee van DG Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt een database met de gege-

vens van de civiele vaartuigen. Ook het bijhouden van het vlootplan is een taak geworden van het Loket Vlootzaken.

#### 4.6. De actoren werkzaam op het beleidsterrein, voorzover hun selectielijsten in het BSD zijn opgenomen

##### *Actoren onder de zorg van de Minister van Verkeer en Waterstaat*

- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart
- Adviescommissie Maritieme onderzoeksinfrastructuur (cie. Zandbergen)
- Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart
- Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden
- Commissie Binnenvaartrampenwet
- Commissie brede heroverweging loodswezen/Adviescommissie brede heroverweging loodswezen
- Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen (IOZV)
- Commissie van advies arbeids- en rusttijden zeescheepvaart
- Commissie van beroep voor loodsenexamens
- Commissie Vervoer over Zee
- Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst
- Commissie Wijnolst
- Coördinator/adviseur Privatisering Maritieme Zaken
- Coördinerende raad
- Examencommissie zeevaartdiploma's
- Commissie voor de Stuurliedenexamens
- Voorzitter van de Commissie voor de Stuurliedenexamens
- Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen
- Voorzitter van de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen
- Commissie voor de zeevisvaartexamens
- Voorzitter van de Commissie voor de zeevisvaartexamens
- Interdepartementale Commissie Interimregeling Zeescheepvaart
- Interdepartementale Commissie voor Noordzeeaangelegenheden (ICONA)
- Landelijke commissie van gecommitteerden
- Overkoepelend Rationaliserings-Overleg (ORO)
- Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid
- Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzeeaangelegenheden
- Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur
- Permanent overlegorgaan goederenvervoer
- Tripartiet Overleg Zeescheepvaart (TOZ)
- (Voorlopige) Nationale Havenraad
- (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Werkgroep samenwerkingsregeling Rijk – gemeente Rotterdam

##### *Secundaire zorgdragers*

- Actoren onder zorg van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)
- Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)
- Actoren onder zorg van de Minister van Buitenlandse Zaken
- Minister van Buitenlandse Zaken
- Actoren onder zorg van de Minister van Defensie
- Minister van Defensie
- Commissie tot herziening van de Loodswet 1957 (commissie-Duk)
- Actoren onder zorg van de Minister van Economische Zaken (EZ)
- Minister van Economische Zaken (EZ)
- Actoren onder zorg van de Minister van Financiën
- Minister van Financiën
- Actoren onder zorg van de Minister van Justitie
- Minister van Justitie
- Actoren onder zorg van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)
- Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)

#### 5. Selectiedoelstelling

De doelstelling van het Nationaal Archief bij de selectie van overheidsarchieven is dat de belangrijkste bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Met het te bewaren materiaal moet het mogelijk zijn om een reconstructie te maken van de hoofdlijnen van het handelen van de rijksoverheid ten opzichte van haar omgeving, maar ook van de belangrijkste historische-maatschappelijke gebeurtenissen en ontwikkelingen, voor zover deze zijn te reconstrueren uit overheidsarchieven. Deze selectiedoelstelling wordt in het BSD toegepast op het betreffende beleidsterrein.

#### 6. Selectiecriteria

De selectiedoelstelling van het Nationaal Archief is dat met de te bewaren gegevens een reconstructie van het handelen van de rijksoverheid op hoofdlijnen ten opzichte van haar omgeving mogelijk moet zijn, waardoor bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Om de selectiedoelstelling te realiseren, worden zes selectiecriteria gebruikt om tot een waardering te komen:

##### *Algemene selectiecriteria*

##### *Handelingen die worden gewaardeerd met B(ewaren)*

1. Handelingen die betrekking hebben op voorbereiding en bepaling van beleid op hoofdlijnen
- Toelichting:* Hieronder wordt verstaan agendavorming, het analyseren van informatie, het formuleren van adviezen met het oog op toekomstig beleid, het

ontwerpen van beleid of het plannen van dat beleid, alsmede het nemen van beslissingen over de inhoud van beleid en terugkoppeling van beleid. Dit omvat het kiezen en specificeren van de doeleinden en de instrumenten

2. Handelingen die betrekking hebben op **evaluatie van beleid** op hoofdlijnen

*Toelichting:* Hieronder wordt verstaan het beschrijven en beoordelen van de inhoud, het proces of de effecten van beleid. Hieronder valt ook het toetsen van en toezien op beleid. Hieruit worden niet per se consequenties getrokken zoals bij terugkoppeling van beleid.

3. Handelingen die betrekking hebben op **verantwoording van beleid** op hoofdlijnen aan andere actoren

*Toelichting:* Hieronder valt tevens het uitbrengen van verslag over beleid op hoofdlijnen aan andere actoren of ter publicatie.

4. Handelingen die betrekking hebben op **(her)inrichting van organisaties** belast met beleid op hoofdlijnen

*Toelichting:* Hieronder wordt verstaan het instellen, wijzigen of opheffen van organen, organisaties of onderdelen daarvan.

5. Handelingen die bepalend zijn voor de wijze waarop **beleidsuitvoering** op hoofdlijnen plaatsvindt

*Toelichting:* Onder beleidsuitvoering wordt verstaan het toepassen van instrumenten om de gekozen doeleinden te bereiken.

Handelingen die betrekking hebben op **beleidsuitvoering** op hoofdlijnen en direct zijn gerelateerd aan of direct voortvloeien uit voor het Koninkrijk der Nederlanden bijzondere tijdsomstandigheden en incidenten

*Toelichting:* Bijvoorbeeld in het geval de ministeriële verantwoordelijkheid is opgeheven en/of wanneer er sprake is van oorlogstoestand, staat van beleg of toepassing van noodwetgeving.

‘Ingevolge artikel 5, onder e, van het Archiefbesluit 1995 kan neerslag van bepaalde, als te vernietigen gewaardeerde handelingen betreffende personen en/of gebeurtenissen van bijzonder cultureel of maatschappelijk belang, van vernietiging worden uitgezonderd.’

#### 7. Verslag vaststellingsprocedure

In januari 2008 is het ontwerp-BSD door de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Economische Zaken, van Financiën, van Justitie en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aangeboden, waarna deze het ter advisering heeft ingediend bij de Raad voor Cultuur (RvC). Van het gevoerde driehoeksoverleg over de waarderings van de handelingen is een verslag gemaakt, dat tegelijk met het BSD naar de RvC is verstuurd.

Vanaf 1 april 2008 lag de selectielijst gedurende acht weken ter publieke inzage bij de registratiebalie van het Nationaal Archief. Tevens is de selectielijst beschikbaar gesteld via de website van het Nationaal Archief en de website van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, hetgeen was aangekondigd in de Staatscourant en in het Archievenblad.

Op 27 mei 2008 bracht de RvC advies uit (bca-2008.04829/2), hetwelk geen aanleiding heeft gegeven tot wijzigingen in de ontwerp-selectielijst.

Daarop werd het BSD op 16 juni 2008 door de wnd. algemene rijksarchivaris, namens de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Projectdirecteur Project Wegwerken Archiefachterstanden (conform het convenant d.d. 30 mei 2006) namens de minister Verkeer en Waterstaat (C/S&A/08/1140), van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (C/S&A/08/1141), van Buitenlandse Zaken (C/S&A/08/1142), van Defensie (C/S&A/08/1143), van Economische Zaken (C/S&A/08/1144), van Financiën (C/S&A/08/1362), van Justitie (C/S&A/08/1363) en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (C/S&A/08/1364) vastgesteld.

## 8. Leeswijzer

De handelingen worden beschreven in een handelingenblok, zoals hierna aangegeven:

(X): Dit is het volgnummer van de handeling.

Dit nummer is overgenomen uit het RIO. Als het volgnummer van één of meerdere handelingen in het BSD afwijkt van het oorspronkelijke RIO-nummer, dan wordt deze vermeld in een concordans.

Handeling: Dit is een complex van activiteiten die een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid.

In de praktijk komt een handeling meestal overeen met een procedure of een werkproces.

*Bijvoorbeeld:*

Het voorbereiden, coördineren en bepalen van het beleid inzake geluidshinder. Periode: Hier staat het tijdvak vermeld gedurende welke jaren de handeling is verricht. Is geen specifiek beginjaar bekend dan wordt een beginjaar geschat, of 1945– genoemd. Wanneer er geen eindjaar staat vermeld wordt de handeling nog steeds uitgevoerd.

Grondslag: Dit is de wettelijke basis op grond waarvan de actor de handeling verricht, indien bekend, kan op twee manieren worden vermeld.

(1)

– de naam (citeertitel) van de wet, de Algemene Maatregel van Bestuur, het Koninklijk Besluit of de ministeriële regeling;

– het betreffende artikel en lid daarvan; – de vindplaats of bron; – wijzigingen in de grondslag en het vervallen hiervan.

Bijvoorbeeld:

Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2 (Stb. 1947, H 423), Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid, lid 3 (Stb. 1969, 598), gewijzigd 1978 (Stb. 1978, 254), vervallen in 1986 (Stb. 1986, 1)

(2)

– naam van de wet, de algemene Maatregel van bestuur, het Koninklijk Besluit of ministeriële regeling;

– het betreffende artikel en het lid daarvan.

De overige gegevens (vindplaats, wijzigingen of vervallen kunnen worden vermeld in een overzicht van geraadpleegde wetten)

Bijvoorbeeld:

Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2, Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid 3

NB: Met vindplaats wordt de vermelding in het staatsblad of Staatscourant bedoeld. Het verdient de voorkeur de vindplaats van de grondslag op te nemen in het handelingenblok. Een andere mogelijkheid is de vindplaats in het overzicht van wet- en regelgeving te vermelden. Duidelijk moet zijn op welke versie van een wet- of regeling een handeling gebaseerd is.

Wanneer er geen wettelijke grondslag voor een handeling bestaat, kan de bron (interne regelgeving, beleidsnota's) worden genoemd waarin de betreffende handeling staat vermeld.

Product: Hier achter staat het product vermeldt waarin de handeling resulteert of zou moeten resulteren.

Opsommingen geven een indicatie van de producten en zijn niet altijd uitputtend. Vaak wordt volstaan met een algemeen omschreven eindproduct Toepassing is afhankelijk van de zorgdrager. Opmerking: Deze aanvullende informatie wordt slechts vermeld wanneer (een onderdeel van) het handelingenblok toelichting behoeft.

Waardering: Waardering van de handeling in B (bewaren) of V (vernietigen). Indien vernietigen, dan vermelding van de vernietigingstermijn, zonodig aangevuld met een bewerkingsinstructie, bijvoorbeeld: 'v 5 jaar na voltooiing project'.

Indien bewaren, dan vermelding van het gehanteerde selectie criterium.

Eventueel een nadere toelichting op de waardering.

## 9. Actorenoverzicht

### 9.1. Actoren onder de zorg van de Minister van Verkeer en Waterstaat

*Minister van Verkeer en Waterstaat (1945–)*

De Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de beleidsverantwoordelijkheid voor de scheepvaart. De minister heeft bestuurlijke, regelgevende en toezichthoudende bevoegdheden ten aanzien van de scheepvaart.

In de loop der tijd hebben uiteenlopende dienstonderdelen van het ministerie een rol gespeeld.

