

Vergaderjaar 2006–2007

**30 523**

## **Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)**

**Nr. 7**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 7 november 2006

Het verheugt me dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, onder het voorbehoud dat de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen afdoende worden beantwoord, de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid acht.

Onder dankzegging aan de leden voor hun positieve reactie op het voorstel, wil ik in het onderstaande gaarne op de geplaatste vragen en opmerkingen ingaan.

#### **Algemeen**

##### *Inleiding*

De leden van de CDA-fractie vragen of de binnenvaartondernemers op korte termijn effecten zullen merken van de vermindering van de regeldruk door het wetsvoorstel.

De meest directe gevolgen van het wetsvoorstel voor het bedrijfsleven betreffen het schrappen van een aantal vergunningstelsels in de binnenvaart, te weten de vervoervergunning en de inschrijving eigen vervoer, alsmede de daarbij behorende vergunningbewijzen en het verlichten van de grootvaarbewijsplicht. Voorgesteld is om voortaan het vakdiploma van de ondernemer als bewijs van vakbekwaamheid te laten gelden in plaats van een aparte vergunning op basis van dat diploma. De afschaffing van de inschrijving eigen vervoer ligt in het verlengde van de opheffing van het vrachtverdelingsstelsel in 1998. Deze inschrijving diende om de afscheiding tussen het bedrijfsmatig vervoer van eigen goederen en het beroepsgoederenvervoer in de binnenvaart te reguleren. Een apart interdepartementaal wetsvoorstel is in voorbereiding om in het kader van de vermindering van regeldruk de afschaffing van onder andere deze vergunningstelsels versneld te realiseren. Voorts wordt door de herziening van het vaarbewijsregime de grens waarboven een groot vaarbewijs verplicht is verlegd. Thans is het bezit van een groot vaarbewijs voorgeschreven bij bedrijfsmatig goederenvervoer met een schip van meer dan 20 meter lengte. Voorgesteld is om voor schepen die zich bezighouden met dit vervoer en kleiner dan 35 meter zijn een beperkt groot vaarbewijs

verplicht te stellen. Dit impliceert een verlichting voor de kleine bedrijfsmatige binnenvaart.

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre de nieuwe situatie aansluit bij de nationale wetgeving in de landen die de directe concurrentie vormen voor de Nederlandse binnenvaart.

Eén der doelstellingen van het wetsvoorstel is het vereenvoudigen en harmoniseren van regels. Uitgangspunt daarbij is de aansluiting van de nationale regels bij de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op basis van de Herziene Rijnvaartakte. Deze doelstellingen worden in de ons omringende landen ook onderschreven. In Duitsland is de harmonisatie op het gebied van de nationale vaarbewijzen en de overeenkomstige regelgeving van de CCR bijvoorbeeld verder gevorderd dan in Nederland. Dat betekent dat er in de ons omringende landen evenals in Nederland convergerende ontwikkelingen zijn in de regelgeving, en dat derhalve de concurrentieverhoudingen voor de Nederlandse binnenvaart niet wezenlijk veranderen, maar zich zelfs kunnen verbeteren. Een voorbeeld daarvan is om in navolging van de voorschriften op de Rijn en op de Duitse nationale binnenwateren in Nederland een beperkt groot vaarbewijs in te voeren voor de grootste plezierschepen en de kleine beroepsvaart. Voor de laatste categorie betekent dit een verlichting van de eisen, en dus een verbetering van de concurrentiepositie.

In aanvulling daarop wordt de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart door het volgende verbeterd.

Door de liberalisatie die eind negentiger jaren heeft plaatsgevonden in de Nederlandse binnenvaart, is de winst die behaald kan worden op het gebied van een vermindering van de administratieve lasten beperkt. Desalniettemin is er op dit gebied aanvullende winst geboekt door het afschaffen van de restanten van de voormalige marktordening zoals aangegeven in het antwoord op de vorige vraag. Omdat deze voorschriften niet in de ons omringende landen voorkomen in de binnenvaartwetgeving, leidt afschaffing ervan tot een verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart.

#### *Kaderwet*

De leden van de CDA-fractie vragen of kan worden aangegeven of er, parallel aan de totstandkoming van de Binnenvaartwet, beleid gevoerd wordt om de vele scheepvaartreglementen ineen te schuiven tot een overzichtelijker pakket aan reglementen en of hiermee is te bereiken dat tegenstrijdigheden in de verschillende reglementen kunnen worden opgeheven.

In de jaren '80 van de vorige eeuw is, gelijktijdig met de totstandkoming van de Scheepvaartverkeerswet, het aantal scheepvaartreglementen zeer aanzienlijk teruggedrongen. Voorheen bestonden nog vele tientallen regelingen, thans zijn daarvan nog zeven over. Het bestaan van zes van die zeven reglementen vloeit rechtstreeks voort uit internationaalrechtelijke verplichtingen van Nederland. Waar sprake is van grensoverschrijdende scheepvaartwegen, zoals de Eems, de Maas, de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, moeten de vaarregels in gemeenschappelijk overleg met Duitsland of Vlaanderen worden vastgesteld of gewijzigd. Dit verklaart het bestaan van afzonderlijke scheepvaartreglementen voor deze wateren. Uit de Herziene Akte van Mannheim vloeit voort dat de CCR de organisatie is die de regels vaststelt voor het scheepvaartverkeer op de Rijn. Ook hier heeft Nederland geen exclusieve zeggenschap over de regelgeving. Ook op de Rijn gelden daarom afzonderlijke regels. Wat de territoriale zee betreft, vloeit uit het Verdrag inzake Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring

op zee voort dat staten in hun territoriale zee niet onbepert aanvullende regels kunnen stellen. Ook hier is daarom geen sprake van een min of meer algemene bevoegdheid tot het stellen van regels en bestaat er een afzonderlijk scheepvaartreglement voor de territoriale zee. Op alle scheepvaartwegen in Nederland waar geen bijzondere regeling geldt, geldt het Binnenvaartpolitiereglement.

