

Vergaderjaar 2009–2010

31 870

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met het verlagen van het toegestane alcoholpromillage, alsmede wijziging van de Wet op de economische delicten, de Havenbeveiligingswet, de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, en de Wet van 26 april 2007, houdende wijziging van enkele wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met een wijziging in de benaming van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, op enkele technische punten

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 september 2009

1. Inleiding

Ik wil de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat bedanken voor hun inbreng.

In het verslag is een aantal vragen gesteld die in het navolgende zullen worden beantwoord. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

2. Algemeen

Het verheugt mij dat de leden van de VVD-fractie het belang van veiligheid binnen de scheepvaart en van duidelijke wetten onderschrijven en dat die leden zich erover verheugen, dat er als gevolg van dit wetsvoorstel geen sprake is van extra administratieve lasten. Het verheugt mij eveneens dat de leden van de SP-fractie het nut van het verlagen van de grens voor de maximaal toegestane hoeveelheid alcohol voor degene die een varend schip voert of stuurt en voor degene die als loods op een varend schip de kapitein of de verkeersdeelnemer adviseert, onderschrijven en dat in de ogen van de leden van de PvdA-fractie het gelijktrekken van de grens voor de maximaal toegestane hoeveelheid alcohol voor kapiteins en loods in functie op de Rijn en de andere Nederlandse rivieren de eenduidigheid, de handhaving en de veiligheid op het water ten goede komen.

3. Artikel I, onderdeel A

De leden van de CDA-fractie onderschrijven het principe dat het gebruik van alcohol door schippers op het water ontmoedigd moet worden en dat bij overtreding daarom stevig moet worden gehandhaafd. Wel zijn de leden benieuwd naar de invloed van maximaal 0,8 milligram alcohol per milliliter bloed op het vaargedrag van een schipper, en zijn zij benieuwd of er onderzoek bekend is waaruit blijkt dat de huidige norm van 0,8 milligram gevaarlijk is, en in hoeverre het huidige promillage tot problemen op het water heeft geleid.

De invloed van alcohol in bloed op het vaargedrag van een schipper is vergelijkbaar met de invloed daarvan op het weggedrag van een bestuurder. De onderzoeken daaromtrent met betrekking tot bestuurders zijn daarom relevant voor de onderhavige materie. De verlaging van het maximaal toegestane alcoholpromillage van 0,8 naar 0,5 milligram per milliliter bloed is naast een gelijkschakeling met het op de Rijnscheepvaartwegen (Rijn, Waal en Lek) toegestane promillage, ook een gelijkschakeling met het op de weg toegestane promillage. Deze gelijkschakeling komt ook de duidelijkheid ten goede: op weg én water één norm voor alcohol.

Door de jaren heen zijn de vaartuigen zowel in de beroepsvaart als in de recreatievaart sneller en groter geworden en is de verkeersintensiteit toegenomen. Schippers moeten daarom steeds alerter zijn en snel op de verkeerssituatie kunnen reageren. Uit onderzoek naar het weggedrag van bestuurders blijkt dat dit bij een alcoholpromillage van meer dan 0,5 niet het geval is.

Incidenten bestuurders scheepvaart met een alcoholpromillage van meer dan 0,8

Jaar	Aantal incidenten	Waarvan letsel of dodelijke afloop	Waarvan schade, zinken, stranding
2006	5	1	4
2007	13	2	10
2008	6	1	5

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat een verlaging van het maximaal toegestane promillage leidt tot meer aanhoudingen. Zij vernemen graag welke consequenties dit zou hebben voor de capaciteit van de betreffende handhavende diensten in relatie tot de handhaving van andere overtredingen op het water die veel ergernis opleveren, zoals te snel varen, links varen, etcetera. De leden van de CDA-fractie vragen de regering te garanderen dat door de extra inzet die gepleegd moet worden in verband met de verlaging van de alcohollimiet, andere handhavingstaken van de handhavende diensten niet onder druk komen te staan.

