

Vergaderjaar 2020–2021

**35 469**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met het inzetten van het instrument van een bestuurlijke boete om slotmisbruik op gecoördineerde luchthavens effectief te kunnen bestraffen**

**Nr. 6**

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

Ontvangen 19 oktober 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met het inzetten van het instrument van een bestuurlijke boete om slotmisbruik op gecoördineerde luchthavens effectief te kunnen bestraffen. Hierbij beantwoord ik de door de leden van de vaste commissie gestelde vragen en verzoeken om toelichtingen. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden.

#### **Algemeen**

– De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven hoe groot het probleem van slotmisbruik op gecoördineerde luchthavens is, hoe vaak het voorkomt en in welke mate misbruik schadelijk is voor de samenleving.

Op 9 december 2019 heb ik met de Kamer een onderzoek gedeeld dat laat zien dat het aantal onregelmatigheden in het gebruik van slots op Schiphol hoger ligt dan bij vergelijkbare luchthavens<sup>1</sup>. Het wezenlijk anders gebruiken van een slot of zonder slot gebruik maken van een luchthaven is schadelijk voor de samenleving, omdat slots worden toegewezen als sprake is van schaarste. Er is niet voldoende capaciteit om al het verkeer (gelijktijdig) te kunnen afhandelen. Als luchtvaartmaatschappijen slots wezenlijk anders gebruiken of zonder slot gebruik maken van een gecoördineerde luchthaven schaadt dat de exploitatie en kan het schadelijk zijn voor de omgeving.

– De leden van de CDA-fractie vragen waarom bij de invoering van de Slotverordening niet al voor is gekozen om in de Wet luchtvaart de mogelijkheid op te nemen om een bestuurlijke boete te kunnen opleggen.

<sup>1</sup> Bijlage 916200 bij Kamerstukken II 2019/20, 31 936, nr. 706.

Ten tijde van de inwerkingtreding van de slotverordening kwam de bestuurlijke boete weinig voor. In 2002 is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van handhaving door middel van bestuurlijke boete in onder meer de luchtvaartwetgeving. De noodzaak voor de uitbereiding van het sanctie-instrumentarium met de bestuurlijke boete was in het verleden nog niet aanwezig, dan wel minder groot. Er is in de afgelopen jaren meer vraag gekomen naar de mogelijkheid om op dezelfde momenten te vliegen en daarmee is het onjuiste gebruik van toegewezen slots en gebruik van de luchthaven zonder toegewezen slot toegenomen. Bij de recente wijziging van het Besluit slotallocatie<sup>2</sup> zijn de vormen van slotmisbruik waarop de ILT handhaaft uitgebreid. De ILT heeft mij te kennen gegeven dat zij niet meer adequaat genoeg kunnen optreden op alle vormen van slotmisbruik. Omdat verschillende vormen van slotmisbruik ook vraagt om maatwerk in de handhaving wordt met onderhavig wetsvoorstel nu voorgesteld het sanctie-instrumentarium uit te breiden.

– De leden van de CDA-fractie vragen verder of de afname van schaarste op de gecoördineerde luchthavens als gevolg van de coronacrisis is meegenomen in het onderhavig wetsvoorstel en of het wetsvoorstel nog wel nodig is bij een afgenomen schaarste aan slots.

De gewijzigde context als gevolg van de coronacrisis is niet relevant voor onderhavig wetsvoorstel. Het wetsvoorstel ziet enkel op de uitbereiding van het sanctie-instrumentarium van de Inspectie voor leefomgeving en Transport (ILT) met een bestuurlijke boete en de maximale hoogte van deze boete. De tijdelijke terugval in het luchtverkeer als gevolg van de coronacrisis leidt niet tot het herzien van de status van gecoördineerde luchthavens. Zolang er gecoördineerde luchthavens zijn, zal er ook slotmisbruik plaatsvinden. De uitbereiding van het sanctie-instrumentarium is nodig om ervoor te kunnen zorgen dat de ILT adequaat kan handhaven op slotmisbruik. De ILT doet dit in goed overleg met de slotcoördinator (ACNL) die ook handhavende bevoegdheden heeft op grond van de slotverordening. De slotcoördinator kan luchtvaartmaatschappijen een waarschuwing geven, luchtvaartmaatschappijen een lagere prioriteit geven bij de slotverdeling of slots afnemen. De slotcoördinator beschikt niet over de mogelijkheid om een boete op te leggen. Dat kan de ILT en tezamen vormen zij een sluitend geheel.

– Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie wanneer de onderhandeling over de herziening van de bestaande Slotverordening werkelijk zal starten en in hoeverre de Kamer hierbij betrokken wordt en op de hoogte wordt gebracht.

De onderhandelingen over de herziening van de Slotverordening zullen naar verwachting op zijn vroegst in 2021 van start gaan. Ik zal de Kamer op de hoogte stellen zodra daar meer bekend over is vanuit de Europese Commissie met een BNC-fiche. Onderhavig wetsvoorstel staat los van deze herziening. Het is aan de lidstaten zelf om adequate sanctiemechanismen te bepalen ter uitvoering van een verordening die binnen hun nationale rechtssystemen passen.

– De leden van de SP-fractie willen weten of via (een deel van) de systematiek in onderhavig wetsvoorstel beter opgetreden kan worden tegen luchtvaartmaatschappijen die hun in Nederland gevestigd personeel met trucs geen Nederlandse arbeidsvoorwaarden aanbieden

---

<sup>2</sup> Besluit van 16 september 2019 tot wijziging van het Besluit slotallocatie met het oog op het stellen en verduidelijken van regels omtrent het vaststellen van de coördinatieparameters en het gebruik van slots, Stb. 2019, 305

wat behalve tot uitbuiting van personeel en oneerlijke concurrentie, ook tot een verhoogd risico bij het uitvoeren van vluchten kan leiden.

De Slotverordening heeft als doel om de beschikbare capaciteit op overbelaste luchthavens in de Europese Unie te verdelen volgens onpartijdige transparante en niet-discriminerende regels. Onderhavig wetsvoorstel voorziet enkel in een uitbreiding van het sanctie-instrumentarium om adequater op te treden bij slotmisbruik om zo de beschikbare capaciteit ook optimaal te kunnen benutten. Een goede borging van arbeidsvoorwaarden en -rechten bij luchtvaartmaatschappijen valt niet binnen de doelstellingen van de Slotverordening. Het onderhavige wetsvoorstel kan hierin ook niet voorzien.

### **De Slotverordening en nationale regelgeving**

– De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven of het herhaaldelijk en opzettelijk niet gebruiken van een toegewezen slot zou kunnen leiden tot een bestuurlijke boete. En wanneer dit het geval is, of met de wijziging van de Slotverordening als gevolg van de coronacrisis, bij inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ook geen bestuurlijke boetes kunnen worden gegeven voor het vanwege de coronacrisis niet gebruiken van een toegewezen slot.

De door de leden van de CDA-fractie genoemde wijziging van de Slotverordening<sup>3</sup> behelst inderdaad een voorziening waarbij Europese slotcoördinatoren de toegewezen slots aan luchtvaartmaatschappijen voor een bepaalde periode als gevlogen moeten beschouwen. Met deze voorziening is het mogelijk voor luchtvaartmaatschappijen om hun historische rechten op basis van de use-it-or-lose-it regel toch kunnen behouden nu als gevolg van de coronacrisis de luchtvaartmaatschappijen lang niet al hun slots kunnen gebruiken. Met deze maatregel is beoogd het vliegen van lege vliegtuigen te voorkomen. Als luchtvaartmaatschappijen in aanmerking voor deze uitzonderingsgrond willen komen moeten zij de slots die ze niet denken te gebruiken, tijdig teruggeven aan de slotcoördinator zodat de beschikbaar gekomen capaciteit alsnog gevuld kan worden. Wanneer luchtvaartmaatschappijen de slots die ze niet denken te gaan gebruiken tijdig hebben teruggeven aan de slotcoördinator, is er geen sprake meer van het «niet gebruiken van een toegewezen slot» en kan er ook geen sprake zijn van slotmisbruik. Mocht er wel sprake zijn van het herhaaldelijk en opzettelijk niet gebruiken van toegewezen slots, dan kan dat volgens het wetsvoorstel leiden tot een bestuurlijke boete. Het al dan niet daadwerkelijk opleggen van een bestuurlijke boete is dan ter beoordeling van de ILT. De ILT kan ook besluiten om geen bestuurlijke boete op te leggen, bijvoorbeeld als er sprake is van overmacht. Dat zal afhangen van de aard en omvang van de overtreding en de omstandigheden van het geval.