Op zichzelf genomen is er een zekere parallelliteit tussen deze scheepvaartreglementen. Die parallelliteit gaat echter niet verder dan de algemene regels die betrekking hebben op de basale eisen van goed stuurmanschap als voorrangsregels en seinvoering. In veel gevallen moeten er regionale of lokale verschillen tussen de reglementen bestaan, omdat de nautische omstandigheden daartoe dwingen. Te denken valt aan afmetingen van de vaarweg waaruit onontkoombare regels ten aanzien van lengte, breedte, type en diepgang van schepen voortvloeien.

De noodzaak om internationaal overleg te voeren en de noodzaak om uit nautisch opzicht afwijkende of aanvullende voorschriften vast te stellen zijn daarom factoren die een verdere rationalisering van de scheepvaartverkeersreglementering minder eenvoudig maken. Met het op 21 december 2005 te Middelburg totstandgekomen verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied zal het in elk geval mogelijk zijn tot een vergaande integratie van de Nederlandse en Vlaamse scheepvaartregels die in het Scheldegebied gelden te komen. Dit verdrag behoeft overigens nog de goedkeuring van de Staten-Generaal. Voor het overige wordt in het kader van de inspanningen die ondergetekende verricht om tot vermindering van de regeldruk te komen nog nader bezien in hoeverre het mogelijk is een verdere rationalisatie van de scheepvaartverkeersregelgeving te bereiken.

Deze leden vragen tevens of de minister bereid is om het begrip «schipper», dat in sommige scheepvaartreglementen gehanteerd wordt, meer in samenhang te brengen met soortgelijke begrippen die in andere scheepvaartreglementen worden gehanteerd.

Zoals in de memorie van toelichting bij artikel 1.1.1. is aangegeven, wordt in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart een verschillende invulling gegeven aan het begrip schipper. In eerstgenoemde wet wordt onder «schipper» een gezagvoerder op een schip verstaan. In de tweede wet wordt met de schipper degene bedoeld die voldoet aan een aantal functionele eisen om de navigatie van een schip uit te voeren. Dit kan soms tot verwarring leiden. Om duidelijk te maken dat het in het wetsvoorstel (voor de Binnenvaartwet) gaat om degene die het gezag voert over een schip, is daarom in plaats van voor het begrip «schipper» voor het begrip «gezagvoerder» gekozen. De begripsverwarring is hiermee voor de wetgeving die in de Binnenvaartwet wordt opgenomen opgelost.

Om aan de verwarring als vorengenoemd die uit het begrip «schipper» kan voortvloeien voor de verkeersreglementen een einde te maken, zal worden bezien of daar waar in deze regelgeving met het begrip «schipper» degene wordt bedoeld die het gezag over het schip voert, kan worden aangesloten bij het in de binnenvaartwet gehanteerde onderscheid.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier met name Europese regels worden verankerd in de wet en op welke wijze nationale uitzonderingen en ontheffingen nog mogelijk zijn.

In het algemene deel van de memorie van toelichting wordt in onderdeel 8 nader ingegaan op de wijze van implementatie van regelgeving van de Europese Unie en de CCR. In onderdeel 9 wordt vervolgens ingegaan op de ruimte voor het nationaal beleid aan de hand van de hoofdthema's uit

de binnenvaartwet. Ten aanzien van de bemanningswetgeving is weliswaar nog geen Europese regelgeving in werking, maar het uitgangspunt is nog immer dat zoveel mogelijk moet aangesloten bij de bemanningsregeling van de CCR.

Daarbij biedt de nationale regeling wel de mogelijkheid van vrijstellingen en ontheffingen, gekoppeld aan specifieke kenmerken van de Nederlandse vloot en waterwegen.

Voor wat betreft de technische eisen aan het schip en de vaarbewijzen is de ruimte voor nationaal beleid vastgelegd in de Europese richtlijnen. Daarbij worden de technische eisen sterk geharmoniseerd met de overeenkomstige regelgeving van de CCR. In navolging van Duitsland is Nederland van mening dat – voor wat de vaarbewijzen betreft – de richtlijn voldoende ruimte biedt om tot een verdere harmonisatie te komen met de regelgeving van de CCR op het gebied van de nautische eisen aan de schipper. Dit heeft geleid tot een verlichting van de eisen aan de schippers in de bedrijfsmatige vaart met schepen met een lengte van minder dan 35 meter. Voor wat betreft de vakbekwaamheid als ondernemer in de binnenvaart en de vergunningverlening zijn nationale uitzonderingen en ontheffingen op grond van de desbetreffende Europese richtlijn<sup>1</sup> slechts in bijzondere gevallen toegestaan. Zo kan in bepaalde gevallen een definitieve ontheffing van de vakbekwaamheidseis worden gegeven aan iemand, die niet aan deze eisen voldoet, maar wel beschikt over een praktijkervaring van tenminste drie jaar in het dagelijkse beheer van de betrokken onderneming.

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven of deze harmonisatie volledig is of dat er voor bepaalde onderdelen toch nog een Nederlandse kop op de internationale regelgeving wordt gezet. Indien dit laatste het geval is, vragen deze leden welke nadere regelgeving in Nederland toegepast wordt en wat hiervoor de reden is.

De harmonisatie met de regelgeving van de CCR betreft met name de bemanningseisen, de nautische eisen aan de schipper en de technische eisen aan het schip. Bij de nautische eisen aan de schipper wordt harmonisatie tussen de regelgeving op basis van de Europese richtlijn ter zake (Richtlijn nr. 96/50/EG PbEG 1996, L235) en het Reglement Rijnpatenten 1998 nagestreefd.

Over het laatste worden nog besprekingen gevoerd tussen de Europese Commissie en de CCR. Wel heeft Nederland in navolging van Duitsland een stap in de richting van verdere harmonisatie gezet, door de introductie van het zogenoemde beperkt groot vaarbewijs. Over de technische eisen bestaat een vergaande overeenstemming tussen de CCR en de EU, waarbij de verschillen tussen beide desbetreffende regelingen na implementatie van de nieuwe EU-richtlijn op dit gebied geminimaliseerd zullen worden. Een nationale regeling via de Binnenvaartwet is nochtans noodzakelijk in verband met de regelingen voor specifieke categorieën vaartuigen, zoals Amsterdamse dekschuiten en open rondvaartboten. Bij de bemanningseisen is, zoals hiervoor aangegeven, geen sprake van harmonisatie tussen regelgeving van de CCR en de EU, omdat de EU geen richtlijn op dit terrein kent. Omdat deze situatie als ongewenst werd ervaren heeft de Tweede Kamer in 1980 in een kamerbrede motie aangedrongen op een nationale regeling; de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Deze regeling die in 1995 werd ingevoerd is afgeleid van de regelgeving van de CCR, maar biedt de mogelijkheid tot vrijstellingen en ontheffingen gekoppeld aan specifieke kenmerken van de Nederlandse vloot en waterwegen.

<sup>1</sup> Richtlijn 87/540/EEG van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L322).

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom niet is gekozen voor het direct integreren van bijvoorbeeld de Scheepvaartverkeerswet, welke wetten nog meer in aanmerking zouden kunnen komen

voor integratie en of hiertoe al plannen zijn. Deze leden vragen tevens of in overleg met de sector is nagegaan of er behoefte is aan verdere integratie en verzoeken om een heroverweging op dit punt.

De Scheepvaartverkeerswet is in 1988 totstandgekomen als een eigen kaderwet. In deze wet worden algemene regels gesteld over het nautisch beheer op de Nederlandse scheepvaartwegen, over alle ter beschikking staande verkeersmanagementinstrumenten (scheepvaartreglementering, verkeersbegeleiding, verkeerstekens, vaarwegmarkering, loodsplicht, etc.) en over de doorwerking van internationale regelgeving op het gebied van scheepvaartverkeer en navigatie. De wet is nader uitgewerkt in een aantal algemene maatregelen van bestuur. Dit complex van regelgeving geldt voor alle schepen en op alle Nederlandse scheepvaartwegen, ongeacht de aard ervan. Dat betekent dat de Scheepvaartverkeerswet, maar ook bijvoorbeeld het Binnenvaartpolitiereglement, niet alleen gelden voor de binnenvaart, maar ook voor de zeevaart, zodra die de binnenwateren bevaart. Dit systeem is naar de mening van ondergetekende helder en duidelijk. Integratie van dit complex in een wet die uitsluitend op de binnenvaart betrekking heeft ligt alleen al uit dit oogpunt niet in de rede.

#### *Overleg met de sector*

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD vragen of de kritiek terecht is dat de sector van de pleziervaart onvoldoende is betrokken bij de totstandkoming van het wetsvoorstel en, zo ja, wat hiervoor de redenen zijn geweest.

In onderdeel 7 van het algemene deel van de memorie van toelichting is een overzicht gegeven van de doorlopen adviesprocedure. Aan hetgeen daar is opgemerkt over de consultatie van de sector in het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer kan nog het volgende worden toegevoegd.

In het voorjaar van 2003 is het Deelorgaan binnenvaart voor de eerste keer geconsulteerd over het wetsvoorstel. Voorafgaand aan deze consultatie heeft het Deelorgaan op mijn verzoek ook vertegenwoordigers van de niet bedrijfsmatige vaart uitgenodigd voor de besprekingen in het Deelorgaan over dit wetsontwerp. De besprekingen zijn daarna bijgewoond door vertegenwoordigers van de ANWB en het Watersportberaad. Deze organisaties hebben in een bijlage bij het advies van het Deelorgaan van 12 juni 2003 een groot aantal schriftelijke vragen gesteld, die alle uitvoerig zijn beantwoord in de schriftelijke reactie van 13 oktober 2003. Mede op basis van dit advies is een aangepast wetsontwerp opgesteld, dat in het najaar van 2003 weer in het Deelorgaan werd besproken in tegenwoordigheid van de vertegenwoordigers van de ANWB en het Watersportberaad. Gezien het feit dat het Watersportberaad een breed spectrum<sup>1</sup> aan organisaties op het gebied van watersport en pleziervaart vertegenwoordigt, kan niet gesproken worden van het veronachtzamen van de pleziervaart bij de besprekingen van dit wetsontwerp.

In december 2003 is wederom advies uitgebracht door het Deelorgaan binnenvaart, met daarin nog aanvullende vragen van de vertegenwoordigers van de pleziervaart. Ook deze vragen zijn inmiddels behandeld in een schrijven aan het Deelorgaan binnenvaart van oktober 2005, waarin het Deelorgaan tevens werd geïnformeerd over de stand van zaken van dit wetsontwerp. Bij deze gelegenheid werd nogmaals bevestigd dat het Deelorgaan nog zou worden geconsulteerd over de inhoud van de algemene maatregel van bestuur en de ministeriële regeling bij dit wetsontwerp. Uiteraard geldt deze uitnodiging ook nu weer voor een representatieve vertegenwoordiging van de pleziervaart of andere groeperingen die een inhoudelijk belang hebben bij dit wetsontwerp.

<sup>1</sup> Het Watersportberaad bestaat uit vertegenwoordigers van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV) de Nederlandse Kano Bond (NKB), de Noord Nederlandse Watersportbond (NNWB), de Nederlandse Vereniging van Sportvisserfederaties (NVVS), de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC), de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers (NVvT), de Koninklijke Nederlandse Roeibond (KNRB), de Nederlandse Bond voor Aangepast Sporten (NEBAS), de Toeristische Kanobond Nederland (TKBN), de Nederlandse Waterskibond (NWB), de Nederlandse Onderwatersportbond (NOB), Scouting Nederland, Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ), de Koninklijke Nederlandse Schaatsenrijders Bond, en als geassocieerd lid de HISWA Vereniging.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering mogelijkheden ziet om voor pleziervaartuigen die langer zijn dan 20 meter aan te sluiten bij de eisen uit hoofdstuk 21 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 (ROSR), waarbij gezorgd wordt voor Europese erkenning van de eisen waardoor met het certificaat van onderzoek geheel Europa kan worden bevaren. Deze leden stellen tevens voor om aangepaste eisen, die makkelijker uitvoerbaar zijn en het historische karakter van de schepen niet aantasten, internationaal erkend te krijgen door middel van een Memorandum of Understanding.

