

Vergaderjaar 2025–2026

36 647 (R2204)

Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevalonderzoek

E

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET TWEEDE VERSLAG

Ontvangen 14 januari 2026

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 15 december 2025 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de FVD-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

De leden van de fractie van FVD lezen in de memorie van toelichting behorend bij het wetsvoorstel het volgende:

«Deze aanvullingen van de handhavingsmogelijkheden leiden naar verwachting niet tot een significante verzwaring van het takenpakket van de Scheepvaartinspectie. Zo leidt de bevoegdheid om bestuurlijke boetes op te leggen niet tot de verplichting om dit ook veelvuldig te doen.»

Deze leden vragen de regering waarom, als het opleggen van bestuurlijke boetes niet verplicht is, deze aanvullingen van de handhavingsmogelijkheden dan expliciet worden toegevoegd. En welke aanleiding is er dan om er vanuit te gaan dat dit vervolgens niet veelvuldig wordt uitgevoerd, zoals gesteld?

De Scheepvaartinspectie heeft meerdere instrumenten tot haar beschikking om op te treden als de wet niet wordt nageleefd. Beboeten is een van die instrumenten. Het is daarmee niet verplicht om alle overtredingen te beboeten. Het uitgangspunt is: vergelijkbaar interveniëren bij vergelijkbare overtredingen. De inspecteur kiest het instrument dat het beste aansluit bij de overtreding, de gevolgen van de overtreding en het gedrag van de overtreder.

Met de bestuurlijke boete krijgt de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid om zelf bij overtreding te zorgen voor sanctionering, in plaats van een aangifte daarvan te doen bij het Openbaar Ministerie. Dit maakt sanctioneren eenvoudiger en vergroot, met name bij kleinere overtredingen, de kans dat bij overtredingen daadwerkelijk handhavend wordt opgetreden, wat de naleving van de Schepenwet door eigenaars ten goede komt en daarmee de veiligheid vergroot.

De verwachting dat bestuurlijke boetes niet veelvuldig behoeven te worden opgelegd wordt bevestigd in de Handhaafbaarheids-Uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) die door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), vanuit haar rol als Scheepvaartinspectie is uitgevoerd. Uit de toets blijkt namelijk dat het voorstel naar verwachting geen financiële of personele gevolgen voor de ILT heeft. Uit navraag bij het Openbaar Ministerie is gebleken dat er in de periode 2022 tot en met 2024 slechts tien keer is gehandhaafd op de Schepenwet.¹ Dit versterkt het beeld dat veelvuldig bestraffen met een bestuurlijke boete ook niet zal gebeuren.

De leden van de fractie van FVD lezen vervolgens in de memorie van toelichting behorend bij het wetsvoorstel het volgende:
«Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.»
Deze leden vragen de regering wat precies wordt bedoeld met «geen omvangrijke gevolgen» in dit verband.

Het ATR hanteert niet één unieke grenswaarde ten aanzien van regeldruk-kosten of bijvoorbeeld een aantal partijen dat geraakt wordt door wijzigingen in voorgenomen regelgeving, om de regeldruk van een voorstel te kwalificeren als «omvangrijk». Dit is per dossier maatwerk. Boetes vallen echter niet onder de definitie van regeldruk. Dit volgt uit de Rijksbrede methodiek voor regeldrukanalyse bij voorgenomen regelgeving die Rijksbreed door de departementen is afgesproken, en die het ATR ook volgt bij de toetsing van voorgenomen regelgeving.

De leden van de fractie van FVD merken op dat door de voorgestelde wijziging van de artikelen 57 en 58 van de Schepenwet de vaste strafrechtelijke boetebedragen worden vervangen door dynamische boetecategorieën, hetgeen resulteert in een aanzienlijke verhoging van de maximale geldboetes. Een voorbeeld hiervan is dat de bovengrens van de vierde boetecategorie is verhoogd van op dit moment een bedrag van € 11.250,- naar een bedrag van maximaal € 22.500,-.
Wat is de onderbouwing, urgentie of noodzaak om de huidige boetebedragen nu te vervangen door dynamische boetecategorieën, resulterend in een aanzienlijke verhoging van de bovengrens van de maximale strafrechtelijke boetes?

Vooropgesteld wordt dat de bovengrens van de vierde boetecategorie niet wordt verhoogd en dat het vervangen van bedragen door boetecategorieën niet de oorzaak is van het verhogen van de boetes. Er wordt slechts voorgesteld om de in de Schepenwet genoemde geldbedragen te vervangen door boetecategorieën. Dit wordt gedaan omdat de Schepenwet niet eenvoudig is aan te passen, wat actualisatie van boetebedragen bemoeilijkt. Door aan te sluiten bij de geldboetecategorieën die zijn vastgelegd in de respectievelijke Wetboeken van Strafrecht van de vier landen binnen het Koninkrijk, worden de boetebedragen periodiek geactualiseerd zonder dat dit wijziging van de Schepenwet behoeft.

De bedragen waar de leden van FVD aan refereren worden genoemd in paragraaf 5 (*Gevolgen*) van de memorie van toelichting. Hier wordt gesteld dat het op dit moment in de Schepenwet genoemde concrete bedrag van € 11.250,-, dat in 1998 is vastgesteld, wordt vervangen door een boete uit de vierde boetecategorie, waarvan de bovengrens momenteel € 22.500,- bedraagt. Om te bepalen welke boetecategorie passend is, is gekeken naar de hoogte van de boete in het jaar van

¹ Zie: Nota naar Aanleiding van het Verslag (Tweede Kamer, kst 36 647 (R2204), nr. 6).

opname in de Schepenwet en vervolgens is nagezocht welke categorie dat in het betreffende jaar was in de verschillende Wetboeken van Strafrecht van de landen van het Koninkrijk. De verhoging van het genoemde bedrag is dus slechts het gevolg van het feit dat het bedrag al meer dan 25 jaar niet is geactualiseerd.

En hoe verhoudt deze forse verzwaring van de strafrechtelijke lasten voor de maritieme sector zich tot de wens om de regeldruk voor midden- en kleinbedrijven – waarvan het grootste deel van de reders deel uitmaakt – te verminderen?

Zoals hierboven is aangegeven, vallen boetes niet onder de definitie van regeldruk. Daarnaast is slechts sprake van een actualisatie van boetebedragen. Deze wijziging heeft daarmee geen gevolgen voor de regeldruk.

Tot slot vragen de leden van de fractie van FVD de regering om te kwantificeren wat de verwachte jaarlijkse totale financiële lastenverzwaring voor de sector – met name reders uit het midden- en kleinbedrijf – is als gevolg van deze forse verhoging van de strafrechtelijke boetebedragen en de nieuwe mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes, zoals vastgelegd in artikel 59 van het wetsvoorstel?

De belangrijkste normadressaat in de Schepenwet is de kapitein als natuurlijk persoon. De eigenaar van het schip wordt hierbij slechts aangesproken wanneer hij verzuimt om voldoende middelen en voldoende ondersteuning vanaf de wal beschikbaar te stellen om de kapitein op diens schip in staat te stellen te voldoen aan hetgeen gesteld is in de Schepenwet. Daarnaast geldt uiteraard dat de mogelijkheid tot het opleggen van boetes geen lastenverzwaring inhoudt voor eigenaars die de wet niet overtreden.

Als hierboven al beschreven is in de periode 2022 tot en met 2024 slechts tien keer gehandhaafd op de Schepenwet. Het ging in die gevallen steeds om overtreding van artikel 4, eerste lid, van de Schepenwet. In dat artikel staan de verplichtingen van de kapitein voorafgaand aan vertrek uit een haven. In de meeste gevallen ging het om een overtreding van onderdeel k van het eerste lid: het behoorlijk bemannen van het schip. Niet in alle tien gevallen is een boete opgelegd.

De vierde boetecategorie is de hoogste categorie waarmee een overtreding van de Schepenwet kan worden bestraft, waarbij de boete maximaal € 22,500,- kan bedragen. Uitgaande van hier genoemde getallen zal dus de te verwachten maximale omvang van de strafrechtelijke boetes niet meer dan $(10 \times 22,500)/3 = € 75,000,-$ per jaar bedragen voor de sector als geheel.

Zoals hierboven eveneens is benoemd, zal de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen vooral worden toegepast bij lichtere overtredingen en wordt niet verwacht dat dit veelvuldig zal worden toegepast. De inschatting dat de totale kosten van boetes ten gevolge van het overtreden van de Schepenwet zeer laag is ten opzichte van de omzet van de sector verandert hierdoor dus niet.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman