

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 200

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2018

Hierbij doe ik u een tweetal rapporten toe komen, te weten:

- Boetebeleid Binnenvaart, Een sectorvergelijking, Panteia, 6 juni 2018¹, en
- Evaluatie toezicht Binnenvaartwet Inspectie Leefomgeving en Transport, Twynstra Gudde, 14 september 2018².

De rapporten zijn opgesteld in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar aanleiding van de motie Visser/Van Helvert³, waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren.

De conceptrapporten van deze onderzoeken zijn besproken met vertegenwoordigers van de brancheverenigingen CBRB, BLN-Schuttevaer, ASV en BBZ. De uitkomsten zijn ook met vertegenwoordigers van de toezichthoudende diensten besproken. Uit de onderzoeken kunnen in zijn algemeenheid de volgende conclusies worden getrokken:

Ten aanzien van de boetetarieven binnenvaart:

De hoogte van de bestuurlijke boetes ligt in de andere sectoren gemiddeld 3,06 maal zo hoog als in de binnenvaart. Verschillende sectoren zijn daarbij onderzocht. Niet voor elke regel is in een andere sector een regel te vinden die zich goed laat vergelijken met de Binnenvaartwet en de daarop gebaseerde regelgeving. Beperken we ons tot de wel goed vergelijkbare regels dan ligt de hoogte van de boetes in die sectoren nog steeds 2,17 maal zo hoog.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Kamerstuk 31 409, nr. 167.

Ten aanzien van de werkwijze in en de beleving van het toezicht op de Binnenvaartwet:

- Elke toezichthoudende dienst bepaalt zijn eigen werkwijze, ondanks pogingen tot afstemming;
- Er is draagvlak voor risicogestuurd inspecteren. Nog niet alle toezichthouders maken hier gebruik van. De bestaande indeling in risicoklassen kan verder verbeterd worden.
- Er is een verschuiving zichtbaar van legalistisch toezicht, naar toezicht in de geest van de wet.
- De termijn van indienen van zienswijzen bij een bestuurlijke boete wordt als te krap ervaren.
- In de beleving van zowel de toezichthouders als de ondertoezichtstaanden is het aantal toezichthouders te groot.

Ik onderschrijf de conclusies uit bovengenoemde rapporten. De rapporten geven voor mij geen aanleiding om de boetecatalogus in de Binnenvaartregeling te herzien. Wel ben ik bereid om in navolging van andere sectoren een matiging van 50% op te nemen voor boetes opgelegd aan een eigenaar of exploitant van een schip indien deze een natuurlijk persoon is. Verder zal de ILT doorgaan op de ingeslagen weg om minder legalistisch te handhaven en meer in de geest van de wet. Dit betekent dat er minder snel voor een bestuurlijke boete als interventie zal worden gekozen. In de instructie aan de toezichthouders zal dit nader worden uitgewerkt.

De periode van indienen van zienswijzen bij bestuurlijke boetes zal worden verlengd van twee naar vier weken. Verdere verlenging acht ik ongewenst, omdat dit afbreuk zou doen aan de lik-op-stuk-werking van de bestuurlijke boete.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de ILT als regievoerder al veel energie heeft gestoken in een eenduidige werkwijze in het toezicht op de Binnenvaartwet. Mede gezien het grote aantal toezichthoudende organisaties (tien), is dit een lastige opgave gebleken. De komende tijd zal ik in overleg met de toezichthoudende organisaties bezien of het mogelijk is meer uniformiteit in het toezicht op de Binnenvaartwet te krijgen, bijvoorbeeld door het aantal toezichthoudende organisaties te verminderen. Ik hoop u daarover in de zomer van 2019 nader te kunnen informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga