Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2010–2011

32 539 Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 12 januari 2011

De leden van de fracties van de VVD, PvdA, PVV, CDA en SP gaven aan met interesse, belangstelling of zelfs grote belangstelling kennis genomen te hebben van het wetsvoorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid. Graag zeg ik deze leden dank voor hun inbreng. In het onderstaande worden de gestelde vragen beantwoord, waar mogelijk in samenhang.

Het is de leden van de VVD-fractie opgevallen, dat de regering in de memorie van toelichting slechts de incidenten tengevolge van alcoholmisbruik, snelheidsovertredingen en gevaarlijk gedrag nader specificeert, maar de overige incidenten niet, terwijl hier toch ook sprake is van een hoog aantal. Zij vragen welke oorzaken de andere incidenten kennen en of er bij de handhavers geen behoefte is om actie te kunnen ondernemen in het geval van deze andere incidenten.
Andere oorzaken van incidenten zijn bedienings- en inschattingsfouten, onoplettendheid en verkeerd reageren op zaken als onverwachte stroming of verblinding door de zon. De Scheepvaartverkeerswet met de voorgestelde uitbreiding biedt handhavers afdoende mogelijkheden om tegen dergelijk gevaarlijk vaargedrag op te treden, doordat in het Rijnvaartpolitiereglement en in het Binnenvaartpolitiereglement gedragsvoorschriften zijn opgenomen. De voorgestelde ontzegging van de vaarbevoegdheid en bijbehorende registratie moeten daarbij worden gezien als sluitstuk van het bestaande instrumentarium ten aanzien van nu al strafbaar gestelde overtredingen, waarmee wordt aangesloten bij de systematiek van het wegenverkeersrecht. Deze ontzegging benadrukt de maatschappelijke ernst van het bestrafte feit en voorkomt dat de overtreder de gelegenheid wordt geboden op korte termijn wederom in ongewenst gedrag te vervallen.

De leden van de VVD-fractie signaleren een ongelijke behandeling van beroeps- en pleziervaart. Ofschoon dit volgt uit de verplichtingen van de Herziene Rijnvaartakte, zijn zij wel van mening dat gevaarlijk vaargedrag binnen de beroepsvaart ook grote risico's met zich meebrengt. Ziet de

kst-32539-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2011

regering kans om gevaarlijk vaargedrag of het gebruik van alcohol in de beroepsvaart binnen de verdragsmogelijkheden aan de orde te stellen en er scherper op te handhaven? Ook de leden van de SP-fractie vragen of het wenselijk is aanvullende maatregelen te treffen om te voorkomen dat de Nederlandse wet, ondanks deze wetswijziging, onvoldoende mogelijkheden biedt om gevaarlijk of onacceptabel gedrag te kunnen aanpakken. Verder vragen zij of er sprake is van rechtsongelijkheid tussen schippers met en zonder rijnpatent, indien er bij deze schippers vergelijkbare overtredingen worden vastgesteld. En in welke gevallen biedt de Nederlandse wet (ook na deze wetswijziging) onvoldoende mogelijkheden om maatregelen te nemen tegen schippers met een rijnpatent, bij wie overtredingen zijn vastgesteld?
Er is inderdaad sprake van verschillende situaties ten aanzien van alcoholgebruik in de beroepsvaart en in de pleziervaart. Voor de pleziervaart geldt op alle Nederlandse binnenwateren het regime van de Scheepvaartverkeerswet met de mogelijkheid van strafrechtelijke boete of gevangenisstraf. De mogelijkheid om overtredende beroepsvervoerders aan te pakken als zij met een rijnpatent de aktewateren bevaren, zijn, anders dan in de pleziervaart, beperkt tot de straffen die op basis van de Herziene Rijnvaartakte zijn toegelaten. Voor de beroepsvaart gaat op grond van de Herziene Rijnvaartakte het nieuwe regime in beperktere mate gelden: voor herhaald varen onder invloed op de Rijn, Waal en Lek (de aktewateren) kan de vaarbevoegdheid die berust op een ander vaarbewijs dan het rijnpatent, bijvoorbeeld een groot vaarbewijs, worden ontzegd. Voor eenzelfde overtreding door een beroepsvervoerder buiten de aktewateren kan iedere vaarbevoegdheid worden ontzegd.
Op dit moment kan voor een overtreding van de regelgeving ingevolge de herziene Rijnvaartakte (het rijnregime) een (bestuurlijke of strafrechtelijke) boete worden opgelegd van ten hoogste 2 500 SDR[1] per overtreding. In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is al in 1999 overeengekomen de maximale boete op overtredingen van het rijnregime te verhogen naar € 25 000. Frankrijk is het laatste land dat deze wijziging nog moet ratificeren, hetgeen naar verwachting in 2011 zal plaatsvinden. Daarna geldt derhalve het verhoogde boetebedrag. Daarnaast heeft Nederland in het Juridisch Comité van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart recent nadrukkelijk de vraag aan de orde gesteld of het bestaande sanctieregime van de Herziene Rijnvaartakte in zijn huidige vorm in stand moet blijven. Momenteel worden binnen de CCR de mogelijkheden bezien in hoeverre het gehele sanctieregime in het vervolg aan de lidstaten zelf kan worden overgelaten.