– De leden van de CDA-fractie vragen verder of de regering kan aangeven tot wanneer de genoemde wijziging van de Slotverordening duurt en of dat tot 24 oktober 2020 is. Tevens vragen de leden een toelichting of deze wijziging zal blijven gelden zolang de coronacrisis hier aanleiding toe geeft.

In de gewijzigde Slotverordening is opgenomen dat de uitzonderingsregel geldt voor het lopende zomerseizoen dat tot en met 24 oktober 2020 loopt. De gewijzigde Slotverordening bevat tevens de mogelijkheid voor de

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2020/459 van het Europees parlement en de Raad van 30 maart 2020 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PbEU 2020, L 99)

Europese Commissie om met gebruik van een gedelegeerde handeling deze termijn te verlengen wanneer uit objectieve data is gebleken dat er nog steeds sprake is van een significant achterblijven van het luchtverkeer als gevolg van de coronacrisis.

De Europese Commissie heeft op 14 september bekend gemaakt voornemens te zijn de termijn voor het komende winterseizoen te verlengen.

– De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering toe te lichten of en, zo ja, hoe dit wetsvoorstel eruit had gezien als niet het sectorbelang maar het maatschappelijk belang voorop had gestaan?

Onderhavig wetsvoorstel wijzigt niets aan de essentie van het slotallocatieproces waarmee de doelstellingen van de Slotverordening worden ingevuld. Het wetsvoorstel ziet enkel op een uitbreiding van de sanctie-instrumentarium van de ILT zodat de ILT adequater kan handhaven op verschillende vormen van slotmisbruik door luchtvaartmaatschappijen. Daarmee staat het maatschappelijk belang in dit wetsvoorstel voorop.

### **Achtergrond en hoofdlijnen van het voorstel**

– De leden van de VVD-fractie vragen hoe de maximale boete van € 670.000 is opgebouwd en of er ook sprake kan zijn van lagere boetes? Zo ja, dan vragen de leden hoe dit wordt bepaald.

De maximale hoogte van de bestuurlijke boete is bepaald aan de hand van het Rijksbrede Kader; de boetewijzer<sup>4</sup>. Er zal ook sprake zijn van lagere boetes. Dit wetsvoorstel voorziet zoals gebruikelijk enkel in de maximale hoogte van de bestuurlijke boete. De daadwerkelijk op te leggen boete zal afhangen van de aard en omvang van de overtreding en de omstandigheden van het geval. De ILT stelt hiervoor een zogenaamde «boetecatalogus» op waarin het boetebeleid verder wordt uitgewerkt.

– De leden van de VVD-fractie vragen verder of helder kan worden gemaakt bij welke vorm van «slotmisbruik» een sanctie wordt opgelegd, en wanneer niet. Tevens vragen de leden welke definities hiervoor worden gebruikt en of hiervoor kan worden aangesloten op wereldwijde standaarden en definities, zoals in de worldwide slot guidelines staan. Indien hiervan wordt afgeweken vragen de leden om een toelichting.

Het is aan de onafhankelijke toezichthouder om te bepalen in welke specifieke situatie welke sanctie passend is. ACNL en ILT werken gezamenlijk aan een «slot enforcement code», die zij begin 2021 zullen publiceren, waarin uitgewerkt is wat zij onder de verschillende vormen van slotmisbruik verstaan en welke sancties wanneer en door wie opgelegd kunnen worden. De bestuurlijke boete uit onderhavig wetsvoorstel wordt hierin meegenomen. De aanpak zal bestaan uit drie onderdelen: preventie, correctie, en sanctioneren. ACNL en ILT hebben aangegeven voor de omschrijving van de verschillende vormen van slotmisbruik en de rolverdeling gebruik te maken van de wereldwijde standaarden en definities zoals opgenomen in hoofdstuk 9 van de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) en de slotverordening.