In de nieuwe Europese richtlijn wordt heel hoofdstuk 21 van het ROSR overgenomen. Dit betekent dat na implementatie nieuwe pleziervaartuigen van meer dan 20 meter moeten voldoen aan de eisen die reeds sinds 1995 aan pleziervaartuigen op de Rijn worden gesteld. Dit geldt overigens ook voor pleziervaartuigen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang in meters groter is dan 100. In de Binnenvaartwet is dit dus anticiperend op de nieuwe richtlijn overgenomen, waarbij zeiljachten zijn uitgezonderd. De eisen gelden alleen voor nieuwe schepen. Bestaande pleziervaartuigen worden alleen certificaatplichtig en kunnen gebruik maken van overgangsbepalingen. De gestelde eisen zijn afgestemd op recreatief gebruik en vragen om een deugdelijke constructie, inbouw en uitrusting.

#### *Historische vaartuigen*

De leden van de CDA-fractie vragen welke aanvullende voorzieningen, zoals brandwerende materialen, als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel bij historische vaartuigen zouden moeten worden getroffen. Deze leden pleiten tevens voor een gerichte ontheffingsbevoegdheid voor de minister voor bepaalde categorieën vaartuigen.

Ten aanzien van historische schepen moet onderscheid worden gemaakt naar recreatief en commercieel gebruik. Voor het commerciële gebruik moet conform de aanstaande Europese richtlijn inzake technische eisen voor binnenschepen, en dus straks ook volgens de Binnenvaartwet, worden voldaan aan bestaande eisen. Voor zeilende passagierschepen is een afzonderlijk hoofdstuk voorzien, in aanvulling op de bestaande eisen voor conventionele passagierschepen, waarbij rekening is gehouden met het authentieke karakter van deze schepen. In principe moeten historische schepen op termijn ook voldoen aan de huidige technische eisen. Volgens de systematiek van overgangsbepalingen betekent dat variërend per voorschrift tussen nu en 40 jaar. Dit is feitelijk het huidige Nederlandse systeem zoals dat in de bijlage VII bij het Binnenschepenbesluit is neergelegd. Brandwerende materialen zijn reeds voorgeschreven en blijven onveranderd van kracht; hierin verandert niets. In de in voorbereiding zijnde Europese richtlijn is een apart hoofdstuk gereserveerd voor speciale eisen aan historische schepen. Bedoeling is om te regelen op welke wijze het historische karakter van schepen kan worden behouden als bij het verlopen van de overgangstermijn de schepen aan de veiligheidseisen van deze tijd zouden moeten worden aangepast.

Voor recreatief gebruik worden de historische schepen als jacht gezien en moeten als zodanig voldoen aan de daarvoor geldende regels. Hierbij liggen conflictsituaties niet in de rede.

In het toekomstige Binnenvaartbesluit zal conform de aanstaande Europese richtlijn de mogelijkheid worden opgenomen om andere historische vaartuigen dan sleep- en duwboten onder een afwijkend regime te brengen, mits voor het schip een verklaring van de Minister van Verkeer

en Waterstaat kan worden overgelegd dat het schip als pleziervaartuig wordt gebruikt.

#### *Pleziervaart*

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de gevolgen zijn van de verzwaring van de vaarbewijsplicht voor pleziervaartuigen tussen de 35 en 40 meter lengte. Wat zijn de implicaties voor dit wetsvoorstel wanneer de in het voorstel gestelde ondergrens van 25 meter lengte voor het beperkt groot vaarbewijs omhoog zou worden gebracht?

Zoals aangegeven in onderdeel 4.2.1. van het algemene deel van de memorie van toelichting is het opheffen van rechtsongelijkheid uitgangspunt geweest bij de aanpassing van de bestaande regels voor het vaarbewijzenregime. De rechtsongelijkheid betreft het feit dat afhankelijk van de beantwoording van de vraag of het schip bedrijfsmatig of recreatief wordt gebruikt een ander soort vaarbewijs wordt voorgeschreven. Wordt het schip bedrijfsmatig geëxploiteerd dan heeft men vier jaar vaartijd nodig, wordt hetzelfde schip recreatief gebruikt dan heeft men geen vaartijd nodig en volstaat een theoretische opleiding. De nautische eisen die worden gesteld aan het voeren van het schip zijn echter in beide gevallen identiek. Voor de wat grotere schepen kan dat tevens tot veiligheidsrisico's leiden, die kunnen toenemen naarmate meer kleine schepen vanuit de beroepssector verdwijnen en vervolgens een recreatieve bestemming krijgen.

In de regeling voor vaarbewijzen op de Rijn, het Reglement Rijnpatenten 1998, wordt het onderscheid tussen bedrijfsmatig en recreatief gebruik van het schip – en daarmee samenhangend een onderscheid in vaarbewijzen – vanaf een minimumlengte van 25 meter van het schip niet gehanteerd. Dat wil zeggen dat elk schip vanaf de lengte van 25 meter een «Patent» moet hebben waarvoor men vaartijd moet aantonen; dat is hetzij het kleine patent hetzij het grote patent. Boven een lengte van 35 meter moet de schipper van elk schip in het bezit zijn van het grote patent, vergelijkbaar met ons groot vaarbewijs. Deze regeling op de Rijn heeft model gestaan voor de voorgenomen aanpassingen in het vaarbewijzenregime in Nederland, en leidt daarmee tot een harmonisatie van de beide regelingen die binnen Nederland van kracht zijn. De feitelijke situatie is namelijk dat op de Rijn voor het niet-grensoverschrijdende verkeer ook de nationale regeling mag worden aangehouden.

Het wetsontwerp beoogt de onwenselijke situatie te beëindigen dat er op de belangrijkste Nederlandse rivier twee wettelijke regelingen van kracht zijn, die met name ten aanzien van de kleine schepen sterk verschillen. Het omhoog brengen van de ondergrens van 25 meter zou de ook uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart gewenste harmonisatie met het regime op de Rijn doorbreken en daardoor het voortduren van de situatie met twee sterk verschillende systemen op één rivier bestendigen. Ook zou daardoor afbreuk worden gedaan aan de beoogde beëindiging van de rechtsongelijkheid van de kleine beroepsvaart en de recreatievaart met relatief grote schepen. Wel merk ik op dat bij de nadere uitwerking van de voorwaarden in de lagere regelgeving en de invoeringswet conform eerdere toezeggingen aan het Deelorgaan de belanghebbende organisaties geconsulteerd zullen worden. Een gepaste overgangperiode en een adequaat vrijstellingen- en ontheffingenbeleid komen daarbij vanzelfsprekend ook aan de orde.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering te reageren op het voorstel om de grens voor grotere schepen op te trekken van 35 meter naar 40 meter.

Het voorstel om de grens van 35 meter te verhogen tot 40 meter, is volgens de leden van de VVD-fractie een belangrijke verlichting voor de mogelijkheden om met vrijwilligers in de sociaal culturele sector (o.a. scouting) kleine binnenschepen zoals spitsen te bevaren. Zoals hiervoor is aangegeven is de harmonisatie van de regeling op de Rijn en de nationale regeling voor vaarbewijzen een belangrijke reden geweest om tot de invoering van een beperkt groot vaarbewijs over te gaan. Een beperkte verhoging zoals wordt voorgesteld, is naar mijn mening uit nautisch oogpunt verdedigbaar en is tevens voor de kleine beroepsvaart aantrekkelijk. Ook doet dit geen afbreuk aan mijn voornemen de eerder genoemde rechtsongelijkheid tussen de kleine beroepsvaart en recreatievaart op te heffen. Eenzijdig de lengtegrens voor de nationale regeling ophogen tot 40 meter zou echter wel tot een bestending leiden van de huidige ongewenste situatie van twee verschillende regimes op één rivier. Om de gewenste harmonisatie te waarborgen zal Nederland daarom in de CCR een voorstel indienen om de lengtegrens van 35 meter voor het «kleine patent» tot 40 meter te verhogen.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de verplichte medische verklaring voor bemanningsleden de mogelijkheden van de pleziervaart beperkt. Hoe denkt de regering over een mogelijke uitzondering voor de pleziervaart?

Het gebruik van het begrip bemanningsleden kan tot verwarring leiden in de pleziervaart. In de beroepsvaart moet op elk schip een bemanning aan boord zijn, die behoudens een bestaande vrijstellingsregeling voor schepen met een lengte tot 55 meter, altijd uit meerdere personen moet bestaan. Al deze personen moeten voldoen aan minimum medische eisen. In de pleziervaart gelden geen minimum bemanningseisen. Dit betekent dat deze schepen in principe door één persoon gevoerd kunnen worden, en dat er dus geen verplichting is om een andere persoon aan boord mee te voeren die de schipper kan vervangen. Voor de pleziervaart met schepen met een lengte van 25 meter of meer betekent de invoering van de Binnenvaartwet wel dat het klein vaarbewijs voor deze schepen komt te vervallen. Voor het klein vaarbewijs gelden echter ook medische eisen, waaraan men kan voldoen door overlegging van een eigen verklaring. Gezien vanuit de hiervoor genoemde overwegingen om tot invoering over te gaan van aanvullende eisen voor de schepen met een lengte van 25 meter of meer – te weten harmonisatie en het beëindigen van rechtsongelijkheid – is een voortzetting van het aantonen van de medische geschiktheid met een eigen verklaring niet aan de orde. Echter, zoals hiervoor is aangegeven, geldt ook hier dat in het overleg dat nog met de belanghebbende organisaties gevoerd zal gaan worden een overgangsregeling onderwerp van gesprek zal zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen waar de raming van het aantal pleziervaartuigen in de memorie van toelichting op gebaseerd is en geven de regering in overweging de getallen over te nemen van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), waarin een totaal van 1828 schepen in de pleziervaart wordt genoemd.

De in onderdeel 6.2 van de memorie van toelichting genoemde getallen zijn tot stand gekomen op basis van extrapolatie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Verkeer en Waterstaat. De AVV komt met een schatting van 500 schepen boven de 25 meter en 1000 schepen boven de 20 meter. De FONV komt tot een schatting van 1828 en een bekend aantal van 731 schepen langer dan 20 meter, de schatting van de AVV (1000) zit daar tussen in. Voor schepen groter dan 25 meter komt de FONV tot een schatting van 878 en een bekend aantal van 351; ook hier geldt dat de schatting van de AVV (500) zich daar tussenin bevindt.



Ik constateer dat de FONV in beide gevallen uitgaat van een geschat aantal dat 2,5 keer groter is dan het bekende aantal schepen, en dat de schattingen van de AVV gezien deze ruime marges zeer redelijk zijn. Welke cijfers het meest de realiteit benaderen kan nader worden onderzocht bij de hiervoor genoemde consultatie van de belanghebbende organisaties over de uitwerking van het wetsvoorstel.

### *Sleepboten*

De leden van de fracties van het CDA en de VVD vragen of de regering bereid is een aparte regeling op te nemen voor sleepboten en stellen voor hierin de definitie van «sleepboot» uit het nieuwe Binnenvaartpolitiereglement over te nemen. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat veel vrijwilligersorganisaties in de problemen komen door de eisen die aan sleepboten worden gesteld en vragen of er een mogelijkheid is om in dit wetsvoorstel voor dit soort organisaties een uitzonderingspositie te creëren.

Noch het Rijnvaart- noch het Binnenvaartpolitiereglement kent momenteel een definitie voor sleepboot. Ook in het wetsvoorstel is daarvoor geen definitie opgenomen, omdat specifieke voorschriften voor sleepboten – indien noodzakelijk- onderdeel zullen uitmaken van de algemene maatregel van bestuur bij deze wet.

Van mijn kant is er begrip voor de positie van o.a. organisaties van vrijwilligers indien er bij recreatief gebruik van sleepboten niet de mogelijkheid zou bestaan tot uitzonderingen op de regels zoals de gelden voor de beroepsvaart. Over de definitie voor sleepboot en daarmee samenhangend de noodzaak om tot een speciale regeling voor sleepboten te komen, zullen daarom nog de belanghebbende organisaties geconsulteerd worden bij het opstellen van voornoemde algemene maatregel van bestuur.

### *Vakbekwaamheid*

De leden van de CDA-fractie vragen of er een overgangsregeling komt voor eigenaren van schepen, die volgens de nieuwe wet een vaarbewijs moeten hebben.

Zoals hiervoor aangegeven naar aanleiding van vragen van de PvdA-fractie over de pleziervaart zal er een overgangsregeling komen voor de invoering van het nieuwe vaarbewijsregime alsmede een adequaat vrijstellingen- en ontheffingenbeleid. De modaliteiten daarvan zullen, na consultatie van de organisaties die de betrokken scheepseigenaars vertegenwoordigen, nader worden vastgesteld.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier de invoering van een bewijs van vakbekwaamheid wordt vormgegeven en aan welke eisen men moet men gaan voldoen. Op welke manier wordt op de kwaliteit toegezien?

In de binnenvaart is er sprake van twee soorten bewijzen van vakbekwaamheid. Het eerste heeft betrekking op de vakbekwaamheid van ondernemer in de binnenvaart. De eisen ten aanzien van de vakbekwaamheid voor ondernemer in de binnenvaart veranderen niet. Deze zijn op Europees niveau vastgesteld in richtlijn nr. 87/540/EEG betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer (PbEG 1987, L 322). Het toezicht op de kwaliteit verloopt zoals nu het geval is via de examens bij de bestaande exameninstellingen.

Ook ten aanzien van het toezicht op de tweede categorie van vakbekwaamheid, de zogenoemde vaarbewijzen, geldt dat dit via de examens

bij bestaande exameninstellingen geschiedt. In dit geval betreft het de vakbekwaamheid op nautisch gebied. Over de veranderingen ten opzichte van de huidige eisen bij de vaarbewijzen verwijs ik naar de beantwoording van de vragen van de PvdA-fractie over de pleziervaart hierboven.

De leden van de VVD-fractie stellen voor om voor de theorie-eisen voor het beperkt groot vaarbewijs aan te sluiten bij het CWO groot motorschip en vragen de regering om een reactie hierop.

Zoals hiervoor is aangegeven heeft het kleine patent uit het Reglement Rijnpatenten model gestaan voor het beperkt groot vaarbewijs, maar is voor een andere naam gekozen om verwarring met het klein vaarbewijs te voorkomen. Uit het oogpunt van harmonisatie met het Reglement Rijnpatenten ligt het voor de hand om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de eisen die aan het kleine patent worden gesteld. De eisen zullen geconcretiseerd worden in een ministeriële regeling. Ook hiervoor zullen de betrokken organisaties uit de plezier- en beroepsvaart en het Deelorgaan binnenvaart nog nader geconsulteerd worden.

De leden van de VVD-fractie vragen waarin tot 1998 het onderscheid in toepassingsgebied tussen de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de Binnenschepenwet bestond en wat de overheveling van de rusttijdbepalingen naar het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-vervoer) daaraan heeft veranderd.

Voor 1998 omvatte de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart naast bekwaamheidseisen voor de schipper en de overige bemanningsleden, bepalingen over de minimum bemanningssterkte, gerelateerd aan technische eisen aan het schip, en ook nog bepalingen over de minimum rusttijd van de bemanningsleden.

De Binnenschepenwet bevat eveneens bekwaamheidseisen aan de schipper en technische eisen aan het schip. Door het wegvallen van de rusttijdbepalingen is duidelijker dan voorheen zichtbaar dat beide wetten zich met de nautische vakbekwaamheid van bemanningsleden bezighouden en met technische eisen aan het schip, zij het dat het eerste aspect een breder toepassingsgebied heeft in de Wet vaartijden en bemanningssterkte en het tweede ruimer uitgewerkt is in de Binnenschepenwet.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering het belang ziet van de samenhang tussen de rusttijdbepalingen en de bepalingen betreffende de vaartijden en de bemanningssamenstelling voor de veiligheid van de vaart. Wat waren de beweegredenen van de regering voor de overheveling van de rusttijdbepalingen naar het ATB-vervoer? Zij geven in overweging deze overheveling ongedaan te maken.

Er is inderdaad een nauwe samenhang tussen de bemanningssterkte in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin en de bepalingen omtrent de vaartijden van de schepen en de minimumrusttijden van de bemanningsleden.

Bij de herziening van de Arbeidstijdenwet in het begin van de negentiger jaren is na ampel overleg tussen de toenmalige bewindslieden van SZW en VenW besloten om de bestaande nationale rusttijdregelingen in het vervoer onder te brengen in een besluit bij de nieuwe Arbeidstijdenwet: het ATB-vervoer. Aan dit besluit lag vooral de wenselijkheid ten grondslag om de regelgeving op het gebied van arbeids- en rusttijden, die tot dan toe over verschillende wetten verdeeld was, voor alle sectoren binnen de arbeidsmarkt vast te leggen binnen het kader van één wettelijke regeling. Besloten is toen de rusttijdbepalingen uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart onder te brengen in het ATB-vervoer, maar de

onderdelen uit de vaartijdenwet die meer op het gebied van de veiligheid van de vaart liggen, zoals de nautische vakbekwaamheid en de bemanningssterkte, in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart te laten.

De huidige situatie is dat genoemde factoren in hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR) in één wettelijk verband worden besproken, en dat deze regeling binnen Nederland van kracht is op de wateren die onder de Herziene Rijnvaartakte vallen (Rijn, Lek en Waal). De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het ATB-vervoer gelden op alle Nederlandse binnenwateren, dus inclusief de Rijn, Lek en Waal zolang het geen grensoverschrijdend verkeer is. Omdat er nog geen regeling op dit gebied bestaat in de EU, is besloten dat de nationale regeling moet zijn afgeleid van hoofdstuk 23. Daarmee wordt mede voorkomen dat op de genoemde akte wateren onderling verschillende regimes zullen gelden. De feitelijke situatie is dus dat veranderingen in hoofdstuk 23 van het ROSR geïmplementeerd worden in zowel de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart als het ATB-vervoer; de gewenste samenhang tussen beide elementen is derhalve aanwezig in het ROSR. Het ongedaan maken van deze afspraken met het Ministerie van SZW is momenteel niet opportuun, omdat in de hoofdregeling, te weten hoofdstuk 23 van het ROSR alle relevante factoren binnen één kader geregeld worden.

De leden van de VVD-fractie vinden de zin beginnend met «Wijzigingen in hoofdstuk 23 worden om die reden in principe ongewijzigd overgenomen ....», in onderdeel 5.2.1 van de memorie van toelichting, onnodig onduidelijk, omdat in onderdeel 5.1 al is aangegeven dat het vrijstellings- en ontheffingenbeleid wordt gevoerd om rekening te houden met specifieke omstandigheden in Nederland, en vragen de regering om een reactie.

In de tekst van onderdeel 5.2.1 van de memorie van toelichting is inderdaad hetzelfde bedoeld.

#### *Bevoegdheid van opsporingsambtenaren*

Met betrekking tot de bevoegdheid van opsporingsambtenaren om woningen op binnenschepen te betreden, geregeld in artikel 5.1.8, tweede lid, van het wetsvoorstel, stellen de fractieleden van het CDA, de VVD, de ChristenUnie en de SGP de volgende vragen.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regering voor woningen op schepen andere – lees: ruimere – bevoegdheden wil opnemen in de wet dan gebruikelijk voor andere woningen en of er onderscheid is te maken tussen woningen op binnenschepen, die als primaire woning gebruikt worden en woonvertrekken op andere schepen.

De leden van de VVD-fractie vragen of hiermee bewoners van de woning aan boord van een schip ten opzichte van een woning aan de wal anders worden behandeld en hoe deze bepaling zich verhoudt met het «huisrecht» zoals gewaarborgd in de Grondwet en de Algemene wet op het binnentreden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen welke redenen ten grondslag liggen aan dit artikel en waarom het betreden van de woning in de binnenvaartsector mogelijk zou moeten zijn in het kader van het bestuurlijke toezicht op de wet.

De leden van de SGP-fractie stellen dat een woning aan boord in beginsel toch vergelijkbaar is met een woning aan de wal en vragen waarom op dit punt dan niet dezelfde regels als aan de wal gelden.

Met dit wetsvoorstel wordt niet beoogd een juridisch onderscheid te maken tussen woningen op binnenschepen en woonvertrekken op andere schepen.

Met de bevoegdheid tot het binnentreden van de woning in artikel 5.1.8, tweede lid, wordt geen nieuwe bevoegdheid ten aanzien van de binnenvaartsector gecreëerd. Deze bevoegdheid bestaat namelijk al en is overgenomen uit de Binnenscheperwet (artikel 49, tweede lid) en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (artikel 19).

De bevoegdheid tot het binnentreden van de woning op een binnenschip zal door het wetsvoorstel niet wijzigen ten opzichte van de huidige wetgeving. Ook bij het binnentreden van de woning op een binnenschip is de Algemene wet op het binnentreden onverkort van toepassing. Dit betekent dat voor het binnentreden van de woning zonder toestemming van de bewoner altijd een schriftelijke machtiging vereist is, welke kan worden afgegeven door de Advocaat-generaal bij het gerechtshof, de officier van justitie, de hulpofficier van justitie of de burgemeester van de gemeente waarbinnen de woning is gelegen (artikel 2, eerste lid, en artikel 3, eerste en tweede lid, van de Algemene wet op het binnentreden).

De Algemene wet op het binnentreden is naast opsporingsambtenaren ook van toepassing op toezichthoudende ambtenaren. De Algemene wet bestuursrecht kent in artikel 5.15, eerste lid, aan toezichthouders de bevoegdheid toe elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Van deze bepaling uit de Awb wordt in de Binnenvaartwet, zoals in de memorie van toelichting bij artikel 5.1.8, tweede lid, is vermeld, afgeweken. Deze bepaling staat thans in artikel 49 van de Binnenscheperwet en wijkt ingevolge de Aanpassingswet derde tranche Awb II (Stb. 1997, 580) af van de Awb. Afwijking van de Awb op dit punt is in de Binnenvaart noodzakelijk vanuit het belang van effectief toezicht van het in de Binnenvaartwet bepaalde. Deze afzonderlijke bevoegdheid is nodig om de bemanningsverblijven te betreden, teneinde na te gaan of de bepalingen inzake vaar- en rusttijden worden nageleefd.

De leden van de SGP-fractie vragen of deze regel niet beperkt kan worden tot die verblijven die vanuit nautisch oogpunt relevant kunnen zijn, zoals de stuurhut en de machinekamer, alsmede hoe de voorgestelde wetsbepalingen zich verhouden tot andere wetgeving met betrekking tot privacy.

Aangezien de Binnenvaartwet niet tot gevolg heeft dat de bewoner van een woning aan boord van een schip onnodig anders zal worden behandeld dan een bewoner van een woning aan de wal, is er geen verdere noodzaak om de gevraagde beperkingen aan te brengen. Ik kan u ook meedelen dat de verhouding tot andere wetgeving met betrekking tot privacy op dit punt geen verschil kent. De algemeen geldende privacy-regelgeving is derhalve onverkort van toepassing op de Binnenvaartwet.