In de jaren 1945–1980 heeft de bemoeienis van de rijksoverheid met de zeescheepvaart zich steeds voltrokken onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie. De laatstgenoemde minister had de zorg voor een veilige belofde en voor de betoning, bebakening en verlichting van de voor de zeevaart openstaande Nederlandse wateren, op het Nederlandse gedeelte van het continentale plat en op het IJsselmeer, en voor de radardienst en de kustwacht. Vrijwel alle overige activiteiten van de rijksoverheid ten aanzien van de scheepvaart vielen in deze periode onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. In de loop der tijd ontstond kritiek op de taakverdeling tussen de beide ministeries. Ondanks het feit dat de band tussen het loodswezen en betoning met Defensie in de historie wortelde en bij dat ministerie de benodigde nautische expertise en logistieke voorzieningen aanwezig waren, vielen deze taken buiten de eigenlijke defensiedoelstelling. Een tweede bron van kritiek vormde de versnippering van verantwoordelijkheden, hetgeen naar het oordeel van velen een slagvaardig maritiem overheidsbeleid en een doelmatig optreden belemmerden. Met de instelling van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) werd getracht aan deze situatie een einde te maken. In het nieuwe directoraat-generaal werden opgenomen het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, het rijksloodswezen en de op de zeescheepvaart betrekking hebbende activiteiten van Rijkswaterstaat.

### DGSM

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat berustte de beleidsverantwoordelijkheid van 1980 tot 1996 bij het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken.<sup>11</sup> Oogmerk van de instelling van DGSM was de wens van de regering om te komen tot een grotere eenheid van maritiem bestuur. Het DGSM kende twee beleidsdirecties: de Directie Maritiem Vervoer en de Directie Scheepvaartverkeer. Tevens

waren er twee uitvoerende directies: de Vaarwegmarkeringsdienst en de Scheepvaartinspectie.

De Directie Maritiem Vervoer hield zich bezig met het vervoersbeleid voor de maritieme sector. Het ging hierbij zowel om de vanuit Nederland beheerde schepen als om de zeescheepvaart die de Nederlandse havens aandoet. De Directie Scheepvaartverkeer richtte zich op de verkeersaspecten van de zeescheepvaart, waaronder zowel de technische veiligheid van de schepen en de veiligheid van de lading en de bemanning, als het nautisch beheer van de scheepvaartwegen werd begrepen.

#### *De Scheepsmetingsdienst*

De Scheepsmetingsdienst (SMD) was tot 1993 een zelfstandige operationele eenheid van DGSM. Met ingang van 1993 vormde de SMD de Afdeling Scheepsmeting van de Scheepvaartinspectie. Taak van de SMD/Afdeling Scheepsmeting was het meten, identificeren, registreren en brandmerken van schepen, alsmede het afgeven van bijbehorende documenten, overeenkomstig de internationale en nationale regelgeving ter zake.

#### *De Scheepvaartinspectie*

De Scheepvaartinspectie (SI) was belast met het toezicht op de veiligheid van de Nederlandse schepen alsmede met het toezicht op de milieuvriendelijkheid van de scheepvaart. De grondslag voor de taken van de SI vormden onder andere de Schepenwet uit 1909, het Schepelingenbesluit uit 1937 en het Schepenbesluit uit 1965. In het kader van de toezichthoudende taak verrichtte de Scheepvaartinspectie onder meer de volgende activiteiten:

- het inspecteren van schepen voor wat betreft de constructie en inrichting;
- het keuren van uitrustingsstukken;
- het keuren van deskundigen;
- het toezien op het laden en lossen van gevaarlijke en milieuschadelijke stoffen;
- het inspecteren van schepen in het kader van havenstaatcontrole (Port State Control);
- het controleren van certificaten en andere scheepsdocumenten;
- het aanhouden van schepen;
- het onderzoeken van ongevallen en overtredingen.

Tot 1992 kende de Scheepvaartinspectie een gedecentraliseerde organisatie, waarbij de Scheepvaartinspectie Zeevaart werkte vanuit de districten Rotterdam, Groningen (beide voor de koopvaardij) en IJmuiden (voor de visserij) en de Scheepvaartinspectie Rijn- en Binnenvaart was gevestigd te Rotterdam. Met ingang van 1992 kende de Scheepvaartinspectie een nieuwe organisatiestructuur: de SI was vanaf toen op één locatie gevestigd: Rotterdam. De 'Scheepvaartinspectie nieuwe stijl'

bestond uit een op afstand geplaatste toezichthoudende overheidsdienst, die zeven organisatie-eenheden omvat: de Afdeling Rijn- en Binnenvaart, de Afdeling Koopvaardij, de Afdeling Visserij, de Afdeling Scheepsmeting, de Afdeling Bemanningszaken, de Afdeling Onderzoek Ongevallen en de Afdeling Algemene Ondersteuning.

In 1997 ging het DGSM samen met een deel van het DG Vervoer op in het nieuwe DG Goederenvervoer (DGG). De Scheepvaartinspectie en de Vaarwegmarkeringsdienst maakten in eerste instantie deel uit van het DGG. Daarnaast vormden ook de Rijksverkeersinspectie, de directies Transportveiligheid en Vervoerssectoren en het Project Betuweroute onderdeel van het DGG. In 2001 vond een ingrijpende reorganisatie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat plaats. Met deze reorganisatie werd beoogd de taken beleid, handhaving en uitvoering te scheiden. Daartoe is onder andere per 1 juli 2001 de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ingesteld.<sup>12</sup> Met deze reorganisatie is onder andere de Scheepvaartinspectie bij het DGG weggehaald en overgebracht naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

#### *De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) bewaakt en bevordert de veiligheid van het transport op de weg, over water, in de lucht en op het spoor. Zij geeft vergunningen af en ziet toe op de naleving van wet- en regelgeving. De inspectie stelt zich ten doel om burgers en bedrijven zo goed mogelijk te informeren over de werkwijze en resultaten van haar toezicht. Hiermee draagt de IVW bij aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland, met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten en milieuvervuiling. De toezichtfuncties van de inspectie zijn verdeeld over twaalf domeinen van toezicht. Een domein van toezicht sluit aan bij de wet- en regelgeving en kent een netwerk van bedrijven en instanties zoals een brancheorganisatie. De twaalf domeinen van toezicht zijn: koopvaardij, visserij, binnenvaart, taxivervoer, busvervoer, goederenvervoer (over de weg), luchthavens en luchtruim, luchtvaarttechnische bedrijven, luchtvaartoperationele bedrijven, spoor, tram en metro en waterbeheer.

In het land zijn diverse toezichtseenheden gevestigd (tot 2005 divisies geheten). Deze eenheden doen het inspectiewerk. De toezichtseenheden controleren ook vergunningaanvragen. Aan de hand van wetgeving toetsen zij of de aanvrager van een vergunning aan de gestelde eisen voldoet om een bepaalde activiteit te mogen uitvoeren. Verder analyseren zij inspectiegegevens en ontwikkelen, beheren en delen zij kennis.

Voor dit BSD is met name de in Rotterdam gevestigde toezichtseenheid Zeevaart (TEZ) van belang. Veel taken die voorheen bij de Scheepvaartinspectie berustten, vallen nu onder deze eenheid. De TEZ bestaat uit diverse units. De units Inspectie Vlaggenstaat en Inspectie Havenstaat voeren risico-incident-, ongevals- en actualiteitsgebaseerd onderzoek uit naar de naleving en de situatie in het werkveld. De Inspectie gevaarlijke Stoffen voert inspecties uit op het werkkterrein gevaarlijke stoffen. De unit Kennis, Advies en Berichtgeving is gericht op domeinkennis op alle niveaus. Daaronder valt technische inhoudelijke kennis van alle aspecten van de scheepvaart (inclusief arbo, milieu, security etc.) en ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving en de maatschappelijke context van de scheepvaart. De kennisfunctie is naar de onderzoeksstandaarden gericht op het bevorderen van naleving door voorlichting, assistentie en advies. Het advies kent aspecten als technisch, organisatorisch en ondersteuning bij bewijsvoering en interpretatie.

De unit Toelating en Continuering is eindverantwoordelijk voor toelating en continuering op het domein zeevaart. De unit gaat na in hoeverre verantwoordelijkheden door andere (al dan niet erkende) partijen worden ingevuld door het uitvoeren van verticale audits en steekproeven op adviezen. Zolang de ambitie tot het leggen van uitvoerende werkzaamheden in de markt niet is gerealiseerd, worden onder de verantwoordelijkheid van deze unit de certificerende inspecties uitgevoerd.

#### *Vaarwegmarkeringsdienst*

De Vaarwegmarkeringsdienst (VMD) was belast met de vaarwegmarkering op de Noordzee, de Waddenzee en de aanlooproutes naar de grote zeehavens. In dit verband plaatste, verwijderde en onderhield de VMD zowel drijvende als vast opgestelde vaarwegmarkeringsobjecten.

De Vaarwegmarkeringsdienst is per 1 januari 2001 bij Rijkswaterstaat ondergebracht en in december 2001 gefuseerd met de directie Noordzee van Rijkswaterstaat.<sup>13</sup> Het DGG hield zich vanaf toen uitsluitend met het beleid voor goederenvervoer bezig (dit valt onder een ander beleidsterrein, 'Goederenvervoer').<sup>14</sup> Natuurlijk waren er wel raakvlakken met handhaving en uitvoering, en onderhield DGG contact dan ook met IVW en Rijkswaterstaat. In 2005 is het DG Transport en Luchtvaart (DGTL) ingesteld. Het DGTL werkt in programma's, verdeeld over de onderwerpen Continentaal Transport, Maritiem Transport, Luchtvaart en Luchthavens. Daarnaast zijn er enkele strategische projecten waarin tijdelijk aan urgente beleidsonderwerpen wordt gewerkt.

Het programma Maritiem Transport is onderverdeeld in Zeehavens, Zeevaart en Beveiliging (security) en het strategische Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Zeehavens richt zich op het vergroten van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens. Dit gebeurt onder meer door overheidsinterventies in de havens te stroomlijnen en het ondernemings- en vestigingsklimaat te verbeteren. Zeevaart richt zich op het bevorderen van veilige, efficiënte en duurzame zeevaart. Om ervoor te zorgen dat Nederland een sterke en innovatieve maritieme sector houdt, is er veel aandacht voor het veiligstellen van een internationaal competitief vestigingsklimaat. Verder richt Zeevaart zich onder meer op het bevorderen van short sea shipping.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam houdt zich bezig met het versterken van de positie van de Rotterdamse haven. Door de aanleg van een nieuwe Maasvlakte moet er ruimte komen voor het haven- en industriegebied. Tegelijkertijd dient de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

De afgelopen jaren is de beveiliging van de transport- en logistieke sector hoog op de nationale en internationale agenda komen te staan. Met het oog hierop is het onderdeel Beveiliging (security) in het leven geroepen.

#### *Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart (1976–1982)*

De Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart is in 1976 ingesteld bij Beschikking Investeringspremie Zeescheepvaart 1976 (Stcrt. 1976/124). De commissie heeft bestaan tot 1982, toen zij werd opgevolgd door de Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart. Taak van de commissie was het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een premie op grond van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart. Het voorzitterschap en het secretariaat berustten bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

#### *Adviescommissie Maritieme onderzoeksinfrastructuur (zie. Zandbergen) (1993–1994)*

In 1993 is de Adviescommissie maritieme onderzoeksinfrastructuur (Commissie Zandbergen) ingesteld. Deze commissie had tot taak de voorstellen te doen voor de structuur en de strategie van het Nederlands maritiem gericht onderzoek. De aanbevelingen van de Commissie Zandbergen hebben ertoe geleid dat de Stichting CMO als centraal coördinerend orgaan vervangen werd door het Nederlands Instituut voor Maritieme ontwikkeling (NIM).

#### *Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart (1982–1993)*

De Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart is ingesteld bij ministeriële regeling van 23 augustus 1982 (Stcrt. 1982/165), als opvolger van de Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart. De commissie is opgeheven in 1993 en had tot taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een premie in het kader van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart. Het voorzitterschap en het secretariaat berustten bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

#### *Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (1981–)*

De Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden is in 1981 ingesteld bij wijziging van de Schepenwet. De commissie is een permanent adviesorgaan dat optreedt ter zake van het van overheidswege nemen van maatregelen ter bevordering van de veiligheid op schepen, met name ter voorkoming van arbeidsongevallen van zeevarenden. De commissie bevat zowel ambtelijke als niet-ambtelijke leden. De ambtelijke leden worden benoemd uit de departementen van Verkeer en Waterstaat, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onderwijs en Wetenschappen. De niet-ambtelijke leden worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemd op voordracht van werkgevers- en werknemersorganisaties. Het secretariaat van de commissie berust bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

#### *Commissie Binnenvaartrampenwet (1931–1999)*

De Commissie Binnenvaartrampenwet is ingesteld bij wet (Binnenvaartrampenwet 1931) en was samengesteld uit een voorzitter, een secretaris en acht bijzitters. De leden van de Commissie werden door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemd. De Commissie was gevestigd te Rotterdam. Taak van de Commissie was het instellen van onderzoek met betrekking tot ongevallen met zeeschepen. In tegenstelling tot de Raad voor de Scheepvaart had de Commissie Binnenvaartrampenwet geen tuchtrechtelijke bevoegdheden. In 1999 ging de commissie op in de Raad voor de Transportveiligheid.

#### *Commissie brede heroverweging loodswezen/Adviescommissie brede heroverweging loodswezen (1995–1997)*

De Commissie brede heroverweging loodswezen werd in 1995 ingesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat.<sup>15</sup> De commissie had tot taak op basis van verkenningen in de scheepvaartsector en een evaluatie van het tot dan toe gevoerde beleid aanbevelingen

te doen aan de minister teneinde de totale structuur van het loodsen van zeeschepen in Nederland te verbeteren. De instelling van de commissie moet worden gezien in het licht van het gewenste niveau van veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer, de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en de Europese en nationale mededingingsregels. In 1997 bracht de commissie haar eindrapport uit.

Begin 1997 werd de commissie opgevolgd door de Adviescommissie brede heroverweging loodswezen. Deze commissie had exact dezelfde taken als haar voorganger.<sup>16</sup> Medio 1997 bracht de commissie haar eindrapport, waarna zij werd opgeheven.

#### *Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen (IOZV) (1987–)*

De Commissie IOZV is ingesteld bij ministeriële regeling van 23 januari 1987, Stcrt. 39, van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De commissie bestaat uit een voorzitter, een secretaris en acht leden. De voorzitter en secretaris worden benoemd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de acht leden worden aangewezen door de ministers van Verkeer en Waterstaat, Justitie, Binnenlandse Zaken, Financiën, Defensie, Onderwijs en Wetenschappen, Economische Zaken en Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Taak van de Commissie IOZV is het jaarlijks adviseren van de betrokken ministers over:

- het interdepartementaal gebruik van de bestaande civiele zeegaande rijksvaartuigen;
- de verwerving van civiele zeegaande vaartuigen voor de rijksoverheid;
- de verwerving van zeegaande vaartuigen ten behoeve van stichtingen of andere instellingen die geheel of oerwegend door de rijksoverheid worden gesubsidiëerd.

#### *Commissie van advies arbeids- en rusttijden zeescheepvaart (1973–1998)*

De Commissie is in 1973 ingesteld bij de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart (Stb. 380). De commissie bestond uit zeven leden, waarvan er twee afkomstig waren van werkgeversorganisaties en twee van werknemersorganisaties. De overige drie leden werden door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen, waarvan een in overeenstemming met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Taak van de commissie was het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat

- inzake aangevraagde ontheffingen van de bij of krachtens de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart gestelde voorschriften;
- op diens verzoek of uit eigener beweging inzake alle aangelegenheden,

betrekking hebbende op de arbeids- en rusttijden in de zeescheepvaart.  
– Met het intrekken van de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart in 1998 werd de commissie opgeheven.

*Commissie van beroep voor loodsenexamens (1988–)*

De Commissie van beroep voor loodsenexamens behandelt beroeps- en bezwaarschriften tegen besluiten genomen door de commissie voor de verklaringhouders.

*Commissie Vervoer over Zee (1982–)*

De Commissie Vervoer over Zee is in 1982 ingesteld bij de Wet vervoer over zee (Stb. 629) en heeft tot taak het uit eigen beweging dan wel op verzoek adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het vervoer over zee. De commissie bestaat uit een voorzitter, een secretaris en een onbepaald aantal ambtelijke en niet-ambtelijke leden, die allen door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden benoemd.

*Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst (1989–1990)*

De Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst is in 1989 ingesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van het verschijnen van het rapport Verzelfstandiging van de Loodsdienst (Tweede Kamer 1988–1989, 21210, nr. 2) van de Algemene Rekenkamer en naar aanleiding van het optreden van onbedoelde financiële effecten voor het Rijk, de loodsen als voor bepaalde categorieën scheepvaart na het verzelfstandigen van de loodsdiensdienst. De commissie had als taak oplossingen voor de financiële problemen aan te dragen. Er is geen instellingsbesluit van de commissie.

*Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen (1935–2002)*  
Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'.

*Commissie voor de Stuurliedenexamens (1935–2002)*

Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'.

*Commissie voor de zeevisvaartexamens (1935–2002)*

Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'.

*Commissie Wijnolst (1989)*

De Commissie Wijnolst, genoemd naar de voorzitter prof. dr. ir. N. Wijnolst, is in 1989 ingesteld met als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de eventuele voortzetting van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart. De commissie heeft op 13 oktober 1989 een rapport uitgebracht

onder de titel 'IPZ Investeringspremieregeling Zeescheepvaart. Evaluatie 1976–1989. Vooruitblik 1990–2000'.

*Coördinator/adviseur Privatisering Maritieme Zaken (1983–1988)*

Deze niet-ambtelijke adviseur/coördinator werd in 1983 door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemd om namens haar het overleg te voeren met de bij de verzelfstandiging en integratie van de rijks- en gemeentelijke loodsdiensten betrokken partijen.

*Coördinerende raad (1984–1985)*

De Coördinerende Raad werd ingesteld in 1984 door de Minister van Verkeer en Waterstaat en was samengesteld uit de adviseur/coördinator Privatisering Maritieme Zaken, de directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en de directeur van het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam. Taak van de Raad was het voeren van het ambtelijk eindoverleg tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Rotterdam over de aanpak van de verzelfstandiging en de integratie van de Rijks- en gemeentelijke loodsdiensten. Er is geen instellingsbesluit van de Coördinerende Raad. De raad werd in 1985 weer opgeheven.

*Examencommissies (1935–2002) (werden in de laatste decennia van de 19e eeuw ingesteld)*

Een drietal rijkscommissies was belast met het afnemen van Rijksexamens ter verkrijging van zeevaart- en zeevisvaartdiploma's: de Commissie voor de Stuurliedenexamens, de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen en de Commissie voor de zeevisvaartexamens.

Bij Koninklijk besluit van 5 mei 1877 (Stb 98) werden de stuurliedenexamens geregeld. In dat besluit wordt gesteld dat er een examencommissie is, waarbij examens afgenomen kunnen worden. Dit was tegelijkertijd de eerste aanstelling van de commissie voor stuurliedenexamens. Een officieel instellingsbesluit was er niet. De Voorzitter en de leden werden steeds jaarlijks aangesteld. De Commissie voor examens voor scheepswerktuigkundigen werd per KB van 18 maart 1891 (Stb. 76) in het leven geroepen. In het begin van de 20ste eeuw werd er ook een Examencommissie voor de zeevaarddiploma's ingesteld. De voorzitter van de examencommissie stuurlieden was ook de voorzitter van de voorzitter van de Examencommissie voor de zeevisvaartdiploma's. De Commissie voor de Stuurliedenexamens en de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen werden beide formeel ingesteld bij de Wet op de zeevaartexamens van 1935, de Commissie voor de zeevisvaartexamens bij de Wet op de zeevisvaartexamens van 1935.

Zowel de voorzitters als de secretarissen van de commissies waren door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen ambtenaren van diens departement. In de praktijk werd het voorzitterschap van de drie examencommissies vervuld door één persoon; hetzelfde gold voor het secretarisschap. De voorzitter van de commissies komt als aparte actor in het BSD voor.

Zo rond 1990 werden de 3 examencommissies niet meer voluit genoemd, maar werd formeel met de naam Examencommissie Zeevaarddiploma's volstaan. In 2002 stopten de examencommissies met hun werkzaamheden, al werden er daarna nog wel diploma's uitgereikt. In de selectielijst zijn de drie commissies ondergebracht bij 11.16 'Examencommissies.'

*Interdepartementale Commissie Interimregeling Zeescheepvaart (1993)*

Deze commissie had als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een stimuleringspremie op grond van de Interimregeling stimulering zeescheepvaart 1993. In afwachting van het van kracht worden van de Wet stimulering zeescheepvaart was in 1993 de Interimregeling stimulering zeescheepvaart 1993 van kracht. Doel van deze ministeriële regeling was het bevorderen van de ingebruikname van moderne, hoogwaardige schepen van niet ouder dan vijf jaar. De Interimregeling voorzag in de toekenning van een stimuleringspremie voor het aanschaffen of het in rompvrachting nemen van zeeschepen. In deze Commissie waren vertegenwoordigd de Minister van V&W (voorzitter en secretaris), de ministeries van Economische Zaken en Financiën, en de Nederlandse Investerings Bank (NIB).

*Interdepartementale Commissie voor Noordzeeaangelegenheden (ICONA) (1977–1999)*

De ICONA is in 1977 ingesteld bij ministeriële regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De ICONA was belast met de algemene coördinatie ten behoeve van de voorbereiding en uitvoering van het regeringsbeleid met betrekking tot Noordzeeaangelegenheden, daarbij onverlet latend het werk van andere interdepartementale overlegorganen. De ICONA voerde deze taak onder meer uit door het voeren van interdepartementaal overleg en het adviseren van de betrokken ministers, c.q. de ministerraad. Het secretariaat van de ICONA berustte bij Rijkswaterstaat. Bij besluit van Stcrt. 1999/ 57 ingetrokken.

*Landelijke commissie van gecommiteerden (1995–)*

Kapiteins van een schip zijn verplicht om tijdens de vaart van een zeeschip op bepaalde wettelijk aangewezen scheepvaartwegen gebruik te maken van de

diensten van een loods. Het is mogelijk om vrijstelling van deze loodsplicht te verkrijgen indien aan het zogeheten verklaringhoudersexamen is voldaan. Op grond van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1995/396), art. 12 houdt de Landelijke commissie van geëmitteerden toezicht op de verklaringhoudersexamens. De voorzitter en de secretaris van de commissie worden door de Minister van V&W benoemd voor een periode van vier en zijn hernoembaar. Per regio worden geëmitteerden benoemd.

#### *Overkoepelend Rationaliserings-Overleg (ORO) (1978–1987)*

Het ORO is een in 1978 door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingesteld tripartiet overlegkader, waarin vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onderwijs en Wetenschappen, De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart overleg pleegden met betrekking tot diverse aspecten van de rationalisering van de bedrijfsvoering van de zeescheepvaart. In 1987 werd dit orgaan opgevolgd door het Tripartite Overleg Zeescheepvaart (TOZ).

#### *Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid (1992–)*

Deze actor heeft als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de veiligheid van het zeescheepvaartverkeer. Zie ook de actor Raad voor Verkeer en Waterstaat.

#### *Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzeeangelegenheden (1992–)*

Deze actor heeft als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de scheepvaart op de Noordzee. Zie ook de actor Raad voor Verkeer en Waterstaat.

#### *Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur (1992–)*

Deze actor heeft als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de maritieme infrastructuur. Zie ook de actor Raad voor Verkeer en Waterstaat.

#### *Permanent overlegorgaan goederenvervoer (1992–)*

Deze actor heeft als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot het zeevervoer. Zie ook de actor Raad voor Verkeer en Waterstaat.

#### *Tripartiet Overleg Zeescheepvaart (TOZ) (1987–)*

Het TOZ is sinds 1987 de opvolger van het ORO. In het TOZ voeren overheid, werkgevers en werknemers overleg inzake de rationalisering van de bedrijfsvoering van de zeescheepvaart.

#### *(Voorlopige) Nationale Havenraad (1980–)*

De Nationale Havenraad is in 1986 ingesteld bij Besluit Nationale Havenraad (Stb. 238) en is de opvolger van de Voorlopige Nationale Havenraad (ingesteld bij K.B. van 17 juli 1980, Stb. 379). In de Havenraad hebben havenbeheerders en vertegenwoordigers van het havenbedrijfsleven en van de rijksoverheid zitting.

Taken van de raad zijn:

1. het door overleg bevorderen van de samenwerking tussen het havenbedrijfsleven, het rijk, de gemeenten en andere openbare lichamen die bij zeehavenaangelegenheden betrokken zijn, bij de beleidsvoorbereiding en -uitvoering inzake zeehavenaangelegenheden van nationaal belang;
2. het door overleg bevorderen van de coördinatie van beslissingen over zeehavenaangelegenheden die zowel van het rijk als van een of meer gemeenten of andere openbare lichamen een besluitvorming vergen;
3. het door overleg bevorderen van de coördinatie tussen de gemeenten of andere openbare lichamen onderling met betrekking tot zeehavenaangelegenheden die in de eerste plaats tot hun verantwoordelijkheid behoren.
4. het inwinnen en verschaffen van informatie die van belang kan zijn bij de beleidsvoorbereiding en -uitvoering inzake zeehavenaangelegenheden van nationaal belang.

Onder de Nationale Havenraad ressorteren een aantal commissies, te weten:

- de Commissie van de overige zeehavens;
- de Commissie Eemsmond;
- het Regionaal havencomité Noordzeekanaalgebied;
- de Commissie Rijn- en Maasmond;
- de Commissie Scheldebekken;
- de Commissie bedrijfsleven;
- de Commissie Benelux en EG;
- de Commissie statistiek;
- de Commissie tarieven en mededinging.

De commissies dienen de raad van advies ter voorbereiding van het overleg in de raad over bepaalde onderwerpen of van een bepaald rapport en zijn niet als afzonderlijke actor opgenomen.

#### *(Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat (1986–)*

De Raad voor Verkeer en Waterstaat is ingesteld bij de Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992, Stb. 146 en is de

opvolger van de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat, die in 1986 (Stb. 26) is ingesteld. De Raad is samengesteld uit onafhankelijke deskundigen die worden benoemd door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Taken van de Raad zijn:

1. het desgevraagd of uit eigener beweging adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de hoofdlijnen en onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat;
2. het op verzoek van de Tweede Kamer adviseren over de bij die Kamer aanhangig gemaakte initiatiefvoorstellen van wet betreffende verkeer en waterstaat.

De adviezen van de Raad over onderdelen van het beleid worden voorbereid door een aantal vaste commissies, te weten:

- de Vaste commissie waterbeheer en Noordzeeangelegenheden;
- de Vaste commissie verkeersinfrastructuur;
- de Vaste commissie personenvervoer;
- de Vaste commissie goederenvervoer;
- de Vaste commissie oppervlaktedelfstoffen;
- de Vaste commissie post en telecommunicatie.

Deze vaste commissies adviseren rechtstreeks aan de Raad, en zijn in dit rapport niet als actor opgenomen.

Voorts ressorteren onder de Raad voor verkeer en waterstaat een aantal overlegorganen ten behoeve van het gestructureerde interdepartementale overleg in het kader van de voorbereiding van adviezen. Het betreft hier:

- het Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzeeangelegenheden;
- het Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid;
- het Permanent overlegorgaan personenvervoer;
- het Permanent overlegorgaan goederenvervoer
- het Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur;
- het Permanent overlegorgaan oppervlaktedelfstoffen;
- het Permanent overlegorgaan post en telecommunicatie.

Deze permanente overlegorganen organiseren het overleg in het kader van de voorbereiding van adviezen en rapporten daarover aan de Minister van Verkeer en Waterstaat; diverse van deze organen – mbt waterbeheer en Noordzeeangelegenheden, verkeersveiligheid, goederenvervoer en verkeersinfrastructuur – zijn als actor in dit rapport opgenomen.

#### *Voorzitter van de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen (1935–2002)*

Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'.

*Voorzitter van de Commissie voor de Stuurliedenexamens (1935–2002)*  
Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'

*Voorzitter van de Commissie voor de zeevisvaartexamens (1935–2002)*  
Zie de beschrijving bij de actor 'Examencommissies'

*Werkgroep samenwerkingsregeling Rijk – gemeente Rotterdam (1981–1983)*  
De Werkgroep is ingesteld in 1981 door de Minister van Verkeer en Waterstaat met als opdracht een nader onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden tot samenwerking van de rijks- en gemeentelijke loodsdiensten in het Rijnmondgebied. In de Werkgroep waren vertegenwoordigd de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en de gemeente Rotterdam. De Minister van V&W is zorgdrager van de archieven. De werkzaamheden van de Werkgroep werden gestaakt nadat de regering in 1983 voorstelde de Loodsdienst te privatiseren.

## 9.2. Overige zorgdragers

*Actoren onder de zorg van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)*

*Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)*  
Samen met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie stelde de Minister van BZK in 1988 de loodsenwet vast

*Actoren onder de zorg van de Minister van Buitenlandse Zaken*

*Minister van Buitenlandse Zaken*  
In overeenstemming met de ministers van V&W en van Economische Zaken verleent de Minister van Buitenlandse Zaken vrijstelling of ontheffing van het verbod maatregelen of beslissingen van een andere staat, die betrekking hebben op het zeevervoer van en naar Nederlandse havens, na te leven (1982–).

*Actoren onder de zorg van de Minister van Defensie*

*Minister van Defensie*  
De Minister van Defensie voert met de Minister van V&W overleg, en maakt afspraken, over de uitvoering van het nautisch beheer betreffende het civiele en militaire scheepvaartverkeer op de scheepvaartwegen van, naar en binnen de Rijkszeehavens Den Helder (1988–1990).  
Ook wezen zij tussen 1980 en 1988 samen zones voor kustverkeer aan.

*Commissie tot herziening van de Loodswet 1957 (Commissie Duk)*

De commissie – naar haar voorzitter ook wel aangeduid als de Commissie-Duk – is in 1976 ingesteld door de Staatssecretaris van Defensie. Taak van de Commissie was het adviseren van de Minister van Defensie – onder wiens departement de Loodsdienst tot 1980 ressorteerde – inzake onder meer de meest wenselijke inhoud en structurering van de taken op het gebied van het loodswezen en de daarop afgestemde vorm en inrichting en bestuur voor de dienst van het loodswezen. De Commissie bracht in 1981 haar eindrapport uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, onder wiens departement de dienst voor het loodswezen van 1980 tot 1987 ressorteerde.

*Actoren onder de zorg van de Minister van Economische Zaken (EZ)*

*Minister van Economische Zaken (EZ)*  
In overeenstemming met de ministers van V&W en van Buitenlandse Zaken verleent de Minister van Economische Zaken vrijstelling of ontheffing van het verbod maatregelen of beslissingen van een andere staat, die betrekking hebben op het zeevervoer van en naar Nederlandse havens, na te leven.

*Actoren onder de zorg van de Minister van Financiën*

*Minister van Financiën*  
De Minister van Financiën is mede belast met het afgeven van certificaten van financiële zekerheid, zoals voor de dekking van aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging.

*Actoren onder de zorg van de Minister van Justitie*

*Minister van Justitie*  
In overeenstemming met de Minister van V&W wijst de Minister van Justitie ambtenaren aan, belast met het opsporen van overtredingen van in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee 1992 strafbaar gestelde feiten.

Samen met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van BZK stelde de Minister van Justitie in 1988 de loodsenwet vast.

Samen met de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemt en ontslaat de Minister van Justitie de voorzitter, de secretaris en de overige leden van het Tuchtcollege Loodsen, alsmede hun vervangers. Dit in 1988 ingestelde college is belast met de behandeling van overtredingen van een door de Nederlandse loodsencorporatie gegeven verordeningen of van de krachtens deze verordeningen gegeven nadere voorschriften voor de registerloodsen en is bevoegd tuchtmaatregelen op te leggen.

*Actoren onder de zorg van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)*

*Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)*

Samen met de Minister van V&W stelt de Minister van SZW algemene maatregelen van bestuur op ter nadere regeling omtrent arbeids- en rusttijden van schepelingen aan boord van zeeschepen. Tevens zijn zij verantwoordelijk voor het vaststellen van een tijdschema voor het eerste onderzoek van de op 1 juni 1988 bestaande vrachtschepen, sleepboten, duwboten en passagiersschepen. Ook wijzen beide ministers diensten en personen ter beschikking van de Scheepvaart- of de Arbeidsinspectie, ten behoeve van het verrichten van bepaalde werkzaamheden in het kader van onderzoek van binnenschepen.

## SELECTIELIJSTEN

### 10. Deel A: Handelingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat

#### 10.1.1. Beleid

*Het (mede)ontwikkelen, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het (internationale) beleid*

450.

Handeling: Het (mede)ontwikkelen, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het beleid aangaande het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Nota's, rapporten  
Opmerking: Dit heeft o.a. betrekking op:  
– zeevervoer;  
– nautisch beheer van de scheepvaartwegen;  
– toezicht op de veiligheid van schip, lading en bemanning;  
– milieuveiligheid van de scheepvaart;  
– toezicht op civiele zeegaande rijksvaartuigen;  
– bijzondere tijdsomstandigheden of (grootschalige) incidenten/crisisbeheersing.  
Waardering: B

451.

Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van standpunten aangaande scheepvaart en maritieme zaken in het kader van deelname aan Europees en internationaal overleg  
Periode: 1945–  
Product: Nota's, verslagen, vergaderstukken, adviezen, wetten, verdragen  
Opmerking: Het betreft de departementale voorbereiding voor Europees en internationaal overleg en de verslagen van het overleg zelf. Het gaat o.a. om de volgende overlegorganen:  
Noordzeeministersconferenties en de interim-Noordzeeministersconferenties; de NAVO; de EU; de IMO; de OESO;

de UNCTAD; de IALA; de Port State Control Committee (PSC) en de MOU on PSC; Raadsdossiers van ministers die zitting hebben in Raden waarin aangelegenheden worden besproken die relevant zijn voor de zeescheepvaart; het overleg van de CSG-landen ter voorbereiding van het overleg met de V.S.; de Special Group on International Organisations; de Plenaire Vergaderingen van de North Sea Pilotage Commission; Gemengde Commissies inzake de zeescheepvaart; de Cotton Club  
Onder deze handeling valt ook het (mede) voorbereiden, vaststellen, wijzigen of intrekken van Europese en internationale wet- en regelgeving met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.  
Waardering: B

452.  
Handeling: Het deelnemen aan overleggen waar V&W als een waarnemer aanwezig is, of internationale verbanden van professionals, waar V&W professionals aan deelnemen en die vooral de nieuwste professionele inzichten en kennis met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken delen en die voor het Nederlandse beleid en uitvoering hieromtrent niet van groot belang zijn.  
Periode: 1945–  
Product: Nota's, verslagen, vergaderstukken, adviezen  
Waardering: B

#### Onderzoek

453.  
Handeling: Het verrichten van (wetenschappelijk) onderzoek met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Opdrachtverstrekking, rapport, correspondentie  
Waardering: B eindproduct  
V 5 jaar overige neerslag

#### Het totstandkomen van wet- en regelgeving

454.  
Handeling: Het (mede) voorbereiden, vaststellen, wijzigen of intrekken van nationale wet- en regelgeving met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Product: O.a. Zeevaartbemanningswet, Wet Havenstaatcontrole  
Periode: 1945–  
Waardering: B

455.  
Handeling: Het (mede) voorbereiden, vaststellen, wijzigen of intrekken van algemene maatregelen van bestuur en koninklijke besluiten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Product: AMvB's, koninklijke besluiten  
O.a. : voorbeelden uit RIO  
Periode: 1945–  
Waardering: B

456.  
Handeling: Het (mede) voorbereiden, vaststellen, wijzigen of intrekken van ministeriële regelingen met betrekking tot het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken  
Product: Ministeriële beschikkingen, verordeningen, aanwijzingen, richtlijnen, instructies e.d.  
Periode: 1945–  
Opmerking: De beschikkingen hebben betrekking op de volgende beleidsvelden :  
– internationale samenwerking;  
– het zeevervoer;  
– het zeescheepvaartverkeer;  
– de veiligheid van zee- en binnenscheepen;  
– de milieuvriendelijkheid en -veiligheid van de scheepvaart;  
– het beheer van de civiele zeegaande rijksvaartuigen  
In paragraaf 4.2 Definitie van het beleidsterrein worden deze beleidsvelden nader toegelicht.  
Waardering: B

#### Het voeren van structureel overleg

457.  
Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat al dan niet bij de Minister van V&W ligt.  
Waardering: B voor neerslag als het secretariaat bij het Ministerie van V&W berust  
V 5 jaar voor neerslag als het secretariaat bij de overige ministeries wordt gevoerd

458.  
Handeling: Het voeren van (periodiek) overleg op lagere overheden niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Waardering: B

459.  
Handeling: Het voeren van (periodiek) overleg met maatschappelijke vertegenwoordiging met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Waardering: B

#### Verantwoording

460.  
Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen inzake het beleid ten aanzien van scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Brieven, notities  
Waardering: B

461.  
Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen ten aanzien van scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Verslagen  
Opmerking: Bewaren op het hoogste niveau betekent dat kwartaalverslagen alleen bewaard worden als er geen jaarverslagen zijn, en dat maandverslagen alleen bewaard worden als er geen jaar- en kwartaalverslagen zijn, etc.  
Waardering: B voor verslagen op het hoogste niveau.  
V 5 jaar overige neerslag

462.  
Handeling: Het behandelen van beroeps- en bezwaarschriften met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Correspondentie, beschikkingen  
Waardering: V 10 jaar

463.  
Handeling: Het beantwoorden van klachten- en burgerbrieven naar aanleiding van de uitvoering en of de gevolgen van het beleid met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Correspondentie  
Waardering: B

464.  
Handeling: Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Voorlichtingsmateriaal  
Waardering: B een exemplaar eindproduct  
V 2 jaar overige neerslag

465.  
Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven, departementsleiding, dienstonderdelen, personeel, instellingen, overheidsorganen en andere landen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Inlichtingen, correspondentie, nautische publicaties, bekendmakingen aan de scheepvaart, ambtsberichten, berichten,  
Waardering: V 3 jaar

### 10.1.2. Uitvoering

466.

Handeling: Het (mede)instellen en opheffen van commissies, raden, werken en stuurgroepen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken, alsook ook instructies en reglementen van orde voor de commissies, werkgroepen etc.  
Periode: 1945–  
Product: Instellingsbesluiten, instructies, reglementen van orde  
Opmerking: Voorbeelden zijn :  
– Instelling Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart (Stct. 1976/124)  
– Instelling Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart (Stct. 1982/165)  
– Instelling Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen (Stct. 1992/115)  
Waardering: B

467.

Handeling: Het benoemen van leden van raden en commissies met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Benoemingen  
Opmerking: Hier vallen ook de vergoeding voor de reiskosten en vacatiegelden onder  
Waardering: V 5 jaar na einde benoeming

468.

Handeling: Het aanwijzen van personeel met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Aanwijzing  
Waardering: V 7 jaar na einde aanstelling

469

Handeling: Het (mede) verlenen/afgeven en intrekken van vergunningen, certificaten, concessies, ontheffingen en vrijstellingen van een schip  
Periode: 1945–  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Bij het domein Visserij wordt voor wat betreft het verstrekken van certificaten niet alles bewaard gedurende het in de vaart zijn van het schip. De certificaten hebben een bepaalde looptijd. Na het verstrijken van de looptijd wordt het vervangen certificaat verwijderd. Van ieder type certificaat blijft kortom alleen de laatste, nog geldende versie in het dossier. Na afsluiting van het dossier is dan ook alleen de laatste versie van het type certificaat nog in het dossier aanwezig. Wordt er een ander type certificaat verstrekt, dan wordt eenzelfde werkwijze gehanteerd. De dossiers zijn per schip geordend.  
Waardering: Visserij schepen na sloop/uitvlaggen: V 30 jaar  
Koopvaardij schepen na sloop/uitvlaggen: V 5 jaar

470.

Handeling: Het verstrekken (en terugvorderen) van subsidies/premies/investeringsbijdragen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Beschikking, correspondentie  
Opmerking: O.a. mbt :  
– investeringspremies aan investeerders in zeegaande schepen  
– stimuleringspremies in het kader van de Interimregeling stimulering zeescheepvaart 1993  
– bijdragen aan een inhoudingsplichtige in het kader van de Wet faciliteit zeevaart 1990  
– bijdragen aan de financiering van ontwikkelingsplannen van de Nederlandse zeehavens  
Waardering: V 7 jaar

471.

Handeling: Het mede ontwikkelen, vaststellen en gebruiken van instrumenten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Opmerking: O.a. het ontwikkelen van toezichtarrangement en interventie-instrumenten en het (laten) ontwikkelen van systemen, zoals plaatsbepalingssystemen.  
Waardering: Eindrapport B  
V 5 jaar na vervanging (bijv. in geval plaatsbepalingssystemen) voor de overige neerslag

472.

Handeling: Het beheren en onderhouden van (registratie)systemen met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Registers  
Opmerking: O.a. gegevens mbt :  
– Nederlandse vloot en bemanningsleden  
– openbaar rompbevrachtingsregister  
– plaatsbepalingssystemen  
– uitgegeven zeevaarddiploma's en -bewijzen, alsmede van de door de Raad voor de Scheepvaart uitgesproken onbevoegdverklaringen en van de daarvan verleende ontheffingen  
Waardering: B

473.

Handeling: Het opstellen van een plan van aanpak voor projecten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Waardering: V 10 jaar na einde project

474.

Handeling: Het initiëren, uitvoeren en financieren van projecten met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Waardering: B eindproduct

V 10 jaar na einde project overige neerslag

475

Handeling: Het adviseren over en het bij Koninklijk Besluit uitoefenen van bijzondere bevoegdheden met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Adviezen, Koninklijk Besluit  
Opmerking: Bijzondere bevoegdheden kunnen zijn:  
– het stellen van beperkingen aan de overdracht en de bewegingen van en het vervoer van goederen of personen met zeeschepen onder Nederlandse vlag;  
– het opleggen van de vaarplicht aan zeelieden of gewezen zeelieden;  
– het geven of doen geven van aanwijzingen met betrekking tot het gebruik van havens.  
Waardering: B

132.

Handeling: Het verhalen van de kosten van verkeersmaatregelen voor de scheepvaart in verband met in, op of boven een scheepvaartweg ondernomen activiteit die niet behoort tot het normale verkeersgebruik van die scheepvaartweg op de ondernemer van die activiteit  
Grondslag: Scheepvaartwet 1988, art. 14  
Periode: 1988–1992  
Waardering: V 5 jaar na verhalen kosten

139.

Handeling: Het bij dwangbevel invorderen van de kosten van maatregelen genomen om verplichtingen die de Nederlandse loodsencorporatie of de regionale loodsencorporaties hebben nagelaten, te verrichten  
Grondslag: Loodsenwet 1988 (Stb. 353), art. 46  
Periode: 1988–  
Product: Dwangbevelen  
Waardering: V 10 jaar

309.

Handeling: Het afgeven, weigeren of ontvangen van monsterboekjes en monsterrollen  
Grondslag: Schepelingenbesluit uit 1937 (Stb. 242)  
Periode: 1937–  
Product: Beschikkingen  
Waardering: V 10 jaar

347.

Handeling: Het adviseren van de commandant der maritieme middelen te Den Helder van de Koninklijke Marine met betrekking tot diens nautische beheers-taak  
Bron: Convenant van 2 april 1990 (Stct. 1990/82)  
Periode: 1990–1992  
Product: Adviezen  
Waardering: B

### 10.1.3. Inspectie & handhaving

476.

Handeling: Het opstellen van (meerjarige) inspectieprogramma's voor inspecties met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Inspectieprogramma's  
Waardering: V 10 jaar

477.

Handeling: Het (laten) uitvoeren en verslagleggen van inspecties met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Periode: 1945–  
Product: Verslagen, rapporten, interventies zoals het opstellen van een procesverbaal en het opleggen van boetes  
Opmerking: Het betreft zowel reguliere inspecties als onderzoek naar aanleiding van incidenten, ongevallen etc.  
Vaartuigen die geïnspecteerd worden zijn o.a. koopvaardij schepen, tankers, passagiersschepen, vissersschepen en commerciële recreatievaart.  
Dossiers zijn gedeeltelijk per schip, gedeeltelijk op thema geordend.  
Thema's zijn bijv. onderhoudstaat van schepen, arbeidsomstandigheden, bemanning, toezicht lading, averij en ongevallen, milieu.  
Waardering: Visserij schepen na uitvlaggen/ sloop: V 30 jaar  
Koopvaardij na uitvlaggen/ sloop: V 5 jaar  
Dossier op thema: B verslagen en rapporten  
V 5 jaar overige neerslag

478.