– De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven hoe het kan gebeuren dat in 2018 meer dan 600 keer op Schiphol is gevlogen zonder toegewezen slot en dat er gemiddeld 20 vluchten per dag worden

<sup>4</sup> De Boetewijzer is onder meer te vinden op de website van het Kenniscentrum voor Wetgeving en Juridische Zaken, [https://www.kcwj.nl/sites/default/files/j-21876\\_compleet\\_boetewijzer\\_140313.pdf](https://www.kcwj.nl/sites/default/files/j-21876_compleet_boetewijzer_140313.pdf)

gepland op een ander tijdstip dan de toegewezen vlucht. Verder vragen de leden in welk deel categorieën deze 600 overtredingen per jaar vallen en of er een reden aan te geven is voor deze overtredingen. Ten slotte vragen de leden of er onderscheid te maken is tussen een bewuste overtreding of overmacht.

Er kunnen uiteenlopende redenen zijn waarom luchtvaartmaatschappijen binnen komen op Schiphol zonder toegewezen slot. Een voorbeeld is wanneer een luchtvaartmaatschappij gepland had om op een andere luchthaven te vliegen, maar niet voor sluitingstijd binnen kan komen en moet uitwijken naar Schiphol. Het kan ook voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen na middernacht binnenkomen terwijl ze een slot toegewezen hebben gekregen voor de dag ervoor. Maar er zijn ook gevallen bekend dat luchtvaartmaatschappijen bewust zonder slot op Schiphol vliegen omdat ze geen slot hebben kunnen bemachtigen. Het is uiteindelijk aan de overweging van de ILT of slotcoördinator om vast te stellen of er sprake is van slotmisbruik of overmacht en aan de ILT of er een bestuurlijke boete zal worden opgelegd. De door de leden van CDA-fractie genoemde 600 overtredingen per jaar hadden betrekking op het vliegen op Schiphol zonder slot (zogenaamde «no recs»). Deze «no recs» zijn afkomstig uit data van de luchthavenexploitant die ook de slot compliance monitort. Omdat het niet aan de luchthavenexploitant is, maar aan ACNL en ILT om vast te stellen of er sprake is van slotmisbruik, betreffen dit geconstateerde onregelmatigheden. Niet alle onregelmatigheden zijn destijds ook als slotmisbruik gekwalificeerd.

– Verder vragen de leden van de CDA-fractie waarom het sanctie-instrumentarium niet al eerder toereikend is gemaakt om deze situaties te kunnen voorkomen door onwenselijk gedrag onmiddellijk af te kunnen straffen en incidentele overtredingen te kunnen aanpakken.

In het antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie waarom bij de invoering van de Slotverordening niet meteen voor de mogelijkheid van de bestuurlijke boete is gekozen, ben ik ingegaan op de recentere noodzaak voor uitbreiding van het sanctie-instrumentarium. Graag verwijst ik naar de toelichting in dat antwoord.

– De leden van de CDA-fractie vragen de regering de achtergrond te schetsen van het Rijksbrede kader: de Boetewijzer.

De achtergrond van de Boetewijzer was het streven naar meer eenheid te brengen in de hoogte van geldboetes op het terrein van het straf- en het bestuursrecht. De Boetewijzer, opgesteld door de Minister van JenV, zorgt voor uniformering in de hoogtes van de boetes en geeft handvatten voor de beoordeling en totstandkoming van nieuwe boetes. De boetewijzer maakt verder onderdeel uit van het zogenaamde Integraal Afwegingskader (IAK) dat bij de totstandkoming van regelgeving waarin nog keuzes worden gemaakt over de toepasselijke handhaving, wordt doorlopen.

– De leden van de CDA-fractie vragen ten slotte aan te geven of bij de keuze om aan te sluiten bij de boetecategorie VI van het Wetboek van Strafrecht omdat het gaat om partijen met ruime financiële draagkracht, rekening is gehouden met de financiële tegenvallers die luchtvaartmaatschappijen door de coronacrisis hebben opgelopen of gaan oplopen? Verder vragen de leden of de regering kan aangeven of gezien de huidige financiële situatie bij verschillende luchtvaartmaatschappijen deze keuze voor de hoogte van de boete nog steeds de verstandigste keuze is.

