

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

## 1165

Vragen van het lid **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *hoge boetes in de binnenvaart* (ingezonden 12 januari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 februari 2017).

Vraag 1

Kent u het bericht «Kruistocht ASV tegen megaboetes nog lang niet ten einde»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Op welke wijze geeft u uitvoering aan de motie Van Helvert/Jacobi (Kamerstuk 31 409, nr. 119) waarin de regering wordt verzocht om rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om zogenoemd «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren?

Antwoord 2

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de opvatting van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) die aangeeft dat u de motie in feite naast zich neerlegt?

Antwoord 3

In de verzamelbrief van 23 november 2016 (Kamerstuk 34 003, nr. 26) heb ik gereageerd op de motie Van Helvert/Jacobi. Anticiperend handhaven kan alleen in zeer specifieke, concrete situaties wanneer wetgeving op het punt staat gewijzigd te worden en de aanpassing duidelijk is. Naar aanleiding van voorstellen van sociale partners voor modernisering van de bemanningsregelgeving is onlangs in de CCR besloten om onderdelen van het Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan te passen. Deze aanpassing treedt in werking per 1 december 2017. Dit is aanleiding om te bezien of anticiperend

<sup>1</sup> Scheepvaartkrant, 11 januari 2017

handhaven voor deze wijzigingen mogelijk is. Daarbij geldt dat een Level Playing Field geborgd moet blijven. De sector wordt hier door de ILT nader over geïnformeerd.

#### Vraag 4

Waarom geldt de matiging van 80 procent van het ILT-boetebedrag niet voor de samenstelling van de bemanning door schippers die tevens eigenaar zijn? Deelt u de mening van de ASV dat de situatie van een werknemer in loondienst en een binnenvaartschipper met een eenmanszaak of VOF-constructie in wezen vergelijkbaar is? Zo ja, bent u bereid de boetes ook voor schippers met een eenmanszaak of VOF-constructie op vergelijkbare wijze te verlagen? Zo nee, wat is volgens u het onderscheid dat dit verschil rechtvaardigt?

#### Antwoord 4

Indien er sprake is van een werkgever en een gezagvoerder in loondienst wordt zowel voor de werkgever als voor de gezagvoerder een boeterapport aangezegd. De boete voor de werkgever is hoger omdat die financieel voordeel geniet. De werkgever heeft ook de grootste beslissingsmacht. De zelfstandige schipper geniet evenals de werkgever zelf het voordeel dat hij of zij uitspaart door met een bemanningslid minder te gaan varen. Bovendien heeft de zelfstandige schipper de volledige beslissingsmacht over de afweging al dan niet onderbemand te gaan varen. De wet kent een uitzonderingsregel voor onverwachte onderbemanning door ziekte, ongeval of op bevel van bevoegde autoriteit. In dit geval, bij een onderbezetting van ten hoogste één bemanningslid, zal de boete vervallen. Ik zie dan ook geen aanleiding om de boete voor de zelfstandige schipper te verlagen.

#### Vraag 5

Is het waar dat de hoge boetes tot stand zijn gekomen na overleg tussen de ILT en een aantal binnenvaartbedrijven, maar dat de bonden hierbij niet zijn betrokken? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

#### Antwoord 5

Nee, bij de totstandkoming in 2015 van de aanpassing van het boetebeleid in de Binnenvaartregeling zijn geen binnenvaartbedrijven betrokken. De bonden zijn ook niet betrokken. Zoals gebruikelijk zijn toen wel enkele brancheverenigingen door de ILT betrokken bij dit dossier. Na die tijd is de uitvoering van het boetebeleid door de ILT geëvalueerd. De evaluatie is besproken met alle brancheverenigingen. Zie vraag 7.

#### Vraag 6

Is het waar de ILT met een aantal grote rederijen convenanten heeft afgesloten, waarin onder meer is afgesproken dat deze niet steekproefsgewijs gecontroleerd zullen worden? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, welke afspraken zijn wel gemaakt?

#### Antwoord 6

Ja, dat klopt. De ILT heeft convenanten afgesloten met reders die kunnen aantonen dat zij de processen op orde hebben om de wet- en regelgeving na te leven. In het convenant is vastgelegd dat de reders interne procedures hebben om te zorgen voor naleving en voorkoming van incidenten, dat zij afwijkingen hiervan vastleggen en hun procedures aanpassen om herhaling te voorkomen.

Met audits en reality checks controleert de ILT of dit systeem goed in werking is. De resultaten worden met de reder besproken. Dit kan tot maatregelen en een vervolgtraject leiden.

Wanneer buiten het toezicht op het convenant toch overtredingen bij een schip van een convenantpartner worden geconstateerd, wordt de schipper aangesproken om de overtredingen direct ongedaan te maken. Daarnaast wordt de reder aangesproken.

De convenanten zijn bedoeld om met meerdere toezichthouders, ILT, RWS, Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam de toezichtlast voor deze goed presterende bedrijven te verlagen.

Vraag 7

Bent u bereid alsnog samen met de bonden en de ILT naar de hoogte en proportionaliteit van de boetes te kijken?

Antwoord 7

Nadat voor een aantal overtredingen de boetes met ingang van 1 juli 2015 zijn verhoogd, heeft de ILT de opgelegde boetes reeds in 2016 geanalyseerd en besproken met alle brancheverenigingen. Daarbij is ook gekeken naar de proportionaliteit van de sancties en de hoogte van de boetes. Om het toezicht af te stemmen op ontwikkelingen in de praktijk en te zorgen voor een passend boetebeleid zal de ILT ook in 2017 de opgelegde boetes evalueren en de bevindingen met de gebruikelijke partners uit de sector delen.