De verlaging van het maximaal toegestane alcoholpromillage leidt niet tot een groter aantal alcoholcontroles. Bij een gelijkblijvend aantal alcoholcontroles, zal vanwege de verlaging van de norm, naar verwachting, het aantal schippers waarbij wordt geconstateerd dat de norm wordt overschreden, toenemen. De extra werkzaamheden die hieruit voortvloeien zijn naar verwachting niet zodanig dat dat negatieve consequenties heeft voor de capaciteit van de handhavende diensten in relatie tot de handhaving van andere overtredingen op het water.

De leden van de CDA-fractie vragen te onderbouwen waarom het wenselijk is de normen voor alcohol in de Scheepvaartverkeerswet en het

Rijnvaartpolitierglement gelijk te trekken en aan te geven of de huidige situatie voor problemen heeft gezorgd, en zo ja, voor welke. Ook vragen zij waarom dit pas nu wordt voorgesteld en ontvangen zij graag een overzicht van de maximaal toegestane alcoholpromillages op het water in de ons omringende landen.

De scheepvaart op de Rijnscheepvaartwegen en op de overige scheepvaartwegen in Nederland verschillen niet zodanig dat verschillende normen voor alcohol kunnen worden gerechtvaardigd.

In de afgelopen jaren is het aantal ongevallen waarbij alcohol in het spel was, op het water toegenomen. Daardoor is de noodzaak op alle scheepvaartwegen een maximaal toelaatbaar alcoholpromillage van 0,5 in te voeren toegenomen.

Het Rijnvaartpolitierglement is in het najaar van 2004 aangepast ten aanzien van het alcoholpromillage. Invoering op de niet Rijnscheepvaartwegen is vertraagd, mede doordat eerst is geïnventariseerd welke wijzigingen nog meer waren gewenst. Deze wijzigingsvoorstellen (veelal van technische aard) zijn samengevoegd en afgestemd met alle betrokken sectorpartijen in 2006 en 2007. Dit heeft geleid tot het onderhavige concept dat medio 2008 in procedure is gebracht.

Alcoholpromillages op niet Rijnscheepvaartwegen in omringende landen

Land	Promillage
Duitsland	0,5
België	0,5
Frankrijk	0,5

Bron: Rijkswaterstaat

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voornemens is om in de toekomst sneller het vaarbewijs te ontnemen indien overtreders meerdere malen overtreding op het water begaan.

Op dit moment ontbreekt in de scheepvaartwetgeving de mogelijkheid vaarbewijzen in te trekken als meerdere malen overtredingen worden begaan. Ik sta positief tegenover het sneller ontnemen van het vaarbewijs en onderzoekt daarvan thans de mogelijkheden en voor- en nadelen, met name in relatie tot overtredingen met snelle motorboten.

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd wanneer de inwerkingtreding van de verlaging van het maximaal toegestane alcoholpromillage van 0,8 naar 0,5 promille zal plaatsvinden en of er een voorlichtingscampagne komt.

De inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel zal naar alle waarschijnlijkheid nog dit jaar kunnen plaatsvinden. De inwerkingtreding zal vergezeld gaan van een uitvoerige voorlichtingscampagne voor de beroeps- en recreatievaart.

Artikel I, Onderdeel B

De leden van de CDA-fractie vragen welke voorwerpen niet in, boven of langs scheepvaartwegen mogen worden aangebracht, tot welk gevaar dit nu leidt en hoe vaak zich dat in Nederland voordoet.

Het is een tekstuele onvolkomenheid dat het «in verwarring brengen» van het scheepvaartverkeer door het aanbrengen van voorwerpen in, boven of langs scheepvaartwegen wel is verboden, maar het «direct in gevaar brengen» van de scheepvaart niet. Zo was er bijvoorbeeld een situatie

waarbij vier meter lange balken over de vaarweg uitstaken en schade nog maar net kon worden voorkomen. Het scheepvaartverkeer wordt hierdoor niet in verwarring, maar wel ernstig in gevaar gebracht, zeker als het donker is.

Artikel I, Onderdeel C

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het wetsvoorstel ruimte wordt gemaakt om ambtenaren aan te kunnen stellen als toezichthouder. Deze taak is nu nog uitsluitend voorbehouden aan de buitengewone opsporingsambtenaren. De leden van de CDA-fractie vragen waarom er niet voor is gekozen om het aantal buitengewone opsporingsambtenaren uit te breiden. Tevens vragen zij of er een tekort is aan toezichthouders op de Scheepvaartverkeerswet, en zo ja, hoe groot dit tekort is.

