

Vergaderjaar 2009–2010

30 523

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

Nr. 41

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2009

In vervolg op de brief van 22 december 2008 (Kamerstuk 30 523, nr. 25) en de toezegging tijdens het Algemeen Overleg over de Binnenvaart d.d. 3 februari 2009 (Kamerstuk 30 523, nr. 33) informeer ik u hierbij mede namens de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hoe de Binnenvaartwet vanaf 1 januari 2010 wordt gehandhaafd. Omdat het maken van afspraken met de verschillende handhavingspartners langer heeft geduurd dan aanvankelijk was voorzien, is dit de eerste gelegenheid u hierover te informeren.

1. Bestuurlijke boete per 2010

Op 1 januari 2010 zullen de artikelen 48 tot en met 50 van de Binnenvaartwet in werking treden, waardoor overtredingen van deze wet hoofdzakelijk bestuurlijk worden afgedaan door middel van een bestuurlijke boete.

Sinds jaren heeft de politie (Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de Zeehavenpolitie (ZHP) en regiokorpsen) een aanzienlijk aandeel in de handhaving van de binnenvaartwetgeving. Omdat per 1 januari 2010 het accent komt te liggen op de bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet, zal deze rol van de politie wat betreft de bestuurlijke handhaving worden afgebouwd en worden overgenomen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De politie zal zich vanaf 2011 concentreren op strafrechtelijke handhaving.

2. Handhaving in de binnenvaart

Om de handhaving te concentreren op die doelgroepen en die thema's waar dat het hardst nodig is, heeft de IVW een risicoanalyse van de veiligheid in de binnenvaart gemaakt. Gebleken is dat de risico's wat betreft de beroepsvaart en de recreatievaart significant van elkaar verschillen, waardoor een verschillende benadering voor deze beide sectoren gerechtvaardigd is.

digd is. Daarbij is ook gekeken naar de manier waarop de handhaving het meest efficiënt en effectief kan worden ingericht. Dit verschil in benadering heeft geleid tot een prioritering en heroverweging van de inrichting van de handhaving voor beide sectoren. Onderstaand worden de keuzen toegelicht die in dit verband zijn gemaakt.

2.1. De beroepsvaart

In de beroepsvaart zal de bestuurlijke handhaving zich richten op de met de grootste risico's samenhangende bepalingen over de inzet van bemanning (vaar- en rusttijden, bemanningssterkte) en het gebruik van het schip (certificaten van onderzoek en stabiliteit). Evenals nu blijft varend toezicht noodzakelijk, maar zal waar mogelijk digitaal, met bedrijfsbezoek of vanaf de kade plaatsvinden. Het toezicht zal plaatsvinden in de vorm van reguliere controles en thema-acties, waarbij de activiteiten zich concentreren op de volgende hoofdvaargebieden en verkeersknooppunten:

- het knooppunt Rotterdamse haven;
- het vaargebied Rotterdam-Moerdijk-Dordrecht;
- het vaargebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, incl. Sloegebied, en
- het vaargebied Tiel-Nijmegen.

Van strafrechtelijk optreden is slechts sprake indien overtredingen een (mogelijk) gevaar voor de openbare veiligheid opleveren, zoals een ernstige overtreding van de vaar- en rusttijden.

De bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet zal vormgegeven worden door Verkeer en Waterstaat. De IVW en Rijkswaterstaat (RWS) hebben afgesproken dat RWS binnen de haar beschikbare capaciteit bijdraagt aan het eerstelijns bestuurlijk toezicht. Dit betekent dat eenvoudig te constateren zaken door middel van een basiscontrole door RWS worden afgedaan. De IVW neemt de specialistische controles op zich. Daarnaast zal de IVW zelf controles houden op het water. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met RWS zodat de IVW kan opstappen op RWS-schepen. De handhaving op het water krijgt aldus vorm door een intensievere samenwerking en een gezamenlijk optreden van de IVW en RWS. Hierbij maken deze diensten optimaal gebruik van elkaars kennis, handhavingsinformatie en varend materieel. Doel van deze samenwerking is dat deze diensten gegeven hun eigen verantwoordelijkheden, taken en expertise de handhaving zo efficiënt en effectief mogelijk uitvoeren.

Voorts wordt opgemerkt dat het toezicht ook op andere wijzen wordt uitgevoerd, zoals vergunningverlening en bewustwording. Wat dat laatste betreft heeft bijvoorbeeld RWS samen met de andere vaarwegbeheerders en de belangenorganisaties in mei 2009 de aftrap gegeven van de publiekscampagne «Veilig varen doen wij samen».