De leden van de SP-fractie vragen welke mogelijkheden er zijn om buitenlandse schippers aan te pakken in geval van overtreding. Biedt de onderhavige wetswijziging nieuwe mogelijkheden om buitenlandse schippers aan te pakken, wanneer zij aantoonbaar een overtreding hebben begaan?
Voor het wetsvoorstel is de nationaliteit van de overtreder niet van belang. In alle gevallen waarin iemand over een in Nederland geldig vaarbewijs beschikt, hetzij een nationaal vaarbewijs, hetzij een rijnpatent, hetzij een erkend buitenlands vaarbewijs, kan de rechter de vaarbevoegdheid op de Nederlandse wateren ontzeggen (zie paragraaf 2.4.4 van de memorie van toelichting). Dit wetsvoorstel bevat inderdaad een uitbreiding van de mogelijkheden om in de gevallen als opgenomen in het wetsvoorstel, overtreders aan te pakken, namelijk door hun vaarbevoegdheid (voor het Nederlandse grondgebied) te ontzeggen. Deze uitbreiding geldt gelijkelijk voor Nederlandse en buitenlandse schippers. In de op te zetten registratie van ontzegde vaarbevoegdheden wordt dit in alle gevallen opgenomen.

[1] SDR: speciale trekkingsrechten van het IMF. SDR 2 500 is thans ruim € 2 800.

Verder vragen de leden van de SP-fractie of de regering met een duidelijk voorbeeld kan uitleggen welke procedure wordt gevolgd en welke sancties er precies mogelijk zijn bij een aangetoonde overtreding van de wettelijke alcoholnormen (dus een positieve blaastest) door een buitenlandse schipper of een Nederlandse schipper met een buitenlands vaarbewijs.
Met de kanttekening dat voor de toepassing van de wet het onderscheid tussen Nederlander en buitenlander niet relevant is, kan aan de huidige situatie het volgende voorbeeld worden ontleend. Bij een vermoeden van varen onder invloed kan een opsporingsambtenaar ingevolge de artikelen 28 en 28a van de Scheepvaartverkeerswet elke schipper, roerganger of loods verplichten mee te werken aan een ademonderzoek ter plaatse. Indien het alcoholpromillage te hoog is, kan de betrokkene worden overgebracht naar een politiebureau voor een formele ademanalyse. Zo nodig wordt proces-verbaal opgemaakt ter zake van varen onder invloed. Tegelijkertijd kan de opsporingsambtenaar een vaarverbod opleggen van maximaal vierentwintig uur of tot het moment dat een nuchtere bemanning is aangetreden, die de weg met het schip kan vervolgen (artikel 29 Scheepvaartverkeerswet). Een vaarverbod is zelfs al mogelijk als de schipper, roerganger of loods aanstalten maakt om te gaan varen, terwijl hij verkeert onder invloed van drank. De straf op varen onder invloed is ingevolge de Scheepvaartverkeerswet ten hoogste drie maanden gevangenisstraf of een boete van de derde categorie (€ 7 600). Op de aktewateren geldt het hiervoor gestelde maximum van 2 500 SD boete. Na wetswijziging zal het bovendien mogelijk zijn – en dat is het verschil met het huidige regime – dat het vaarbewijs op voorhand door politie en OM wordt ingenomen.