De leden van de SGP-fractie vragen in dit verband of niet kan worden aangesloten bij 49, tweede lid, van de Binnenscheperwet, waarin wordt gesteld dat ambtenaren slechts in bijzijn van de plaatselijke burgemeester of van de hulpofficier van justitie de ruimten mogen betreden die als woning in gebruik zijn.

Sinds de aanpassing van de Binnenscheperwet aan de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (1997) staat in artikel 49, tweede lid, niet langer meer dat de ambtenaren slechts in het bijzijn van de plaatselijke burgemeester of van de hulpofficier van justitie zonder toestemming van de bewoner de woning mag betreden. Die voorwaarde is er indertijd (Kamerstukken II, 25 280, nr. 3, p. 39) uitgehaald, omdat de Algemene wet op het binnentreden (artikel 8, eerste lid) al de mogelijkheid schept dat degene die de machtiging afgeeft de gemachtigde kan vergezellen bij het binnentreden. Daarmee is het niet nodig om in de Binnenvaartwet eenzelfde bepaling op te nemen.

Met betrekking tot de toezichthoudende bevoegdheden van opsporingsambtenaren vragen de leden van de VVD-fractie om een nadere toelichting.

Artikel 5.1.1, eerste lid onder a, sluit aan bij de huidige situatie zoals neergelegd in de Wet vervoer binnenvaart (artikel 60) maar niet bij de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Aangezien een groot deel van de Wet vervoer binnenvaart komt te vervallen (door de afschaffing van verscheidene vergunningsverplichtingen uit die wet) en de Binnenvaartwet dus voor het grootste deel bestaat uit bepalingen die nu in de andere twee wetten staan, is er geen goede reden om deze bepaling in de Binnenvaartwet op te nemen. Derhalve wordt dit artikelonderdeel bij nota van wijziging uit het wetsvoorstel gehaald. Wanneer er het nodig blijkt om algemene opsporingsambtenaren tevens toezichthoudende bevoegdheden te geven, kan dit op grond van artikel 5.1.1, tweede lid.

De aanwijzing van de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane (artikel 5.1.1, eerste lid, onder b) is daarentegen nu al geregeld in alle drie de wetten (artikel 28, tweede lid, Binnenschepenwet, artikel 60, onderdeel b, Wet vervoer binnenvaart en artikel 11, eerste lid, Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart) en wordt ook in de Binnenvaartwet opgenomen. Met de toebedeling van de toezichthoudende bevoegdheid aan de douane wordt niet beoogd dat de douane louter en alleen op deze drie wetten zal gaan controleren maar wordt de douane de mogelijkheid gegeven om als zij, in de uitoefening van haar taak met betrekking tot de controle van de goederenstroom, op een binnenschip aanwezig is en strijdigheden met de Binnenvaartwet constateert, op te kunnen treden.

### **Artikelen**

Het verdient volgens de leden van de VVD-fractie de voorkeur in artikel 1.3.1 de wet niet slechts van toepassing te verklaren op «wateren», maar op de «vaart op de wateren».

Met opzet is niet gekozen voor een dergelijke beperking van de reikwijdte van het wetsvoorstel. Met de huidige redactie is het juist mogelijk om andere aspecten van de binnenvaart dan het varen in enge zin onder het wetsvoorstel te brengen.

De leden van de VVD-fractie zijn met betrekking tot artikel 3.1.8 van mening dat de gezamenlijke rol van ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Arbeidsinspectie bij het technisch onderzoek van schepen wellicht leidt tot problemen. Deze leden vragen tevens of kan worden aangegeven of er in de toekomst een verdergaande overheveling gaat plaatsvinden van regels uit de Arbeidsomstandighedenregelgeving in de internationale reglementen.

Samenwerking tussen inspectiediensten van VenW en van SZW is niet nieuw. In de verschillende vervoerssectoren vindt deze samenwerking al van oudsher plaats. Zo oordelen in de binnenvaart ambtenaren van beide inspecties gezamenlijk over zaken betreffende de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van binnenschepen. In het Binnenschepenbesluit is dit ook op verschillende plaatsen vastgelegd. Deze samenwerking heeft nimmer tot problemen geleid. Zij is in tegendeel zeer vruchtbaar, omdat benadering vanuit verschillende disciplines tot een meer afgewogen oordeel leidt. Er is een taakverdeling met betrekking tot de veiligheids- en de arbo-aspecten. Er is dus geen sprake van een verandering en er zijn tot dusver geen signalen dat deze

samenwerking problemen oplevert. Uit oogpunt van het terugdringen van regeldruk en verbetering van wetgevingskwaliteit is het inderdaad de bedoeling om doublures op het gebied van de arbeidsomstandighedenregelgeving weg te nemen. Waar geen duidelijke redenen zijn om arbo-normen in de binnenvaartwetgeving te regelen, kunnen deze beter worden overgeheveld naar de arbeidsomstandighedenregelgeving. Dit is ook in overeenstemming met de afspraken die daarover zijn neergelegd in de toelichting op het Arbeidsomstandighedenbesluit (Stb. 1997, 60, blz. 192).

In artikel 3.3.1, leden 7 en 8, dient volgens de leden van de VVD-fractie het woordje «zijn» te worden vervangen door «is».

Het woordje «zijn» komt niet in het achtste lid van artikel 3.3.1 voor. In de aanhef van het zevende lid van dat artikel is voor «zijn» gekozen omdat hier met «de gezagvoerder of de werkgever» een niet-uitsluitende nevenschikking is bedoeld.

Op suggestie van de leden van de VVD-fractie worden in artikel 4.1.1, eerste lid, de woorden «is vereist» vervangen door «is afgegeven» en in artikel 4.1.1, tweede lid, onder a. na «de toekenning» de woorden «en kennisgeving» toegevoegd.

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