Handeling: Het verrichten van (voorlopig) onderzoek naar rampen met zeeschepen  
Periode: 1945–1999  
Opmerking: De Raad voor de Scheepvaart is belast met het onderzoek naar aanleiding van rampen met zeeschepen. Onder overlegging van de stukken van het onderzoek adviseert de Minister van V&W de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart om met het oog op de omvang en aard van de ramp al dan niet een onderzoek daarnaar door de Raad in te doen stellen. Tot 1999 stuurde de minister ook de stukken van een onderzoek naar de Commissie Binnenvaart-rampenwet.  
Waardering: B eindrapport  
V 10 jaar overige neerslag

### 11. Deel B: Handelingen van actoren waarvan het zorgdragerschap onder de Minister van Verkeer en Waterstaat valt

#### 11.1 Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Grondslag: Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1976 (Stcrt. 1976/124); Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1978 (Stcrt. 1978/175, Stcrt. 1980/158, Stcrt. 1981/52)  
Product: Adviezen  
Periode: 1976–1982  
Opmerking: De Adviescommissie Investeringspremie Zeescheepvaart adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een premie in het kader van de IPZ-regeling.  
Waardering: V 5 jaar

#### 11.2 Adviescommissie Maritieme onderzoeksinfrastructuur (zie. Zandbergen)

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Product: Adviezen  
Periode: 1993–1994  
Opmerking: De Commissie Zandbergen deed aanbevelingen voor de structuur en de strategie van het Nederlands maritiem gericht onderzoek.  
Waardering: V 5 jaar

#### 11.3 Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Grondslag: Ministeriële regeling van 30 augustus 1982, Stcrt. 165; Idem, Stcrt. 1990  
Product: Adviezen  
Periode: 1982–1993  
Opmerking: De Adviescommissie Steunverlening Zeescheepvaart adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een premie in het kader van de IPZ-regeling.  
Waardering: V 5 jaar

#### 11.4 Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Grondslag: Schepenwet 1090 (Stb. 1909/219), art. 26  
Product: Adviezen  
Periode: 1981–  
Opmerking: Deze commissie adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het nemen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden  
Waardering: B

#### 11.5 Commissie Binnenvaartrampenwet

462

Handeling: Het behandelen van beroeps- en bezwaarschriften met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Grondslag: Binnenschepenwet 1981 (Stb. 1981/678), art. 30  
Product: Beslissingen  
Periode: 1931–1999  
Opmerking: De commissie behandelde beroepen tegen beschikkingen van de Scheepvaartininspectie betreffende de veiligheid van de vaart van binnenschepen. In januari 1999 is de commissie opgegaan in de Raad voor de Transportveiligheid. Deze werd in 2005 opgevolgd door de Onderzoeksraad voor veiligheid.  
Waardering: V 10 jaar

391.

Handeling: Het verrichten van onderzoek naar rampen met binnenvaartschepen  
Grondslag: Binnenschepenwet 1981 (Stb. 1981/678), art. 10  
Product: Verslagen  
Periode: 1931–1999  
Opmerking: In januari 1999 is de commissie opgegaan in de Raad voor de Transportveiligheid. Deze werd in 2005 opgevolgd door de Onderzoeksraad voor veiligheid.  
Waardering: B eindproduct  
V 10 jaar overige neerslag

#### 11.6 Commissie brede heroverweging loodswezen/Adviescommissie brede heroverweging loodswezen

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken  
Grondslag: Instelling Commissie brede heroverweging loodswezen (Stcrt. 1995/127); Besluit Adviescommissie brede heroverweging loodswezen (Stb. 1997/119)

Product: Adviezen, rapporten

Periode: 1995–1997

Opmerking: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de verbetering van de totale structuur van het loodsen van zeeschepen in Nederland. Met het uitbrengen van haar eindrapport in 1997 is de Adviescommissie brede heroverweging loodswezen opgeheven. Waardering: B rapporten V 5 jaar overige neerslag

#### 11.7. Commissie Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen (IOZV)

370.

Handeling: Het jaarlijks op basis van door de afzonderlijke ministers c.q. beheerders verstrekte informatie opstellen van een interdepartementaal vlootplan voor civiele zeegaande vaartuigen ten behoeve van het overleg in de Commissie IOZV, plus Ministeriële regeling van 23 januari 1987, (Stcrt.39.) Grondslag: Ministeriële regeling van 19 mei 1992, Stcrt. 115; Ministeriële regeling van 23 januari 1987 (Stcrt. 1987/39); Instelling Commissie interdepartementaal Overleg inzake Zeegaande Vaartuigen (Stcrt. 2003/91, art. 3)

Product: Vlootplannen

Periode: 1987–

Opmerking: Het betreft advies aan de ministers van V&W, BZK, Defensie, Financiën, LNV en OCW. Waardering: B

479.

Handeling: Het adviseren van alle betrokken ministers betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Ministeriële regeling van 19 mei 1992, Stcrt. 115; Ministeriële regeling van 23 januari 1987, Stcrt. 39;

Instelling Commissie interdepartementaal Overleg inzake Zeegaande Vaartuigen (Stcrt. 2003/91, art. 3)

Product: Adviezen en aanwijzingen

Periode: 1987–

Opmerking: Het advies betreft de ministers van V&W, BZK, Defensie, Financiën, LNV en OCW.

De adviezen hebben onder meer betrekking op :

– ontwerptechnische, bedrijfseconomische en financiële aspecten van de door aanbesteding, aankoop dan wel huur te verwerven vaartuigen.

– economisch-doelmatig beheer en gebruik, de behandeling en staat van onderhoud, en de wijze van uitvoering van onderhouds-, herstel- en verbouwwerkzaamheden.

– interdepartementaal beheer van de bestaande vloot civiele zeegaande vaartuigen

Waardering: B

#### 11.8. Commissie van advies arbeids- en rusttijden zeescheepvaart

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart 1973 (Stb. 1973/380), art. 3 en art. 9

Product: Adviezen

Periode: 1973–1998

Opmerking: Deze commissie adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake verzoeken om ontheffing van bepalingen inzake arbeids- en rusttijden van schepelingen aan boord van zeeschepen en inzake alle aangelegenheden betrekking hebbend op de uitvoering van het bij of krachtens de Wet arbeids- en rusttijden zeeschepen 1973 bepaalde. N.B. In december 1998 werd de wet ingetrokken en vervangen door de Arbeidstijdenwet.

Waardering: V 5 jaar

#### 11.9. Commissie van beroep voor loodsenexamens

462.

Handeling: Het behandelen van beroeps- en bezwaarschriften met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Besluit aspirantregisterloodsen (Stb. 1988/392), art. 35

Product: Beschikkingen

Periode: 1988–

Waardering: V 10 jaar

#### 11.10. Commissie Vervoer over Zee

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Wet vervoer over Zee 1982 (Stb. 1982/629), art. 13 en 18, art. 11

Product: Adviezen

Periode: 1982–

Opmerking: De Commissie Vervoer over Zee dient de Minister van Verkeer en Waterstaat te adviseren inzake de voordracht tot vaststelling, wijziging of intrekking van een (voorlopig) vergunningensysteem voor de zeevervoermarkt en inzake de toepassing van artikel 10 van de Wet vervoer over zee (betreffende het stellen van regels omtrent ladingverdeling).

N.B. Nog niet verrichte handeling.

Waardering: V 10 jaar

#### 11.11. Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1988–1989, 21210, nr. 2, p. 8

Product: Eindrapport van 4 oktober 1990

Periode: 1989–1990

Opmerking: De Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake oplossing voor de ontstane financiële problemen die sedert 1 september 1988 zijn ontstaan ten gevolge van de verzelfstandiging van de Loodsdienst.

Waardering: B eindrapport

V 5 jaar overige neerslag

#### 11.12. Commissie-Wijnolst

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Toelichting Investeringspremieregeling zeescheepvaart 1990, Stcrt. 23

Product: Advies rapport 'IPZ Investeringspremieregeling Zeescheepvaart. Evaluatie 1976–1989.

Vooruitblik 1990–2000')

Periode: 1989

Opmerking: De commissie adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de eventuele verlenging van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart.

Waardering: B rapporten

V 5 jaar overige neerslag

#### 11.13. Coördinator/adviseur Maritieme Zaken

459.

Handeling: Het voeren van (periodiek) overleg met maatschappelijke vertegenwoordiging met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1988–1989, 21210, nr. 2, p. 8

Product: Notulen, agenda's, correspondentie

Periode: 1983–1988

Waardering: B

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1988–1989, 21210, nr. 2, p. 7

Product: Adviezen

Periode: 1983–1988

Opmerking: De coördinator/adviseur Maritieme Zaken adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake aange-

legenheden betreffende de verzelfstandiging en integratie van de rijks- en gemeentelijke loodsdiensten  
Waardering: V 5 jaar

#### 11.14. Coördinerende raad

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1988–1989, 21210, nr. 2, p. 7–8

Product: Adviezen

Periode: 1984–1985

Opmerking: De coördinerende raad adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat over de aanpak van de verzelfstandiging en de integratie van de rijks- en de gemeentelijke loodsdiensten  
Waardering: B

#### 11.15. Examencommissies

480.

Handeling: Het opstellen van lijsten met examenkandidaten voor de zeevaart, de data waarop zij hun diploma hebben behaald en het soort diploma dat behaald is, alsmede van overzichten met stageperiodes van de kandidaten

Product: Diplomaboeken

Periode: 1878–2002 (2007)

Opmerking: Door middel van een stempeel werd het behaalde examen officieel. In 2002 is gestopt met het afnemen van examens, wel zijn er nog tot 2007 enige tientallen diploma's uitgereikt.

Onder 'Examencommissies' wordt verstaan:

– Commissie voor de Stuurliedenexamens

– Voorzitter van de Commissie voor de Stuurliedenexamens

– Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen

– Voorzitter van de Commissie voor de examens van de scheepswerktuigkundigen

– Commissie voor de zeevisvaartexamens

– Voorzitter van de Commissie voor de zeevisvaartexamens

Zie ook de Actorenomschrijving bij paragraaf 9.1.

Waardering: B

#### 11.16. Interdepartementale Commissie Interimregeling Zeescheepvaart

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Overzicht externe vertegenwoordigers DGSM (1993)

Product: Adviezen

Periode: 1993

Opmerking: Deze commissie adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toekenning van een stimuleringspremie op grond van de Interimregeling stimulering zeescheepvaart 1993  
Waardering: B

#### 11.17. Interdepartementale Commissie voor Noordzeeaangelegenheden (ICO-NA)

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Instellingsbeschikking Minister van V&W van 26 april 1977, 2.30308. Opheffingsbesluit Stcr. 1999/57

Product: Adviezen

Periode: 1977–1999

Opmerking: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden  
Waardering: B

#### 11.18. Landelijke commissie van geëmitteerden

481.

Handeling: Het houden van toezicht op de verklaringhoudersexamens

Grondslag: Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1995/396), art. 12

Product: Correspondentie, aantekeningen

Periode: 1995–

Waardering: V 10 jaar

#### 11.19. Overkoepelend Rationaliserings-Overleg (ORO)

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1980–1981, 16575, p. 4–5

Product: Adviezen

Periode: 1978–1987

Opmerking: De ORO adviseert de minister inzake operationele, technische en organisatorische en aspecten van rationalisering van de bedrijfsvoering in de zeescheepvaartsector

Waardering: B

#### 11.20. Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (Stb. 1992/503)

Product: Adviezen

Periode: 1992–

Opmerking: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de veiligheid van het zeescheepvaartverkeer  
Waardering: V 10 jaar

#### 11.21. Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzeeaangelegenheden

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (Stb. 1992/503)

Product: Adviezen

Periode: 1992–

Opmerking: Dit orgaan adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de scheepvaart op de Noordzee.