De leden van de SP-fractie vragen welke mogelijkheden deze wetswijziging en de reeds bestaande wet bieden om schippers die in het bezit zijn van een rijnpatent aan te pakken, wanneer zij in overtreding zijn.
Voor het bestaande recht geldt het volgende. Een rijnpatent is een in Nederland op alle binnenwateren geldig vaarbewijs. Als een patenthouder betrapt wordt bij een overtreding van de verkeersvoorschriften, moet eerst worden vastgesteld of de overtreding (a) is begaan op de aktewateren, (b) bij het beroepsgoederenvervoer en (c) schending van een CCR-norm betreft. Als in alle drie de gevallen het antwoord bevestigend luidt, kan uitsluitend een boete worden opgelegd in overeenstemming met de CCR-norm.[1] Ingeval niet aan alle criteria wordt voldaan, kan het nationale strafrecht onverkort worden toegepast. Het gaat dan om beroepsvervoer op de aktewateren met bijvoorbeeld een delict uit het commune strafrecht (dus geen verkeersvoorschrift), zoals dood door schuld. In de overige gevallen, namelijk bij pleziervaart of beroepgoederenvervoer op niet-aktewateren, kunnen in het geldende recht alle straffen worden opgelegd.
Verder kent het rijnregime de mogelijkheden tot (a) opschorting van rijnpatenten, (b) intrekking van rijnpatenten, (c) een vaarverbod voor houders van daaraan als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen[2] en (d) de invordering van rijnpatenten. Deze administratiefrechtelijke maatregelen hebben vooral betrekking op gebleken lichamelijke en geestelijke onbekwaamheid tot varen, waaronder begrepen chronisch alcoholisme.
Door het wetsvoorstel wordt dit beeld als volgt aangevuld. Voor de pleziervaart wordt als straf op een aantal specifiek genoemde overtredingen toegevoegd de ontzegging van de vaarbevoegdheid. Voor de beroepsvaart geldt op grond van de Herziene Rijnvaartakte het beperktere regime, dat hiervoor al werd vermeld.

[1] Zie het afwegingsschema aan het slot van paragraaf 3.2.2 van de memorie van toelichting.
[2] Als gelijkwaardig vaarbevoegdheidsbewijs zijn door de CCR erkend: het groot vaarbewijs (art. 1.03, eerste lid, PrR), onder het Spijksche Veer het klein vaarbewijs, het Nederlands militair vaarbewijs en de door de EU erkende vaarbevoegdheidsbewijzen (art 1.10 Binnenvaartregeling).

De leden van de SP-fractie vragen waarom de regering kiest voor een maximale ontzegging van de vaarbevoegdheid van tien jaar (en in eerste instantie vijf jaar).
Deze termijnstelling is ontleend aan de Wegenverkeerswet 1994. Artikel 179 van die wet geeft de rechter de bevoegdheid om ten hoogste voor vijf jaar de rijbevoegdheid te ontzeggen en bij recidive voor ten hoogste tien jaar.

Ook vragen zij of in de binnenvaart mogelijkheden bestaan tot het opleggen van een Educatieve Maatregel Alcohol, zoals in het wegverkeer. Op basis van de bestaande wetgeving en van dit wetsvoorstel is het niet mogelijk de Educatieve Maatregel Alcohol in de binnenvaart op te leggen. Het wetsvoorstel is bewust beperkt gehouden, omdat het naar verwachting om zeer veel minder gevallen zal gaan dan in het wegverkeer (100 ontzeggingen per jaar wegens verschillende overtredingen).

Deze leden vragen verder wat de wettelijke mogelijkheden zijn wanneer een aanvrager van een vaarbewijs aantoonbaar alcoholverslaafd is.
Voor het verkrijgen van een groot en beperkt groot vaarbewijs is een medische keuring vooraf vereist. Ingevolge artikel 18 van de keuringseisen (bijlage 6.1 bij de Binnenvaartregeling) is chronisch alcoholisme reden voor ongeschiktheid tot varen. Ook de eigen verklaring, die voor het klein vaarbewijs in de plaats van een medische keuring moet worden ingevuld, vraagt naar alcoholisme. Positieve beantwoording kan eveneens – na alsnog keuring door een arts – grond zijn voor ongeschiktheid (artikel 6.10 e.v. van de Binnenvaartregeling).
Alcoholisme waarvan pas tijdens het vaarbewijsbezit blijkt, is reden tot ongeldigverklaring van het vaarbewijs (artikel 30, eerste lid, onderdeel d van de Binnenvaartwet). Ook hiervoor vindt medische keuring plaats.