Met de mogelijkheid om andere personen dan buitengewoon opsporingsambtenaren toezichttaken te laten uitvoeren, wordt beoogd om de beheerstaken van het Rijk beter uit te kunnen voeren. Ambtenaren komen soms in de situatie dat ten behoeve van het uitvoeren van beheerstaken meer bevoegdheden nodig zijn, bijvoorbeeld omtrent het verkrijgen van informatie van of over een vaartuig. Het gaat hier bijvoorbeeld om een sluismeester die ter bescherming van de sluis wil kunnen nagaan of een schip de maximale diepgang van een sluis niet overschrijdt. Het inzetten van buitengewoon opsporingsambtenaren voor een dergelijke situatie is niet effectief. Bovendien vergt het uitbreiden van het aantal buitengewone opsporingsambtenaren veel extra trainings- en opleidingsinspanningen terwijl de toezichthoudertaak al standaard onderdeel uitmaakt van de opleiding van de betrokken ambtenaren. Naar verwachting zullen circa 300 medewerkers van Rijkswaterstaat als toezichthouder worden aangewezen.

Daarnaast is de meldplicht van gevaarlijke stoffen door zeeschepen onlangs van de gevaarlijkstoffwetgeving naar de scheepvaartverkeerswetgeving verplaatst. Om het toezicht op de naleving van die meldplicht in dezelfde mate en op dezelfde wijze als nu te kunnen laten plaatsvinden, is het noodzakelijk dat de toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die toezicht houden op de gevaarlijkstoffwetgeving en niet tevens bijzonder opsporingsambtenaar zijn, ook als toezichthouder voor de scheepvaartverkeerswetgeving kunnen worden aangewezen.

Omdat ook bij provincies, gemeenten en waterschappen om dezelfde reden van efficiency als bij het Rijk de behoefte aan het aanwijzen van toezichthouders die niet tevens bijzonder opsporingsambtenaar zijn, kan ontstaan, is er in het wetsvoorstel voor gekozen een dergelijke aanwijzing ook voor deze overheden mogelijk te maken.

De leden van de PvdA en de SP-fractie vragen naar de uitwerking van de eisen voor kennis en kundigheid van de toezichthouders, ook die van gemeentes, provincies en waterschappen in de praktijk en of er voor hen cursussen zullen worden gegeven.

De leden van de SP-fractie vragen nog specifiek om hoeveel nieuw aangewezen ambtenaren het zal gaan, welke bevoegdheden zij krijgen, waar zij worden ingezet, waar de prioriteiten bij hun werkzaamheden worden gelegd, of er onder schippers onduidelijkheid over hun bevoegdheid kan ontstaan, hoe verschillen in handhaving en optreden worden voorkomen en of er een duidelijke aanleiding is om naar meer en meersoortig toezicht te streven en zo ja, op welk terrein.

De ambtenaren van Rijkswaterstaat en de Inspectie Verkeer en Waterstaat die worden aangewezen als toezichthouders, worden door middel van een interne opleiding op hun toezichthouderschap voorbereid.

Het opleiden van toezichthouders van gemeenten, provincies en waterschappen is een verantwoordelijkheid van die overheden zelf, omdat toezicht wordt gehouden op het scheepvaartverkeer op scheepvaartwegen die onder het beheer van die overheden vallen.

Uitgangspunt is dat een verzoek tot het aanwijzen van toezichthouders door deze overheden alleen zal worden gedaan als er daadwerkelijk behoefte aan toezichthouders bestaat en dat daarbij de prioriteit van de inzet, de relatie tot de overige noodzakelijke taakuitoefening en de integriteit van deze ambtenaren zal worden afgewogen. Een dergelijk verzoek moet natuurlijk behoorlijk zijn gemotiveerd, anders moet het worden afgewezen.

De bevoegdheden die deze toezichthouders krijgen, beperken zich tot het houden van toezicht op een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer, het zogenaamde verkeersmanagement.

Opsporingsambtenaren en toezichthouders zijn duidelijk herkenbaar aan hun kleding, gaan niet verder dan hun bevoegdheden reiken en communiceren daarover indien nodig ook met degene die wordt gecontroleerd. Onduidelijkheid onder schippers over de bevoegdheid van ambtenaren verwacht ik daarom niet.

Over de wijze van handhaving vindt voor de rijksvaarwegen afstemming plaats onder de paraplu van het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW).

Er wordt niet gestreefd naar meer toezicht dan nu het geval is en ook niet naar meersoortig toezicht. Wel is er aanleiding het toezicht efficiënter en effectiever in te richten.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over diverse signalen vanuit de binnenvaartbranche dat de handhaving zich hoofdzakelijk richt op binnenvaartschippers en slechts marginaal op zeeschepen die gebruik maken van de Nederlandse vaarwegen. Deze leden vragen of deze wetswijziging consequenties heeft voor de verdeling van controles over binnenvaartschepen en zeeschepen. Zij vragen tevens hoe het aantal uitgevoerde controles op binnenvaartschepen enerzijds en zeeschepen anderzijds zich de laatste jaren verhoudt tot het totale aantal scheepvaartbewegingen van de beide categorieën schepen.

Zeeschepen en binnenvaartschepen worden op het gebied van handhaving op gelijke wijze behandeld. Voor de twee categorieën schepen gelden weliswaar verschillende voorschriften, afkomstig van verschillende internationale reglementen, maar de gedragsregels zijn voor alle vaartuigen gelijk. Zeeschepen worden intensief gecontroleerd wanneer deze een Europese haven binnenkomen. Deze inspecties vinden plaats in het kader van het Port State Control regime. Afhankelijk van het risicoprofiel en de historie van het schip en de reputatie van de vlaggestaat wordt een standaardcontrole of een intensieve controle (elke zes maanden) uitgevoerd. Elke lidstaat controleert minimaal 25% van alle individuele binnenkomende zeeschepen. Gezien het grote aantal deelnemende lidstaten wordt elk zeeschip ten minste jaarlijks gecontroleerd. Nederland inspecteert gemiddeld 1 500 zeeschepen op jaarbasis onder het Port State Control-regime. Naast deze Port State Control-inspecties worden zeeschepen op de binnenwateren ook gecontroleerd op de naleving van bemanningsvoorschriften, vereiste kwalificaties van het personeel en uiteraard op het verkeersgedrag. Bovendien wordt er extra gelet op de vereisten ten aanzien van navigatieverlichting en seinvoering door zeeschepen.

Controles zeevaart en binnenvaart op de binnenwateren

Jaar	Binnenvaart			Zeevaart		
	Aantal insp.	Vloot-omvang	Inspectie %	Aantal insp.	Vloot-omvang	Inspectie %
2007	2 322	8 900	26%	1 463	5 400	27%
2008	2 904		33%	1 632		30%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Uit bovenstaande gegevens blijkt, dat zeevaart en binnenvaart in gelijke mate worden gecontroleerd. Wanneer deze cijfers worden gerelateerd aan het aantal scheepsbewegingen, dan blijkt dat de zeevaart intensiever wordt gecontroleerd dan de binnenvaart.¹

Artikel I, Onderdeel D

De leden van de PvdA en de SP-fractie vragen hoe de Kamer betrokken kan worden bij de totstandkoming van besluiten van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en of de regering bereid is om zich in te zetten voor een vergroting van de democratische inspraak binnen de CCR. Opgemerkt wordt dat de geringe democratische inspraak van burger en schipper op de besluitvorming van de CCR in schril contrast staat tot het feit dat de Nederlandse binnenvaartschippers verantwoordelijk zijn voor 50% van het totale Europese vervoer via de diverse vaarwegen.

Ook ik vind het van groot belang dat de besluiten die in de CCR worden genomen gedragen worden door burgers en schippers. Daarom komt de inbreng in de vergaderingen van de CCR tot stand in nauw overleg met het betrokken bedrijfsleven en branche-organisaties van schippers². Het bedrijfsleven neemt deel aan door mijn departement georganiseerde vooroverleggen van de CCR-vergaderingen in het Overlegkader Nautische Zaken Binnenvaart, waarin ook alle branche-organisaties van de schippers zijn vertegenwoordigd. Daarnaast nemen vertegenwoordigers van het (Europese) binnenvaartbedrijfsleven direct deel aan diverse werkgroepen en comitévergaderingen van de CCR waarin beoogde wijzigingen van de reglementen worden besproken. Bovendien neemt namens het Nederlandse bedrijfsleven een Rijnvaartcommissaris deel aan de definitieve besluitvorming in de Plenaire vergaderingen van de CCR.

Er worden derhalve door het bedrijfsleven en schippers in Nederland breed gedragen standpunten in de CCR-vergaderingen ingebracht. Deze standpunten worden daarna onderdeel van de onderhandelingen die plaatsvinden met de overige landen die tot de CCR behoren.

Als er uiteindelijk een CCR-besluit tot stand komt dat voor Nederland politiek niet haalbaar is, is er een maand de tijd om kenbaar te maken dat het protocol waarin dat besluit is vervat door Nederland, in casu de Staatssecretaris van verkeer en Waterstaat, niet wordt goedgekeurd. Het desbetreffende besluit geldt daarna voor Nederland alleen als aanbeveling.

Wordt niet binnen een maand gereageerd dan is Nederland gehouden om het CCR-besluit ongewijzigd in de Nederlandse Rijnvaartregelgeving te implementeren.

Dit tijdspad is onverenigbaar met dat van de voorhangprocedure uit artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet. Deze strekt zich alleen uit tot ontwerpen van een algemene maatregel van bestuur. Informatie uit de voorhangprocedure komt daarom te laat om die nog te gebruiken bij de onderhandelingen in de CCR.

¹ De verkeersintensiteit wordt op meerdere telpunten gemeten door Rijkswaterstaat. De genoemde cijfers betreffen het totaal aantal passages van alle telpunten. Dit aantal is groter dan het aantal uitgevoerde reizen, omdat schepen per reis meerdere telpunten passeren in beide richtingen. Het aantal reizen bedraagt ca. 890 000 voor de binnenvaart en 17 500 voor de zeevaart. In 2007 zijn bij de telpunten van Rijkswaterstaat 89 000 zeeschepen gepasseerd, tegenover ruim 4,2 miljoen binnenvaartschepen.

² Het betreft: Algemeene Schippers Vereniging, Vereniging van Duw- en Sleepboot-eigenaren Rijn en IJssel, Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart, Internationale Vereniging het Rijnschepenregister/Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart, Kantoor Binnenvaart, Register Holland, Koninklijke Schippers Vereniging Schuttevaer, Onderlinge Scheepsverzekeringen, Vereniging van Waterbouwers, Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX) en de Vereniging voor Beroepschartervaart BBZ.

Het wetsvoorstel verandert daarom niets aan de huidige situatie, waarin de voorhang de facto voor de implementatie van het CCR-besluit niets kan betekenen.

Naar aanleiding van de opmerking van de PVDA fractie en de SP fractie ben ik bereid mij in te zetten om de democratische inspraak binnen de CCR te vergroten. Ik zal daartoe de concepten van de tweejaarlijkse werkprogramma's van de CCR voor commentaar aan de Tweede Kamer voorleggen. Daardoor wordt het mogelijk invloed uit te oefenen op door de CCR te behandelen onderwerpen. Wel moet worden bedacht dat de besluiten van de CCR, ook die over het tweejaarlijkse werkprogramma, in unanimitieit worden genomen door alle bij de CCR aangesloten landen.

De leden van de PvdA-fractie vragen specifiek of de andere landen die bij de CCR zijn aangesloten, het besluit tot de aanscherping van CCR-regels voor het kleine binnenvaartschip hebben goedgekeurd, of dat dat een aanbeveling is geworden.

Het CCR-besluit tot aanscherping van de CCR-regels voor het kleine binnenvaartschip is door alle landen die bij de CCR zijn aangesloten goedgekeurd.

