

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2257

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *handhaving door waterpolitie, Rijkswaterstaat en Inspectie Verkeer en Waterstaat van de Binnenvaartwet* (ingezonden 8 maart 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (Ontvangen 18 april 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Hoofd Waterpolitie: Zorgen om veiligheid na overdracht controles»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten in hoeverre de overgang van handhavingstaken van de Dienst Waterpolitie naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en Rijkswaterstaat (RWS) heeft geleid tot meer efficiency?

Antwoord 2

De opbouw van deze bestuurlijke handhavingscapaciteit binnen IenM is een groeiproces. Op 1 januari 2010 is de bestuurlijke boete voor de handhaving van de Binnenvaartwet in werking getreden en afgelopen jaar zijn hiermee de eerste ervaringen opgedaan. Daarom is het op dit moment nog te vroeg hierover concrete uitspraken te doen. In het IVW-jaarverslag over 2011 zal ik u nader berichten over de gevraagde efficiency.

In lijn met het kabinetsbeleid inzake sanctiestelsels is in de beroepsbinnenvaart gekozen voor de bestuurlijke handhaving omdat sprake is van een stevige en bestendige relatie tussen de overheid en een duidelijk afgebakende doelgroep. Ondanks dat het merendeel van de overtredingen bestuurlijk zal worden afgedaan, is strafrechterlijk optreden in een beperkt aantal gevallen aan de orde indien overtredingen gevaar opleveren voor de openbare veiligheid (bijv. ernstige overtreding van de vaar- en rusttijden). Met de bestuurlijke boete ontstaat een breder palet van in te zetten handhavingsinstrumenten, waarmee alle handhavingspartners het toezicht zo efficiënt mogelijk inrichten. Door gericht te kiezen uit dit brede palet aan

¹ Binnenvaartkrant, 1 maart 2011.

instrumenten zetten de IVW en RWS nu al minder capaciteit in dan in het verleden door de politie te water is gedaan.

Vraag 3

Blijft er door de verschuiving van taken wel voldoende nautische kennis bij de Waterpolitie?

Antwoord 3

De nautische kennis is voldoende geborgd. Ondanks de verschuiving van strafrechtelijke naar bestuursrechtelijke handhaving in de Binnenvaartwet is strafrechtelijk optreden door de politie te water immers nog steeds aan de orde indien overtredingen gevaar opleveren voor de openbare veiligheid. Bovendien is tussen de IVW en de politie te water afgesproken dat de politie in het kader van haar opsporingstaak tevens controleert op de naleving van de voorschriften over vaar-, rusttijden en bemanningssamenstelling. Indien sprake is van een overtreding die zich leent voor bestuursrechtelijke afdoening, stelt de politie te water een proces verbaal van bevindingen op en stuurt die aan de IVW. Op basis hiervan kan de IVW een bestuurlijke boete opleggen.

Ook zijn er naast de Binnenvaartwet tal van andere relevante wetten, zoals de Scheepvaartverkeerswet, die strafrechtelijk worden gehandhaafd waardoor de nautische kennis bij de politie te water eveneens is geborgd.

Vraag 4

Krijgt de Waterpolitie zo wel voldoende informatie over de scheepvaart om haar taken in de criminaliteitsbestrijding te kunnen uitvoeren?

Antwoord 4

Ja, zie antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Is het waar dat u weer flink in de net opgetuigde handhavingsdienst bij de IVW en RWS (ongeveer 16%) gaat snijden?

Antwoord 5

Nee, dat besluit is niet genomen. Uiteraard treft de bezuinigingstaakstelling van het kabinet ook mijn departement. Over de precieze invulling daarvan moet nog worden besloten.

Het naleeftekort in de Binnenvaartwet – met name de vaar- en rusttijden – bedraagt ongeveer 50%. De huidige handhavingsinspanning is gericht op vermindering van dit tekort en vindt voornamelijk plaats door middel van varende inspecties. Het aantal varende inspecties zal in de eindsituatie wel significant lager zijn dan het aantal dat in de achterliggende periode door de politie te water is gerealiseerd. Deze reductie is mogelijk door vernieuwing van het toezicht, waarbij de IVW en RWS het toezicht op een moderne, effectieve en efficiënte manier zullen uitvoeren met minimale toezichtlasten. Bij deze vernieuwing geldt het uitgangspunt «vertrouwen, tenzij» in combinatie met de onderliggende risicoselectiesystemen. Nieuwe instrumenten worden daarbij ingezet. De mogelijkheden van een ruimer gebruik van digitale informatie – o.m. voor de handhaving van de meldingsplicht en de vaar- en rusttijden – worden op dit moment nader onderzocht. Daarnaast wordt systeemtoezicht ingezet indien bedrijven de veiligheid adequaat borgen waardoor intensief producttoezicht overbodig is. Zo zullen in de tank- en containervaart na een uitgebreid vooronderzoek handhavingsconvenanten af worden gesloten met grotere ondernemingen die in staat blijken risico's goed te beheersen en de naleving van relevante wet- en regelgeving te monitoren. Het doel is in 2011 met 5 tot 10 bedrijven convenanten af te sluiten.

Vraag 6

Hoeveel boeterapporten Binnenvaartwet zijn er in het overgangsjaar 2010 door de Dienst Waterpolitie en de Rivierpolitie Rotterdam opgemaakt en hoeveel daarvan hebben uiteindelijk geleid tot een boete?

Antwoord 6

In 2010 zijn in totaal 715 boeterapporten ontvangen. De politie te water heeft daarvan 617 boeterapporten aangezegd (het KLPD: 484 en de Zeehavenpolitie: 133). Hiervan zijn 63 boetes daadwerkelijk opgelegd (het KLPD: 38 en de Zeehavenpolitie: 25).

Vraag 7

Bent u bekend met het feit dat veel boeterapporten door de IVW op grond van kwaliteitseisen zijn afgekeurd?

Antwoord 7

Ja, dat is mij bekend. Om de kwaliteit van boeterapporten verder te verbeteren is ook binnen lenM een aantal maatregelen getroffen, waaronder een extra collegiale toets op de kwaliteit hiervan.

Vraag 8

Klopt het dat de IVW de richtlijnen in 2010 diverse keren heeft gewijzigd en desondanks boeterapporten die niet aan de eisen voldeden niet heeft teruggestuurd naar de Waterpolitie om tekortkomingen aan te passen?

Antwoord 8

Nee. De basis voor de oplegging van de bestuurlijke boete – de zogenaamde boetecatalogus als onderdeel van de Binnenvaartregeling en de instructie voor de handhavers – is in 2010 niet veranderd. Enkele onvolkomenheden in de boetecatalogus zijn in de loop van 2010 onderkend en hebben geleid tot een aangepaste boetecatalogus, die per 1 januari 2011 van kracht is geworden. Boeterapporten van de politie te water zijn teruggestuurd nadat deze over een periode zijn verzameld om inzicht te krijgen in de wijze waarop de rapporten worden afgedaan en hierover nadere afspraken te maken.

Vraag 9

Is het waar dat de Dienst Waterpolitie en de Rivierpolitie Rotterdam in november daarom hebben besloten met onmiddellijke ingang te stoppen met de bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet? Zo ja, bent u hierover geïnformeerd en welke acties hebt u vervolgens ondernomen?

Antwoord 9

Ja, dat is mij bekend dat de politie te water met ingang van november 2010 is gestopt met bestuurlijk toezicht omdat de boetecatalogus onvolkomenheden vertoonde. Dit heeft geleid tot een aangepaste regeling die per 1 januari 2011 in werking is getreden (zie vraag 8).

Vraag 10

Deelt u de mening dat deze werkwijze de geloofwaardigheid van de handhavende diensten op het spel zet?

Antwoord 10

Die mening deel ik niet. De opbouw van de bestuurlijke handhaving capaciteit binnen lenM is immers een groeiproces. Naast de verbeteringen die reeds zijn doorgevoerd, zullen de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam in de loop van dit jaar starten met de bestuurlijke handhaving, waarover momenteel nadere afspraken worden gemaakt. Met de provincies Groningen, Overijssel en Friesland zullen voorts ook afspraken worden gemaakt over de uitvoering van bestuurlijke handhaving. In samenhang met de modernisering van het toezicht – zie antwoord op vraag 5 – ben ik van mening dat de bestuurlijke handhaving voldoende geborgd is.

Vraag 11

Deelt u de zorgen van het hoofd van de Waterpolitie over de gevolgen van de verschuiving van de handhaving van de vaar- en rusttijden en de bemanningssterkte voor de veiligheid op het water? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 11

Gezien de huidige inzet (zie vraag 3), de voorgenomen modernisering van de handhaving (zie vraag 5) en de aanvullende afspraken met andere handhavingspartners (zie vraag 10) deel ik die zorg niet.