De financiële draagkracht van de partijen is één van de overwegingen bij de bepaling van de voorgestelde maximale boetecategorie. Het onder-

havige wetsvoorstel voorziet in een maximale boetebedrag. Hiermee wordt flexibiliteit geboden om – indien passend – rekening te houden met de financiële situatie van luchtvaartmaatschappijen. Het wetsvoorstel is voor de coronacrisis opgesteld. Het is de verwachting dat de verandering in financiële draagkracht bij de partijen van tijdelijke aard zal zijn. Ik heb om deze redenen geen aanleiding gezien om de voorgestelde aansluiting bij de boetecategorie VI te heroverwegen.

### **Handhaving**

– De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan de hand van voorbeelden te schetsen voor welke overtreding welke sanctie ongeveer passend zal zijn en in welke gevallen een bestuurlijke boete als proportioneel moet worden gezien.

De ILT en ACNL zullen in een slot enforcement code uitwerken voor welke overtredingen welke sancties passend worden geacht. In aanvulling hierop stelt de ILT een boetecatalogus op waarin het boetebeleid verder wordt uitgewerkt. Bij het bepalen van de specifieke boetebedragen houdt de ILT ook rekening met het beginsel van proportionaliteit. Het is goed denkbaar dat hierin bijvoorbeeld wordt uitgewerkt dat wanneer een luchtvaartmaatschappij op Schiphol blijft vliegen zonder toegewezen slot direct een bestuurlijke boete zal worden opgelegd.

– De leden van de CDA-fractie vragen verder of de regering kan schetsen hoe de bestuurlijke boete wordt verwerkt in de interventieladder van de ILT.

De interventieladder kent de volgende vijf treden, telkens met in gewicht toenemende consequenties voor de overtreder: (1) preventieve aanpak (gericht op voorkomen van overtreding), (2) correctieve aanpak (gericht op herstel en naleving), (3) repressieve aanpak (gericht op straf waarbij de regie ligt bij de ILT), (4) punitieve aanpak (gericht op straf of generale preventie waarbij regie bij het OM ligt) en (5) de reputatieve aanpak (gericht op reputatieschade). De bestuurlijke boete zal onderdeel uitmaken van de derde en vierde trede; de repressieve en punitieve aanpak. Een inspecteur kan dan zelf de interventie kiezen, binnen de geldende regelgeving, en zal daarbij rekening houden met het effect dat de inspecteur met de interventie denkt te kunnen bereiken. Doorgaans kiest een inspecteur een interventie zo laag mogelijk op de ladder, tenzij de overtreding zo evident en schadelijk is dat direct kan worden overgegaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete. Hierbij kan gedacht worden aan luchtvaartmaatschappijen die, omdat ze geen slots toegewezen hebben gekregen, toch zonder slot op Schiphol blijven vliegen.

– De leden van de CDA-fractie vragen verder of de regering kan bevestigen dat de bestuurlijke boete vatbaar is voor bezwaar en beroep bij de bestuursrechter?

De bestuurlijke boete is vatbaar voor bezwaar en beroep bij de bestuursrechter.

– De leden van de CDA-fractie vragen ten slotte of de ILT helemaal geen opmerkingen had bij dit wetsvoorstel.

Omdat in het onderhavige wetsvoorstel ziet op uitbreiding van het sanctie-instrumentarium van de ILT, is de ILT ook betrokken geweest bij de totstandkoming van het wetsvoorstel. De ILT had bij de uiteindelijke toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het wetsvoorstel geen opmerkingen.

## **Handhavingsinstrumentarium**

– De leden van de D66-fractie vragen de regering toe te lichten bij welke vormen van slotmisbruik niet de repressieve interventie categorie, waaronder de bestuurlijke boete valt, zal worden ingezet en waarom.

Niet bij alle onregelmatigheden is sprake van misbruik. Gedacht kan worden aan een situatie waarin een onverwachte landing gemaakt moet worden op Schiphol. In het woord misbruik ligt een zekere opzet besloten. Dan kan repressie voor de hand liggen. In de slot enforcement code en boetecatalogus zal worden uitgewerkt welke vormen van slotmisbruik wel en niet onder de repressieve categorie vallen. De ILT heeft uiteenlopende instrumenten voorhanden om in te grijpen. De bestuurlijke boete kan altijd worden ingezet als dat de best passende interventie is. Als luchtvaartmaatschappijen hun schema of werkwijze moeten aanpassen is waarschuwen en vervolgens overleg tot nu toe de interventiestrategie die het meest effectief is. Voor een bepaalde categorie overtreders werkt echter een direct dreigende hoge bestuurlijke boete juist goed als preventie.

– De leden van de D66 fractie vragen verder of naast de wijziging van de Wet luchtvaart ook andere middelen zullen worden toegepast om het excessieve slotmisbruik van 2018 te voorkomen, zoals het verhogen van de handhavingscapaciteit bij de ILT.

De middelen die ingezet worden tegen slotmisbruik variëren van preventie tot sanctionering. De ILT heeft haar capaciteit op slothandhaving inmiddels ook vergroot. Met dit wetsvoorstel kan de effectiviteit van die handhaving worden verhoogd.

– De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het effect van het wetsvoorstel zal worden geëvalueerd en of, als dat nodig blijkt, de hoogte van de boete ook kan worden verhoogd, of dat de hoogte van de boete afhankelijk gemaakt kan worden van het onterechte profijt dat overtreders ermee behalen. De leden vragen ook of de sanctie bij herhaling van de overtreding kan of zal worden verhoogd om draaideurslotmisbruikers effectiever te sanctioneren.

De inspecteur zal bij de keuze van de interventie ook rekening houden met het effect dat hij met de interventie denkt te kunnen bereiken. Als uit ervaring blijkt dat bepaalde interventies geen effect sorteren, kan de inspecteur daar zelf verandering in brengen door de interventies aan te passen. Wanneer is gekozen voor de bestuurlijke boete zal naar verwachting niet meteen worden gekozen voor het voorgestelde maximale boetebedrag. De inspecteur kan dus steeds kiezen voor een hogere boete, mits deze het voorgestelde maximale boetebedrag niet zal overschrijden. Het onterechte profijt dat overtreders met het slotmisbruik behalen kan onderdeel uitmaken van de overwegingen van de inspecteur. Overigens wordt hierin ook samengewerkt met de slotcoördinator. De slotcoördinator kan bijvoorbeeld de slots intrekken. Verder publiceert ILT tweejaarlijks een handhavingsrapportage Schiphol waarin gerapporteerd wordt over de slothandhaving.

## **Advies en consultatie**

– De leden van de CDA-fractie vraagt de regering nader toe te lichten wat de gevolgen zijn wanneer de overtreding zelf in lagere regelgeving wordt geregeld.

In artikel 7 van het Besluit Slotallocatie zijn de vormen van slotmisbruik beschreven waar de ILT op handhaaft. Het is gebruikelijk dat voor een werkbare praktijk de wijze waarop het handhavingsinstrument zal worden ingezet wordt uitgewerkt in beleidsregels van de toezichthouder.

– Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie om een toelichting van de regering op waarom gekozen is voor de bedragen € 74.000 en € 670.000, die in dit artikel worden genoemd. Verder vragen de leden of de regering kan aangeven aan welke overtredingen deze maximale bedragen zijn gekoppeld, hoe proportioneel de bedragen zijn en of er een referentie voor soortgelijke situaties/gevallen zijn.

Het onderhavige wetsvoorstel introduceert één maximum boetebedrag voor de bestuurlijke boete bij slotmisbruik. Dit betreft het maximale boetebedrag van € 670.000,-. Het genoemde maximale boetebedrag van € 74.000,- is onderdeel van een reeds een bestaande bepaling die slechts om wetstechnische redenen anders wordt geformuleerd. Omdat wordt voorgesteld de slotverordening aan artikel 11.6, eerste lid, onderdeel e, toe te voegen en hiervoor is voorgesteld een hogere maximale boetecategorie aan te verbinden, is om wetstechnische redenen de verwijzing in het derde lid, onderdeel e, aangepast.

Bij het bepalen van het maximale boetebedrag van € 670.000 is uitgegaan van de genoemde Boetewijzer en is aangesloten bij boetecategorie VI. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is deze keuze toegelicht. Omdat de belangen en mogelijke gevolgen van slotmisbruik groot zijn zal de op te leggen sanctie een hoogte moeten hebben die afschrikwekkend werkt. Tevens is in overweging genomen dat het gaat om partijen met ruime financiële draagkracht en grote financiële belangen.

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