4. Artikel II

De leden van de CDA en van de VVD-fractie vragen zich af, of het noodzakelijk en efficiënt is de meldplicht voor schepen met betrekking tot lading strafbaar te stellen onder de Wet op de economische delicten (WED) en of dit tot betere naleving en minder overtredingen zal leiden. Gevraagd wordt wat de huidige en de toekomstige straffen zijn, welke andere mogelijkheden zijn onderzocht en met welk resultaat, en of het probleem wellicht met alleen betere handhaving kan worden opgelost.

Op 5 december 2008 is de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen vervangen door een nieuwe Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ) (Stcrt. 2008, 235). De meldingen, ook die met betrekking tot de lading, zijn daaruit gehaald en overgebracht naar de scheepvaartreglementen krachtens de Scheepvaartverkeerswet. Niet of onjuist melden was onder de oude regeling strafbaar onder de Wet op de economische delicten (WED). Het is steeds de bedoeling geweest deze handelingen opnieuw onder de WED strafbaar te stellen. Dit is ook in de toelichting bij het RVGZ aangegeven. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het niet of onjuist melden van alle ladingsoorten onder de WED strafbaar te stellen.

Het niet of onjuist melden van lading is nu strafbaar gesteld onder de Scheepvaartverkeerswet. De straf die daarop is gesteld is:

- hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de derde categorie (maximaal € 7 400) indien de overtreding is begaan in de Nederlandse territoriale zee, de Westerschelde, de Rotterdamse Waterweg, het Noordzeekanaal of de Eems-Dollard, dan wel
- hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie (maximaal € 3 700), indien de overtreding is begaan op een andere scheepvaartweg.

Specifiek voor de Rijnscheepvaartwegen (Rijn, Waal en Lek) geldt, dat hechtenis op grond van de Akte van Mannheim niet is toegestaan.

De bedragen van de geldboetes zijn dermate laag, dat deze niet in verhouding staan tot het met het niet of onjuist melden van de lading te behalen voordeel, bijvoorbeeld wanneer er gevaarlijke stoffen worden vervoerd

met een schip dat hiervoor niet is uitgerust. De strafrechtelijke afdoening onder de WED is gerechtvaardigd omdat bij het niet of onjuist melden van alle ladingsoorten er risico's en gevaar voor de bevolking en de hulpdiensten kunnen optreden, doordat een schip met gevaarlijke stoffen ten onrechte een ligplaats nabij woningen toegewezen zou kunnen krijgen en bij een calamiteit (b.v. brand) de hulpdiensten er ten onrechte van uit zouden kunnen gaan dat er geen schadelijke en gevaarlijke stoffen in het schip aanwezig zijn.

Daarnaast is er economisch en logistiek voordeel te behalen bij het niet of onjuist melden van alle ladingsoorten:

- de niet gemelde lading wordt vaak vervoerd alsof het geen gevaarlijke goederen zijn. Dit levert groot economisch voordeel op omdat de vervoerstarieven voor gevaarlijke stoffen hoger liggen en de verpakkingseisen zeer streng zijn;
- door het niet of onjuist melden is er een groot risico dat de voorschriften over stuwage en segregatie aan boord onvoldoende worden nageleefd, hetgeen een aanzienlijk logistiek voordeel oplevert;
- restricties wat betreft de toegang tot havens worden omzeild, hetgeen een aanzienlijk logistiek voordeel kan opleveren. Ook het toestemming krijgen tot het nemen van een ligplaats is eenvoudiger en er zijn meer mogelijkheden tot het nemen van ligplaats;
- de kans op een controle of de lading gevaarlijke stoffen op de juiste wijze wordt vervoerd wordt kleiner. Deze controles leiden tot opont-houd en mogelijke handhavingsmaatregelen, hetgeen kosten met zich meebrengt.

De geldboetes die onder de WED kunnen worden opgelegd, zijn beter in overeenstemming met het te behalen economische voordeel bij overtreding. De geldboetes zijn van de vierde categorie (maximaal € 18 500) en in de meeste gevallen ook van de vijfde categorie (maximaal € 74 000) omdat de overtreding met een schip wordt begaan, of een hechtenis van ten hoogste zes maanden. Aangenomen mag worden dat daarmee ook de naleving wordt vergroot.