2.2. De klein vaarbewijzen voor de recreatievaart

Tijdens de voorbereidingen van het handavingsarrangement is vastgesteld dat de keuze in de Binnenvaartwet om ook de bestuurlijke boete te introduceren m.b.t. het niet bezitten van het vereiste klein vaarbewijs, tot heroverweging moet leiden. Wat betreft de recreatievaart stelt de Binnenvaartwet alleen regels over vaarbewijzen. De overige regels die zich richten tot de recreatievaart zijn opgenomen in de Scheepvaartverkeerswetgeving. Daarbij gaat het om verkeersgedrag en het borgen van verkeersveiligheid op de binnenwateren, zoals het verbod om hard of met te veel alcohol te varen. Al deze recreatievaart-voorschriften worden tot nu toe door de politie strafrechtelijk gehandhaafd. Het bestuurlijk beboeten van het niet bezitten van het vereiste klein vaarbewijs zou bij nader inzien leiden tot versnippering en daarmee tot ondoelmatige hand-

having. Verkeer en Waterstaat zou immers naast de politie moeten handhaven terwijl de inzet van de politie voor de andere genoemde overtredingen op het water noodzakelijk blijft. Daarbij komt dat recreatievaart vooral op meren en in andere recreatiegebieden voorkomt en zich niet concentreert op de genoemde hoofdvaarwegen zoals bij de beroepsvaart. Uit het oogpunt van efficiency en effectiviteit is daarom gekozen voor behoud van de strafrechtelijk handhaving betreffende het klein vaarbewijs. Ik ben van plan de hiervoor noodzakelijk wetswijziging (wijziging van slechts één artikel) mee te nemen bij de reeds op 14 oktober jl. aan uw Kamer aangekondigde wijziging van de Binnenvaart- en Scheepvaartverkeerswetgeving over het intrekken van vaarbewijzen bij grove overtredingen of recidive met (snelle) motorboten.¹ Vooruitlopend op deze wetswijziging zal de vaarbewijsplicht uitgezonderd worden van de inwerkingtreding van de bestuurlijke boete. Voor het klein vaarbewijs betekent dit dat de strafrechtelijke handhaving en de rol van de politie op het water worden gecontinueerd. Voor de beroepsvaart betekent dit dat uitsluitend overtredingen met betrekking tot de vaarbewijsplicht – zoals thans geschiedt – via het strafrecht worden afgedaan en dat alle andere overtredingen bestuursrechtelijk worden gehandhaafd.

3. De opbouw van bestuurlijke handhavingscapaciteit

De opbouw van de bestuurlijke handhavingscapaciteit binnen Verkeer en Waterstaat voor de Binnenvaartwet zal een groeiproses zijn. Voor de opbouw van de capaciteit worden inspecteurs vrijgemaakt en opgeleid om de hierboven beschreven taken te verrichten. Wat betreft de IVW wordt die capaciteit deels vrijgemaakt door het overdragen van taken op het terrein van de vergunningverlening in de binnenvaart aan marktpartijen. De eerste tranche van deze overdracht zal in 2010 worden gerealiseerd. De aldus vrijgevallen personele capaciteit zal worden ingezet voor de handhaving van de Binnenvaartwet. Daarmee blijft er voldoende kennis op het terrein van de binnenvaart binnen de IVW, waarmee de zorg, ook van de sector, over kennisbehoud wordt ondervangen. Naast deze substantiële operationele inzet betekent dit dat in 2010 capaciteit nodig is voor het werven, opleiden en bijscholen van (nieuwe) toezichthouders. Om de continuïteit van de handhaving te borgen en de betrokken diensten in de gelegenheid te stellen hun organisatie in 2010 naar de gewenste taken om te vormen, is in het kader van de overgang naar het bestuursrecht met het KLPD en de ZHP afgesproken dat deze diensten tot 1 januari 2011 een bijdrage leveren aan de bestuurlijke handhaving van de relevante bepalingen in de Binnenvaartwet. Het KLPD en de ZHP blijven in 2010 hun bestaande controles uitvoeren. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met beide diensten, waarbij de IVW ook kan opstappen op hun schepen. Per 1 januari 2011 zal Verkeer en Waterstaat de Binnenvaartwet bestuurlijk handhaven en eindigt de inzet van de politiediensten op dit punt.

4. Transitie naar eindbeeld

In 2010 zullen we nog meer kennis en ervaring opdoen over de risico's en de naleving. Op basis daarvan zal medio 2010 preciezer worden bepaald hoe de eindsituatie eruit ziet in de vorm van een definitief handhavingsarrangement en de daarvoor benodigde capaciteit. In dit arrangement zal voorts gedetailleerd worden ingegaan op de risico's en slimme wijzen van inspecteren. De IVW heeft de ambitie om de naleving zoveel mogelijk

¹ Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 XII, nr. 6.

digitaal te toetsen omdat dit de toezichtlast voor het bedrijfsleven minimaliseert en de efficiëntie van het toezicht vergroot. Onderzocht wordt in hoeverre de beschikbare informatiesystemen van de betrokken handhavende instanties hiervoor te gebruiken zijn.

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