Waardering: V 10 jaar

#### 11.22. Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (Stb. 1992/503)

Product: Adviezen

Periode: 1992–

Opmerking: Dit orgaan adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot de maritieme infrastructuur

Waardering: V 10 jaar

#### 11.23. Permanent overlegorgaan goederenvervoer

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (Stb. 1992/503)

Product: Adviezen

Periode: 1992–

Opmerking: Dit adviesorgaan adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot het zeevervoer

Waardering: V 10 jaar

#### 11.24. Tripartiet Overleg Zeescheepvaart (TOZ)

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1980–1981, 16575, p. 4–5

Product: Adviezen

Periode: 1987–

Opmerking: Dit adviesorgaan adviseert de minister inzake operationele, technische en organisatorische en aspecten van rationalisering van de bedrijfsvoering in de zeescheepvaartsector  
Waardering: B

#### 11.25. (Voorlopige) Nationale Havenraad

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: K.B. van 17 juli 1980; Stb. 1986/379

Product: Adviezen

Periode: 1980–

Opmerking: De Nationale Havenraad brengt advies uit over zeescheepvaartangelegenheden, in het bijzonder met betrekking tot het zeehavenbeleid  
Waardering: B

#### 11.26. (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Grondslag: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992 (Stb. 1992/146); Wet advies en overleg verkeer en waterstaat (Stb. 1980/26); art. 3

Product: Adviezen

Periode: 1980–

Opmerking: De raad adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake zeescheepvaartangelegenheden  
Waardering: B

#### 11.27. Werkgroep samenwerkingsregeling Rijk–gemeente Rotterdam

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1988–1989, 21219, nr. 2, p. 7

Product: Adviezen

Periode: 1981–1983

Opmerking: De werkgroep adviseerde over de wijze waarop een samenwerkingsverband tussen het Rijk en de gemeente Rotterdam voor het loodsen van zeeschepen gestalte kon worden gegeven.

Waardering: V 5 jaar

## 12. Deel C: Overige zorgdragers

### 12.1. Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

454.

Handeling: Het (mede-)voorbereiden van de vaststelling, wijziging en intrekking van nationale wet- en regelgeving aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: O.a. de Loodsenwet

Periode: 1945–

Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van BZK ligt.

Waardering: V 5 jaar

### 12.2. Minister van Buitenlandse Zaken

451.

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en voorbereiden van standpunten aangaande scheepvaart en maritieme zaken in het kader van deelname aan Europees en internationaal overleg

Product: Nota's, verslagen, vergaderstukken, adviezen, wetten, bilaterale en internationale verdragen

Periode: 1945–

Opmerking: Onder deze handeling valt ook het (mede-)voorbereiden, vaststellen, wijzigen of intrekken van Europese en internationale wet- en regelgeving met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken.

Waardering: B 1

456.

Handeling: Het (mede-)vaststellen, wijzigen en intrekken van ministeriële regelingen, aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels verordeningen, instructies aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Ministeriële regelingen

Periode: 1945–

Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Buitenlandse Zaken ligt.

Waardering: V 5 jaar

469.

Handeling: Het (mede-)verlenen/afgeven van vergunningen, certificaten, concessies, ontheffingen, vrijstellingen, diploma's, aanwijzingen etc. aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Beschikkingen

Periode: 1945–

Waardering: V 5 jaar na verloop vergunning, concessie, ontheffing etc.

### 12.3. Minister van Defensie

450.

Handeling: Het (mede)ontwikkelen, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het beleid aangaande het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Product: Nota's, rapporten

Opmerking: Dit heeft o.a. betrekking op :

– zeevervoer;

– nautisch beheer van de scheepvaartwegen;

– toezicht op de veiligheid van schip, lading en bemanning;

– milieuveiligheid van de scheepvaart;

– toezicht op civiele zeegaande rijksvaartuigen;

– bijzondere tijdsomstandigheden of (grootschalige) incidenten/crisisbeheersing.

Waardering: B 1

456.

Handeling: Het (mede-)vaststellen, wijzigen en intrekken van ministeriële regelingen, aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels verordeningen, instructies aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Ministeriële regelingen

Periode: 1945–

Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Defensie ligt.

Waardering: V 5 jaar

12.3.1. *Commissie tot herziening van de Loodswet 1957 (Commissie-Duk)*

479.

Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Bron: Tweede Kamer 1987–1988, 20290, nr. 3, p. 4–5

Product: Adviezen (rapport S 26-304)

Periode: 1976–1981

Opmerking: De Commissie Duk adviseerde de Minister van Verkeer en Waterstaat over de wijze waarop in een wetsontwerp, dat de begeleiding van de scheepvaart in de Nederlandse wateren regelt, de met die scheepvaartbegeleiding verband houdende beleidsvragen dienen te worden beantwoord

Waardering: B eindrapport V 5 jaar overige neerslag

12.4. *Minister van Economische Zaken (EZ)*

456.

Handeling: Het (mede-)vaststellen, wijzigen en intrekken van ministeriële regelingen, aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels verordeningen, instructies aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–  
Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Economische Zaken ligt.

Waardering: V 5 jaar

469.

Handeling: Het (mede-)verlenen/afgeven van vergunningen, certificaten, concessies, ontheffingen, vrijstellingen, diploma's, aanwijzingen etc. aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Beschikkingen

Periode: 1945–

Waardering: V 5 jaar na verloop vergunning, concessie, ontheffing etc.

12.5. *Minister van Financiën*

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Financiën ligt.

Waardering: V 5 jaar

469.

Handeling: Het (mede-)verlenen/afgeven van vergunningen, certificaten, concessies, ontheffingen, vrijstellingen, diploma's, aanwijzingen etc. aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Beschikkingen

Periode: 1945–

Waardering: V 5 jaar na verloop vergunning, concessie, ontheffing etc.

12.6. *Minister van Justitie*

454.

Handeling: Het (mede-)voorbereiden van de vaststelling, wijziging en intrekking van nationale wet- en regelgeving aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: O.a. de Loodswet

Periode: 1945–

Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Justitie ligt.

Waardering: V 5 jaar

467.

Handeling: Het (mede-)benoemen van leden van raden en commissies met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Product: Benoemingen

Periode: 1945–

Waardering: V 7 jaar na ontslag

12.7. *Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)*

433.

Handeling: Het houden van toezicht op de naleving van het bij of krachtens de Binnenscheepwet bepaalde inzake de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van schepen

Grondslag: Binnenscheepwet (Stb. 1981/678), art. 30

Product: Producten en verslagen

Periode: 1981–

Waardering: B 5

454.

Handeling: Het (mede-)voorbereiden, wijzigen en intrekken van algemene maatregelen van bestuur en koninklijke besluiten met betrekking tot het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: AMvB's, koninklijke besluiten

Periode: 1945–

Waardering: B 1

456.

Handeling: Het (mede-)vaststellen, wijzigen en intrekken van ministeriële regelingen, aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels verordeningen, instructies aangaande het beleidsterrein Scheepvaart en maritieme zaken

Product: Beschikkingen

Periode: 1945–

Waardering: B 1

457.

Handeling: Het voeren van incidenteel en periodiek terugkerend overleg op interdepartementaal niveau met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Opmerking: Het periodiek overleg betreft interdepartementale commissies, werkgroepen en stuurgroepen waarvan het secretariaat niet bij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ligt.

Waardering: V 5 jaar

468.

Handeling: Het aanwijzen van personeel met betrekking tot het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken

Periode: 1945–

Product: Beschikkingen

Waardering: V 1 jaar na vervallen aanwijzing

<sup>1</sup> Stcrt. 1996/127.

<sup>2</sup> Ministeriële regeling van 27 december 1979/No. A27 245 (Stcrt. 1979/251).

<sup>3</sup> Stcrt. 2005/113.

<sup>4</sup> Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat CDJZ/BBI/2001-757 d.d. 8 juni 2001 (Stcrt. 2001/115).

<sup>5</sup> Beschikking DGG/J-01/000098 d.d. 10 april 2001 (Stcrt. 2001/80).

<sup>6</sup> Stb. 2004/208.

<sup>7</sup> Stcrt. 2004/108.

<sup>8</sup> Stcrt. 2004/248.

<sup>9</sup> Richtlijn 2000/59, zgn. HOI-richtlijn.

<sup>10</sup> Stb. 2004/ 698.

<sup>11</sup> Ministeriële regeling van 27 december 1979/No. A27 245 (Stcrt. 1979/251)

<sup>12</sup> Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat CDJZ/BBI/2001-757 d.d. 8 juni 2001 (Stcrt. 2001/115).

<sup>13</sup> Beschikking DGG/J-01/000098 d.d. 10 april 2001 (Stcrt. 2001/80).

<sup>14</sup> Deze selectielijst is op 29 mei 2007 vastgesteld (Stcrt. 2007/ 100).

<sup>15</sup> Stcrt. 1995/127.

<sup>16</sup> Stb. 1997/119.

## Bijlagen

### 13.1. Literatuur en bronnen

Zie ook het RIO nr. 21.

### 13.2. Wet- en regelgeving

Voor een overzicht van de wet- en regelgeving tot 1994 wordt verwezen naar het RIO 'De Stuurlui aan wal', Een institutioneel onderzoek naar het beleidsterrein scheepvaart en maritieme zaken, 1980–1994 (Den Haag 1994, PIVOT-rapport nr. 21).

- Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen, Stb. 2002/44
- Bepalingen verplichte meldingssyste- men voor schepen, Stcrt. 2004/23
- Besluit gegevens scheepvaart, Stb. 2005/11
- Besluit houdende aanwijzing van een verdrag als bedoeld in artikel 1, onder- deel b, onder 10 van de Wet havenstaat- controle, Stb. 2003/512
- Besluit Raad voor de transportveilig- heid, Stb. 1999/255
- Besluit van 25 april 1995, houdende wijziging van het Besluit aspirant- registerloodsen, Stb. 1995/261
- Besluit van 2 augustus 1997, houden- de wijziging van het Schepenbesluit 1965 (implementatie van richtlijn nr. 94/58/EG inzake het minimumoplei- dingsniveau van zeevarenden)
- Besluit van 7 januari 1998, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met wijzigingen in het inter- nationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlagen (Trb. 1977, 77), herijking van maritieme veiligheidsregelgeving en een aantal technische wijzigingen (Stb. 1998/37)
- Besluit van 13 november 1998, hou- dende wijziging van het Besluit voorko- ming verontreiniging door vuilnis van schepen in verband met wijziging van Bijlage V van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, Stb. 1998/666
- Besluit van 7 januari 2002 tot wijzi- ging van het Schepenbesluit en het Vissersvaartuigenbesluit in verband met de totstandkoming van de Zeevaartbe- manningswet, Stb. 2002/29
- Besluit van 21 november 2003, hou- dende aanwijzing van een verdrag als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, onder 10, van de Wet havenstaatcontrole, Stb. 2003/512
- Besluit van 18 oktober 2004, houden- de de vaststelling van het tijdstip van de gedeeltelijke inwerkingtreding van de wet op 4 maart 2004, houdende wijzi- ging van een aantal wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met de reorganisatie van de Inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stb. 117) en van de inwer- kingtreding van het besluit van 23 september 2004, houdende aanpassin- gen van een aantal besluiten samenhan-

gende met het opgaan van de Scheep- vaartinspectie in de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Stb. 495) en de artikelen 14 en 15 van de Wet buitenlandse schepen, Stb. 2004/553

- Besluit van 3 mei 2005, houdende wij- ziging van het Besluit aspirant- registerloodsen en het Voorschriftenbe- sluit registerloodsen in verband met de aanpassing van de toelatingseisen voor aspirant-registerloodsen aan de Zee- vaartbemanningwet en enkele andere wijzigingen, Stb. 2005/260
- Besluit verklaringhouders Scheep- vaartverkeerswet, Stb. 1995/396
- Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm, Stb. 1995/40
- Besluit zeevaartbemanning handels- vaart en zeilvaart, Stb. 2002/25, Stb. 2004/711
- Besluit zeevisvaartbemanning, Stb. 2002/26, Stb. 2004/711
- Informatiestatuut Raad voor de trans- portveiligheid, Stcrt. 1999/121
- Instelling Commissie interdepartemen- taal Overleg inzake Zeegaande Vaartui- gen, Stcrt. 2003/91
- Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat CDJZ/BBI/2001-757 d.d. 8 juni 2001, Stcrt. 2001/115
- Notificatie richtlijn nr. 2002/84/EG (houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming verontreiniging door schepen), Stcrt. 2003/248
- Regeling EG-verklaring register, Stcrt. 2002/2
- Regeling havenstaatcontrole, Stcrt. 1998/97, Stcrt. 1999/140, Stcrt. 2002/215, Stcrt. 2003/214, Stcrt. 2004/134
- Regeling havenontvangstvoorzienin- gen, Stcrt. 2004/183
- Regeling onderzoekraad voor veilig- heid, Stcrt. 2005/21
- Regeling tarieven Wet havenstaatcon- trole 2003, Stcrt. 2002/244
- Regeling tarieven Wet havenstaatcon- trole 2004, Stcrt. 2003/247
- Regeling tuchtcollege voor de scheep- vaart, Stcrt. 2004/108
- Regeling veiligheid zeeschepen, Stcrt. 2004/248
- Schepenbesluit 2004, Stb. 2004/284
- Wet advies en overleg verkeer en waterstaat, Stb. 1996/621
- Wet Raad voor de Transportveilig- heid, Stb. 1998/466, Stb. 1999/262
- Wet buitenlandse schepen, Stcrt. 2004/349, Stb. 2004/553
- Wet havenstaatcontrole, Stb. 1997/557, Stb. 1998/296, Stb. 1999/312, Stb. 2002/74, Stb. 2002/254
- Wijziging aantal wetten op het terrein van de scheepvaart i.v.m. reorganisatie inspectiefunctie bij Ministerie van VW, Stb. 2004/117
- Wijziging Besluit voorkoming oliever- ontreiniging door schepen e.a. (versnel- de uitfasering enkelwaardige schepen, noodplan), Stb. 2004/131

- Wijziging Besluit voorkoming veront- reiniging door vuilnis van schepen, Stb. 1998/666
- Wijziging Loodspllichtbesluit 1995 en Besluit verklaringhouders Scheepvaart- verkeerswet (flexibilisering loodsplicht- stelsel), Stb. 2002/295
- Wijziging regeling zeegaande passa- giersschepen in nationale vaart (Rege- ling tot wijziging van de regeling zeegaande passagiersschepen in nationa- le vaart en de regeling onderzoeken ro- ro-veerboden en hogesnelheidsspassa- giersvaartuigen), Stcrt. 2004/187
- Wijziging Schepenbesluit 1965 i.v.m. implementatie richtlijn nr. 94/58/EG inzake minimumopleidingsniveau zeeva- renden, Stb. 1997/381
- Wijziging Schepenwet i.v.m. de tot- standkoming van de Wet havenstaatcon- trole, Stb. 1997/558, Stb. 1998/557
- Zeevaartbemanningwet, Stb. 1997/757

### Kamerstukken:

- 23900 XIII nr. 34, Brief van de Minister van Economische Zaken over de struc- tuur en de strategie van het Nederlands maritiemgericht onderzoek.
- 24036 nr. 134, brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat met het beleids- voornemen inzake de navigatie- ondersteunende dienstverlening in zeehavengebieden.
- 24165 nr. 2, Nota Zeescheepvaartbeleid
- 24165 nr. 9 Voortgangsnota Scheep- vaartverkeer Noordzee 1996
- 24400 X nr. 3, Begroting Minister van Defensie voor het jaar 1996, Memorie van Toelichting
- 24400 XIII nr. 3, Begroting Minister van Economische Zaken voor het jaar 1996, Memorie van Toelichting
- 24411 nr. 1, Voortgangsnota Zeehaven- beleid, 1995
- 25868 nr.1, 'Varen onder groene vlag', Voortgangsnota scheepvaart en milieu.
- 26681 nr. 2, Nota Kustvaartbeleid (short sea shipping)
- 28000 XII nr. 2, Begroting Minister Verkeer en Waterstaat over het jaar 2002, Memorie van Toelichting
- 29540 nr. 26, Jaarverslag van de Minis- ter van Verkeer en waterstaat van het jaar 2002
- 29714 nr. 3, Wijziging van de Scheep- vaartverkeerswet, Memorie van toelich- ting
- 29800 hoofdstuk XII, nr. 2, Begroting Minister van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2005, Memorie van Toe- lichting
- 29862 nr. 1, Nota Zeehavens: Ankers van de economie, Nationaal zeehavenbe- leid 2005–2010
- VW-00-912, Evaluatienota Zeescheep- vaartbeleid, 1 september 2000
- VW-00-1219, Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de invoering van marktwerking binnen het Loodswe- zen, 31 oktober 2000

13.3. Concordance oude en nieuwe handelingsnummers

Oud nummer	Nieuw nummer	Oud nummer	Nieuw nummer
1	463, 464, 465		
2	450	52	455
3	450	53	455
4	450, 467	54	455
5	BSD Organisatie Rijksoverheid, handeling 351	55	455
6	460	56	450, 455
7	460	57	456
8	457	58	456
9	457	59	456
10	453	60	456
11	451	61	469
12	451	62	456
13	451	63	469
14	451	64	469
15	451	65	456
16	451	66	469
17	451	67	469
18	451	68	456
19	451	69	456
20	451	70	469
21	451	71	456
22	451	72	456
23	451	73	456
24	451	74	456
25	451	75	456
26	451	76	456
27	451	77	469
28	451	78	456
29	451	79	469
30	451	80	456
31	451	81	469
32	451	82	469
33	451	83	469
34	451	84	456
35	451	85	466
36	451	86	467
37	451	87	466
38	451	88	467
39	451	89	470
40	451	90	470
41	451, 467	91	466
42	451	92	470
43	451, 467	93	470
44	451, 466	94	454, 466
45	451	95	470
46	451	96	469
47	463, 464, 465	97	456
48	450	98	468
49	454	99	468
50	455	100	466
51	455	101	456
102	456	157	456
103	456	158	456
104	456	159	456
105	469	160	456
106	456	161	458
107	456	162	454
108	469	163	455
109	473, 474	164	455
110	470	165	455
111	453	166	450
112	450	167	456
113	454	168	456
114	455, 456	169	456
115	456	170	456

Oud nummer	Nieuw nummer	Oud nummer	Nieuw nummer
116	463, 464, 465	171	456, 469
117	457	172	456
118	456, 468	173	463, 464, 465
119	456	174	456
120	466, 467	175	456
121	466, 467	176	456
122	468	177	467
123	458	178	456
124	466, 467	179	467
125	467	180	456
126	456	181	480
127	456	182	456
128	456	183	456
129	456	184	456
130	456	185	469
131	456	186	469
132	132	187	469
133	456	188	462
134	469	189	472
135	456	190	472
136	456	191	456
137	468, 469	192	456
138	466	193	469
139	139	194	456, 468
140	456	195	469
141	456	196	469
142	456	197	456
143	456	198	468
144	456	199	468
145	468	200	456
146	456	201	456
147	456	202	468
148	456	203	468
149	469	204	456
150	469	205	456
151	456	206	456
152	469	207	456
153	456	208	469
154	456	209	469
155	456	210	456
156	469	211	467
212	456	267	467
213	467	268	469
214	456	269	475
215	477	270	469
216	456	271	477
217	456	272	469
218	456	273	456
219	456	274	456
220	468	275	469
221	467	276	469
222	456	277	456
223	453	278	456
224	450	279	469
225	454	280	469
226	455	281	469
227	455	282	469
228	456	283	469
229	456	284	469
230	456	285	469
231	456	286	469, 475
232	456	287	456
233	456	288	456
234	467	289	469
235	467	290	469
236	456	291	469
237	468	292	469
238	456	293	469
239	456	294	469

Oud nummer	Nieuw nummer	Oud nummer	Nieuw nummer
240	462	295	468
241	456	296	456
242	456	297	456
243	456	298	456
244	468	299	469
245	456	300	461
246	?	301	478
247	468	302	478
248	469	303	478
249	469	304	478
250	469	305	456
251	463, 464, 465	306	469
252	463, 464, 465	307	469
253	467	308	456
254	456	309	469
255	467	310	472
256	467	311	469
257	466	312	477
258	467	313	477
259	450	314	477
260	454	315	477
261	466, 467	316	469
262	466	317	469
263	467	318	469
264	466	319	477
265	467	320	477
266	466	321	456
322	477	391	391
323	477	393	479
324	469	394	479
325	469	395	479
326	469, 465	396	479
327	463, 464, 465	397	479
328	463, 464, 465	398	479
329	463, 464, 465	399	479
330	477	400	479
331	469	401	479
332	477	402	479
333	472	403	479
334	472	404	479
335	463, 464, 465	405	479
336	472	406	479
337	471, 472	407	479
338	456	408	479
339	469	409	480
340	469	410	480
341	477	411	480
342	469	412	480
343	469	413	480
344	456	414	480
345	456	415	480
346	457	416	480
347	347	417	480
348	469	418	480
349	456	419	480
350	456	420	480
351	456	421	421
352	463, 464, 465	423	479
353	456	424	424
354	469	425	455
355	469	426	455
356	469	429	458
357	456	433	433
358	456		
359	456		
360	477		
361	477		
362	450, 457		
363	477, 457		

Oud nummer	Nieuw nummer	Oud nummer	Nieuw nummer
364	364		
365	365		
366	366		
367	479		
368	479		
369	479		
370	370		
378	464, 465		
379	451		
387	462		
388	462		
389	462		
390	462		

*13.4. Concordance oude en nieuwe selectiecriteria*

Niet alle selectiecriteria uit het oude BSD zijn in deze concordance opgenomen. Dit betreft handelingen die op termijn voor vernietiging in aanmerking komen : nummers 4, 5, 11, 12, 14

Oude selectiecriteria	Nieuwe selectiecriteria	Oude selectiecriteria	Nieuwe selectiecriteria
1	B1	7	B 1, B 5
2	B 5	8	B 4
3	B 5	9	B 1
6	B 5	10	B 3
		13	B 5