Het afdwingen van een betere naleving door frequentere controle, doet niets af aan het hiervoor reeds aangegeven door overtreding te behalen voordeel. Aangenomen wordt dat een deel van frequentere controle hierdoor weer teniet zou worden gedaan.

De leden van de SP-fractie onderschrijven het belang van een maximale transparantie op het gebied van scheepsladingen en van de mogelijkheden van vervolging bij bewuste misleiding. In de praktijk blijkt het echter vaak erg lastig om de schuldvraag vast te stellen bij een ladingsinhoud die afwijkt van dat wat is vermeld in de documenten. Het is voor een schipper vaak ook bijzonder moeilijk om bij het beladen vast te stellen of de lading overeenkomt met de overhandigde documenten of om überhaupt de benodigde documenten te verkrijgen. De leden van SP-fractie spreken daarom hun zorgen uit over de manier waarop in praktijk zal worden omgegaan met de voorgestelde wetwijziging. Deze leden vragen of deze wijziging slechts een vergroting beoogt van de mogelijkheden om schippers juridisch aan te pakken of dat er juist ook gekeken wordt naar de rol van opdrachtgevers en/of verladers.

Van de schipper en kapitein wordt verwacht dat hij de lading meldt, zoals deze in de ladingdocumenten is aangegeven. Is dat het geval, dan is er op grond van de regelgeving bij en krachtens de Scheepvaartverkeerswet geen sprake van een strafbaar feit. De wijziging beoogt alleen om voor het niet melden of het in afwijking van de ladingpapieren melden van de lading een hogere straf te kunnen opleggen.

De leden van de PvdA en van de VVD-fractie vragen waarom het niet kenbaar maken van de wijze van klachtenbehandeling als bepaald in artikel 13, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 wordt aangemerkt als een economisch delict, welke werking daarvan uitgaat, en hoe de afwikkeling van een klacht in de praktijk precies zal verschillen van de huidige gang van zaken.

Daarnaast willen de leden van de PvdA-fractie voor de volledigheid weten in welke modaliteiten de verplichting voor vervoerders, om kenbaar te maken op welke wijze klachten over personenvervoer in behandeling worden genomen, gaat gelden.

Artikel 13, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 is sinds 1 januari 2001 van toepassing op alle vervoerders die openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer verrichten en heeft als doel de positie van de consumenten te versterken. Alleen voor het taxivervoer zijn op grond van artikel 13, tweede lid, nadere regels gesteld. Met dit wetsvoorstel wordt niet beoogd een wijziging aan te brengen in de verplichtingen die ingevolge de bij of krachtens artikel 13 gestelde regels op de vervoerders rusten. De afwikkeling van een klacht zal in de praktijk dan ook niet wijzigen. Wel zal dit wetsvoorstel gevolgen hebben voor de handhavingsmogelijkheden die er bestaan bij niet-naleving van de bepalingen over de wijze van klachtenbehandeling.

De verwachting is dat de mogelijkheid van strafrechtelijke handhaving via de Wet op de economische delicten een grotere afschrikwekkende werking zal hebben dan de huidige mogelijkheid van bestuursrechtelijke handhaving en zal bijdragen aan een verhoging van de nalevingsbereidheid.

Bij het uitvoeren van toezichts- en handhavingsactiviteiten is het de Inspectie Verkeer en Waterstaat gebleken dat de naleving door met name taxivervoerders nogal eens te wensen over laat. Bovendien geldt voor taxivervoerders tevens de verplichting om de tarieven waartegen taxivervoer wordt aangeboden duidelijk leesbaar te tonen aan de consument. Vaak wordt de informatie over de gehanteerde tarieven en de wijze van klachtenbehandeling door de vervoerder op één taxi-informatiekaart geplaatst. Het overtreden van de verplichting met betrekking tot de tariefinformatie is al aangemerkt als economisch delict. Het ligt in de rede om hier, voor wat betreft de verplichting die bij of krachtens artikel 13 van de Wet personenvervoer 2000 op de vervoerder rust, bij aan te sluiten.

Bij deze nota is tevens een nota van wijziging van het onderhavige wetsvoorstel gevoegd. Het wetsvoorstel wordt daarbij op een tweetal technische punten aangepast.

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