

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010**

**Nr. 6**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 oktober 2009

Zoals toegezegd tijdens de behandeling van de Begroting van Verkeer en Waterstaat 2009 en bevestigd in mijn brief van 8 december 2008 (kamerstuk 31 700 XII, nr. 44), treft u hierbij aan mijn standpunt inzake kentekenregistratie van snelle motorboten met het oog op de handhaving van vaargedrag.

Snelle motorboten zijn opgenomen in een registratie, waarvan het kenmerk aan de buitenzijde van de boot is aangebracht. Het is echter om twee redenen niet mogelijk overtreders op afstand te identificeren («bekeuren op kenteken»).

In de eerste plaats is het huidige registratiesysteem daarvoor feitelijk niet geschikt, omdat het vervuilde informatie bevat.

In de tweede plaats: al zou identificatie op afstand feitelijk al mogelijk zijn, dan nog kan niet op kenteken worden bekeurd, omdat de eigenaarsaansprakelijkheid niet in het wettelijk systeem is verankerd.

De mogelijkheid tot invoering van een kentekenregistratie is door de RDW onderzocht. Daartoe zou een nieuw systeem moeten worden opgezet en in het wettelijke bestel opgenomen.

Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeleid voor het water, zie ik geen noodzaak tot het opzetten van een kentekenregistratiesysteem. Mijn overwegingen hierbij treft u onderstaand aan.

Bekeuren op kenteken is maar beperkt effectief. Voor veel overtredingen die op het water worden begaan is het nodig dat de motorboot wordt staande gehouden. De belangrijkste vorm van handhaving is de controle op de aanwezigheid van vaarbewijzen. Zaken als het bezit van een vaarbewijs of de uitrusting van de boot kunnen alleen na staande houding worden gecontroleerd. Slechts voor het constateren van een snelheids-overtreding zou kentekenregistratie van belang kunnen zijn. Echter in de praktijk kunnen politieboden een snelheidsovertreder veelal achterhalen.

Feitelijk aanhouden is als maatregel effectiever vanwege het onmiddellijke karakter ervan. Bovendien heeft de zichtbaarheid van dergelijk ingrijpen door het uitstralingseffect een positieve maatschappelijke impuls. De handhavende diensten zijn dan ook naar vermogen actief om hierop in te spelen en de varende aan te spreken op hun vaargedrag. De Dienst Waterpolitie van het KLPD zet bijvoorbeeld waterscooter teams en onopvallende surveillance met snelle motorboten in. Rijkswaterstaat houdt daarnaast regelmatig thema-acties in samenwerking met de Dienst Waterpolitie.

Het opzetten van een nieuw kentekenregistratiesysteem zou tot een forse toename van de administratieve lasten voor de burger leiden. Een dergelijke toename is niet in overeenstemming met het kabinetsbeleid, dat juist streeft naar reductie van deze lasten.

Uit gegevens over incidenten en ongevallen op het water, zoals het Risicobeeld Pleziervaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, blijkt niet dat snelle motorboten zorgen voor een veiligheidsprobleem. Vanuit dit oogpunt zie ik dus geen aanleiding de handhavingssystematiek uit te breiden.

Wel zie ik mogelijkheden het sanctie-instrumentarium te verbeteren. Het is op dit moment niet mogelijk om bij grove overtredingen of recidive over te gaan tot maatregelen als het innemen of intrekken van het vaarbewijs of de inbeslagneming van de (snelle) motorboot. Ik onderschrijf de wens van de handhavers om in voorkomende gevallen meer te kunnen doen en ik wil dan ook op dit gebied tot wijziging van binnenvaart- en scheepvaartverkeerswetgeving overgaan. Daarbij kijk ik ook naar het aspect «varen onder toezicht»: het besturen van een boot zonder zelf in het bezit te zijn van een vaarbewijs, mits de aanwezige gezagvoerder daarover wel beschikt.

Met het oog op het bevorderen van de integriteit van het huidige registratiesysteem zal ik de RDW vragen de aan- en afmelding en wijziging van de registratie te vereenvoudigen, bijvoorbeeld via internet, en de mogelijkheden van een opschoonactie te onderzoeken. Door een eenvoudige aanpak blijven de administratieve lasten die aan de registratie van snelle motorboten kleven, beperkt en wordt de drempel voor opgave van correcties hiermee verlaagd.

Uiteraard kan het onderwerp breder dan alleen vanuit de veiligheidsoptiek worden gezien. Dit gebeurt thans ook; er is vanuit verschillende overheid- en niet-overheidpartijen vanuit diverse motieven belangstelling voor dit onderwerp. Ik wijs u bijvoorbeeld op het advies met betrekking tot de invoering van een watersportbijdrage van de commissie Gabor aan de minister van LNV. Over de wenselijkheid een watersportbijdrage in te voeren wordt u separaat door de minister van LNV geïnformeerd.

Ook wordt het onderwerp voor alle pleziervaartuigen thans in een bredere context op initiatief van HISWA Vereniging geïnventariseerd. Als deze informatie op tafel ligt kan over dit onderwerp met alle partijen verder worden gesproken. Ik lever daar te zijner tijd graag vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeleid op het water een bijdrage aan.

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