De leden van de SP-fractie vragen of na het verstrijken van een periode van ontzegging van de vaarbevoegdheid nog gecontroleerd wordt of de persoon in kwestie wel in aanmerking dient te komen voor het verkrijgen van een vaarbewijs.
Wanneer de door de rechter bepaalde periode van ontzegging van de vaarbevoegdheid voorbij is, mag de betrokkene in beginsel weer deelnemen aan het vaarverkeer. Het voorgestelde artikel 35b, zesde lid, van de Scheepvaartverkeerswet bepaalt dat hem dan het vaarbewijs wordt teruggegeven. Echter naast deze voorgestelde uitbreiding van het strafrecht bestaat op dit moment al de bestuurlijke mogelijkheid om het vaarbewijs van iemand die lichamelijk of geestelijk niet (meer) geschikt is, ongeldig te verklaren. Daartoe moet betrokkene worden gekeurd, wanneer het vermoeden bestaat dat hij niet geschikt is om te varen. Die keuring kan een rol spelen, als (bijvoorbeeld het vonnis van de rechter) het vermoeden van ongeschiktheid wekt. In dat geval kan, bijvoorbeeld vóór het aflopen van de ontzegging, een tussentijdse keuring plaatsvinden. De uitslag van de keuring bepaalt dan of betrokkene zijn vaarbewijs daadwerkelijk terugkrijgt.

De leden van de SP-fractie vragen verder of de mogelijkheid bestaat om strenger te straffen in het geval van een overtreding van de maximale alcoholnormen (of eventueel bij andere overtredingen) tijdens het transport van gevaarlijke stoffen. Indien dat niet het geval is, vragen deze leden of de regering het wenselijk acht dat het mogelijk is om strenger te kunnen optreden, wanneer een schipper te veel alcohol gedronken heeft en desondanks bewust een schip bestuurt dat gevaarlijke stoffen vervoert.
Het wetsvoorstel ziet op slechts één van de op te leggen straffen, namelijk ontzegging van de vaarbevoegdheid. Daarnaast zijn ingevolge de Scheepvaartverkeerswet andere straffen mogelijk, namelijk boete en hechtenis. Het staat de rechter vrij om bij de strafmaat (duur van de

ontzegging, duur van de hechtenis of hoogte van de boete) rekening te houden met de gevaarzetting van de overtreding.
Het OM maakt in elk geval bij het bepalen van de strafeis onderscheid naar het soort schip. Immers bij bepaalde soorten schepen mogen de risico's van varen onder invloed op voorhand kleiner of groter worden ingeschat dan bij andere schepen. In de vigerende richtlijn voor strafvordering is expliciet bepaald dat een vergroot risico onder meer aan de orde is bij schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Het is evident dat van degene die een dergelijk varend schip voert of stuurt, dan wel als loods aan boord van een zodanig schip adviseert over de te voeren navigatie, een bovengemiddeld verantwoordelijkheidsbesef verwacht mag worden. Voor de verdachte wordt dit door het OM derhalve als strafverzwarende omstandigheid aangemerkt.

De leden van de SP-fractie vragen waarom zeeschepen volledig buiten deze wetswijziging vallen, zelfs als deze zich in de Nederlandse (binnen)-wateren bevinden. Verder vragen deze leden of de wettelijke mogelijkheden tot optreden conform de Zeevaartbemanningswet en het tuchtcollege voor de scheepvaart vergelijkbaar zijn met de mogelijkheden die de Scheepvaartverkeerswet (na invoering van deze wetswijziging) biedt, bij vergelijkbare overtreding van de alcoholnormen. Indien dat niet het geval is, vragen deze leden in hoeverre de mogelijkheden die de Zeevaartbemanningswet biedt, daarvan afwijken en of de regering het wenselijk acht die mogelijkheden uit te breiden.
Ook op zeeschepen die zich op de binnenwateren bevinden is het wetsvoorstel van toepassing. Kortheidshalve wordt verwezen naar pagina 15 van de memorie van toelichting (onder artikel 35b, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet). Verder ziet dit wetsvoorstel uitsluitend op vaargedrag op de binnenwateren. Belangrijkste aanleiding voor het voorstel vormt het hinderlijk of gevaarlijk vaargedrag met snelle motorboten. In dat licht wordt in dit verband geen aandacht gegeven aan de Zeevaartbemanningswet. Niettemin merkt de regering op, dat de procedure van het tuchtrecht in de zeevaart kan leiden tot een vergelijkbaar resultaat als voorgesteld voor de binnenvaart. De vaarbevoegdheid van een kapitein of de scheepsofficier die handelt in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, kan voor maximaal twee jaar worden geschorst. In de praktijk blijkt deze tuchtmaatregel voldoende.

Nu de recreatievaart met het klein vaarbewijs onder het strafrecht blijft vallen, vragen de SP-fractieleden om een duidelijk overzicht van welke instanties straks welke sancties kunnen opleggen aan welke schippers. Zij zouden bijvoorbeeld graag weten of medewerkers van de Inspectie Verkeer en Waterstaat of van Rijkswaterstaat straks kunnen optreden tegen overtredingen in de recreatievaart en of de politie straks kan handhaven in de beroepsvaart.
Het wetsvoorstel beoogt – en dat is het tweede onderwerp van het voorstel – de handhaving van voorschriften betreffende andere vaarbewijzen dan het klein vaarbewijs, over te hevelen naar het bestuursrecht. In paragraaf 4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting is de achtergrond hiervan toegelicht. In dit verband kan ook verwezen worden naar de daar genoemde brief aan de Tweede Kamer van 21 december 2009. In combinatie met de voorgestelde ontzegging van de vaarbevoegdheid is het effect hiervan tweeledig:

1. Voor de *recreatievaart* betekent dit dat de strafrechtelijke handhaving van de in de Binnenvaartwet gestelde regels betreffende het klein vaarbewijs voor de recreatievaart wordt gecontinueerd. Overtredingen in verband met gevaarlijk vaargedrag en alcoholmisbruik vallen onder de Scheepvaartverkeerswet en worden strafrechtelijk gehandhaafd. De

voorgestelde ontzegging van de vaarbevoegdheid als sluitstuk van dit instrumentarium sluit daarbij aan. De politie te water en Rijkswaterstaat (waarbij gedoeld wordt op de buitengewone opsporingsambtenaren) beschikken over de juiste middelen – snelle motorboten – om overtreders aan te houden en zij zullen deze voorschriften strafrechtelijk handhaven.

2. Voor de *beroepvaart* betekent dit dat overtredingen van de Binnenvaartwet (waaronder de vaarbewijsplicht) bestuurlijk worden gehandhaafd. De bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet komt vanaf 2011 primair voor rekening van de IVW, Rijkswaterstaat en de overige aangewezen bestuurlijke toezichthouders. De Binnenvaartwet kent subsidiair een strafrechtelijke afdoening, indien de overtredingen gevaar (kunnen) opleveren voor de openbare veiligheid.
   Overtredingen in verband met gevaarlijk vaargedrag en alcoholmisbruik vallen onder de Scheepvaartverkeerswet en worden strafrechtelijk gehandhaafd. De voorgestelde ontzegging van de vaarbevoegdheid in de Scheepvaartverkeerswet als sluitstuk van dit instrumentarium sluit daar goed bij aan. De strafrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet en de Scheepvaartverkeerswet komt primair voor rekening van de politie te water en de buitengewone opsporingsambtenaren van Rijkswaterstaat.
   In paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting is een beschrijving van het bestaande juridische kader en instrumentarium opgenomen.
   – onderdeel 2.4.3 bevat een overzicht van het sanctie-instrumentarium op grond van de Scheepvaartverkeerswet;
   – onderdeel 2.4.4 beschrijft de verstrekking en het bezit van een geldig vaarbewijs op grond van de Binnenvaartwet;
   – onderdeel 2.4.5 betreft inbeslagneming en verbeurdverklaring van het vaartuig op basis van het Wetboek van Strafrecht;
   – de onderdelen 2.4.6 en 2.4.7. geven een overzicht van opsporingsambtenaren en toezichthouders op grond van de Scheepvaartverkeerswet.
   De ontzegging van de vaarbevoegdheid wordt met dit wetsvoorstel aan het bestaande strafrechtelijk instrumentarium toegevoegd als passend antwoord op ongewenst vaargedrag. Er is, als hiervoor al opgemerkt, geen sprake van een systeemwijziging, maar slechts van een sluitstuk op het bestaande instrumentarium.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de effecten zijn van de invoering van het register voor de uitvoeringspraktijk bij de IVW, RWS, politie en de rechtsprekende macht.
Het belangrijkste effect is dat door het register alle genoemde diensten eenduidig en snel kunnen vaststellen of sprake is van een ontzegging van de vaarbevoegdheid. Dit is cruciaal voor de handhaving omdat – zoals in paragraaf 2.6 van het algemeen deel van de memorie van toelichting is aangegeven – deze ontzegging absoluut is, waardoor het varen over de Nederlandse wateren gedurende de periode van de ontzegging niet is toegestaan. De bestuurlijke lasten zullen naar verwachting beperkt zijn: naar verwachting zal uiteindelijk op jaarbasis ten hoogste 100 maal ontzegging van de vaarbevoegdheid worden uitgesproken.

De leden van de PVV-fractie lezen in de memorie van toelichting dat geen sprake is van additionele administratieve lasten, maar zij constateren ook dat het opleggen van een ontzegging van de vaarbevoegdheid dient te worden vastgelegd, hetgeen mogelijk extra bestuurslasten met zich meebrengt. Welke kosten brengt dit met zich mee? In hoeverre kan de voorgestelde wetswijziging gehandhaafd worden door de betrokken instanties en tegen welke kosten?
Door de introductie van de onttrekking van de vaarbevoegdheid en de bijbehorende registratie wordt geen nieuw handhavingssysteem

geïntroduceerd, maar is sprake van een extra strafmogelijkheid naar analogie van het wegenverkeersrecht, waardoor de handhaving met gelijkblijvende inspanningen effectiever kan worden. Momenteel is er nog geen zicht op de meerkosten van de ontzegging van de vaarbevoegdheid. Deze zullen afhangen van de wijze waarop de registratie van de ontzegde vaarbevoegdheden zal worden vormgegeven. In de algemene maatregel van bestuur, die op basis van het wetsvoorstel wordt opgesteld, zal dit worden uitgewerkt en toegelicht. Vanzelfsprekend is het uitgangspunt dat gestreefd zal worden naar zo laag mogelijke meerkosten.

De leden van de SP-fractie vragen of de IVW over afdoende capaciteit beschikt voor regelmatige controles met een acceptabele pakkans. Hoe vaak wordt nu op de binnenwateren gecontroleerd op alcoholgebruik en hoeveel na invoering van de wetswijziging? Zij vragen de regering tevens om een inschatting te maken van de pakkans, gebaseerd op de huidige mogelijkheden van de IVW.
Gewenst vaargedrag en het alcoholverbod zijn speerpunten die door de politie te water en Rijkswaterstaat strafrechtelijk worden gehandhaafd. De rol van de IVW is primair gericht op de bestuurlijke handhaving van de voorschriften in de Binnenvaartwet die gelden voor de beroepsvaart. Wanneer een handhaver van de IVW een overtreding van het alcoholverbod vermoedt, kan deze optreden indien hij tevens bijzonder opsporingsambtenaar is. Mocht dat laatste niet het geval zijn, dan kan bijstand van een andere bijzondere opsporingsambtenaar worden ingeroepen, bijvoorbeeld van Rijkswaterstaat, of van een algemeen opsporingsambtenaar. De politie te water heeft het grootste aandeel in het toezicht en de opsporing van varende schepen. In de praktijk voeren Rijkswaterstaat en de politie tweemaal per jaar een thema-actie uit. Wat betreft de provinciale uitvoering van het toezicht wordt door het KLPD en de regiopolitie gecontroleerd op alcohol in het kader van het zomerwatertoezicht. Gezien het karakter van dit wetsvoorstel als sluitstuk zal het aantal controles niet omhoog gaan, maar wordt veeleer de effectiviteit van de handhaving bevorderd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus