Rijkswaterstaat

Jaarplan Scheepsgebonden Nautische Handhaving 2017



Inleiding.
De handhaving van scheepvaartverkeer gerelateerde wetgeving voert Rijkswaterstaat primair uit vanaf de patrouillevaartuigen door mobiel verkeersleiders, de zogenaamde scheepsgebonden nautische handhaving. Elk jaar stelt de landelijke afdeling Verkeer en Watermanagement (VWM) van Rijkswaterstaat hiertoe een operationeel jaarplan scheepsgebonden nautische handhaving op. Daarin benoemen we de scheepsgebonden handhavingsspeerpunten op de vaarwegen voor het komende jaar en spreken we af welke lijn we volgen in de handhaving van deze speerpunten. Dit gebeurt in afstemming met onze handhavingspartners op het water. Naast handhavingspeerpunten zijn in het operationele jaarplan ook aanbevelingen uit het vorig jaarverslag opgenomen als acties. Zo is er een samenhangend geheel van plannen, uitvoeren, evaluatie en bijstellen die ons in staat stelt om te leren en de nautische handhaving continu te verbeteren. Zoals gezegd is dit Jaarplan een operationeel Jaarplan bedoeld voor de operationele mobiel verkeersleiders. Dit document is een verkorte weergave van dat operationele plan.

Naast deze op het doorgaande scheepvaartverkeer betrekking hebbende handhaving, handhaaft Rijkswaterstaat ook nog overige aan de vaarwegen gerelateerde regelgeving en verleende vergunningen. Die wordt uitgevoerd door de regionale afdelingen van Rijkswaterstaat. Dit Jaarplan beperkt zich tot eerstgenoemde handhaving op het doorgaande scheepvaartverkeer.

Algemeen geformuleerde uitgangspunten in de handhaving

- Handhaving zoveel mogelijk richten: op de meest risicovolle/overlast veroorzakende overtredingen (speerpunten), locaties waar problemen zich eventueel concentreren en notoire overtreders.
- Verbeteren effectiviteit van de handhaving en tegelijk voorkomen onnodige toezichtlast (dubbele controles en dergelijke) door afstemming tussen RWS en externe partners (zie hierna).
- Eén gezicht tonen in de uitvoering door hier intern maar ook met externe partners, over af te stemmen via uitvoeringsrichtlijnen/kaders zoals verbaliseringbeleid, ILT werkinstructie, basisplannen en door de uitvoering te bespreken in werkoverleg (bespreken praktijksituaties).
- Volgen van uitvoeringsrichtlijnen (negen van de tien gevallen) betekent niet uitschakelen van het gezonde verstand bij afwijkende omstandigheden. Handhavers met inhoudelijke kennis zijn in staat om bijzondere gevallen te herkennen en dienovereenkomstig te handelen. Bij twijfel overleggen met collega's (ad hoc en/of in werkoverleg).
- Om onnodige toezichtlast te voorkomen is het streven om de geplande speerpunten zoveel mogelijk in dezelfde controle te combineren.

Overzicht scheepsgebonden handhaving speerpunten 2017
We zetten de handhavingscapaciteit zo effectief mogelijk in door relatief veel in te zetten op de belangrijkste overtredingen en op notoire overtreders. Op basis van een risicoanalyse, in samenwerking met overige handhavende instanties op het water, zijn de volgende handhavingspeerpunten benoemd waar Rijkswaterstaat een actieve bijdrage aan levert:

- **Vaar- en rusttijden, bemanningssterkte**
- **Afvalstoffen binnenvaart**
- **Vaargedrag beroepsvaart**
- **Vaargedrag recreatievaart,**
- **Communicatie en AIS**

Regio specifieke scheepsgebonden handhavingspeerpunten zijn verder nog:

- **Snelheidsovertredingen op de Waddenzee**

Bovengenoemde speerpunten zijn nader uitgewerkt in basisplannen (zie bijlage).

RWS specifieke speerpunten
Naast bovengenoemde speerpunten welke Rijkswaterstaat deelt met overige handhavende diensten op het water, zijn er ook nog een aantal Rijkswaterstaat specifieke speerpunten benoemd. De handhaving van deze speerpunten wordt grotendeels uitgevoerd door de afdelingen handhaving van de RWS regio's zoals al in de inleiding opgemerkt. We noemen ze hier volledigheidshalve maar deze komen in dit Jaarplan verder niet aan de orde:

RWS specifieke speerpunten
Handhaven voorschriften evenementen op het water
Mosselzaad installaties
Controle vistuig visserij
Ontgrondingen en baggerspecie- monstername
Op- en overslag (geen scheepsafvalstoffen)
Jachtwerven en scheepswerven
Ligplaatsen

Overzicht minimale controleaantallen per afdeling (PIN)
Intern maken we afspraken over de minimale inzet op de handhavingspeerpunten in controleaantallen en deze inzet monitoren we ook. Het gaat voor alle duidelijkheid om een minimaal aantal uit te voeren controles en niet over minimale sanctieaantallen. Vaargedrag en communicatie betreft overtredingen welke alleen via heterdaad waarneming zichtbaar zijn. Daar kunnen we om die reden geen minimale controleaantallen aan koppelen. Wel zijn we hier in de reguliere patrouille of bij specifieke acties in het bijzonder alert op.

Overtredingen van vaar- en rusttijden en afgifte afvalstoffen komt bij nader onderzoek aan boord aan het licht. Voor deze "planbare" speerpunten zijn per afdeling de volgende minimum aantal uit te voeren controles overeengekomen (PIN):

RWS-VWM afdeling	**Vaar en rusttijden en bemanningsterkte**	**Scheepsafvalstoffen**	**Totaal**
Noordoost	220	217	437
Noordwest	200	200	400
Midden	348	325	673
West	160	160	320
Zuidoost	170	150	320
Zuidwest	220	217	437
Handhavingsteams	326	300	626
Totaal speerpunt	1644	1569	3213

Toelichting op de controleaantallen

Totstandkoming, redeneerlijn
Sinds enkele jaren bepalen we de minimale controleaantallen op basis van een redeneerlijn. Door onder andere verschillen in verkeersintensiteit zijn de aantallen verschillend per afdeling. In deze redeneerlijn is onze inschatting dat, om effect te sorteren, we notoire overtreders minimaal twee keer per jaar moeten controleren. In samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werken we aan een systematiek om notoire overtreders beter in beeld te krijgen en daaraan gekoppeld een differentiatie in controlefrequentie tussen goede en minder goede nalevers.

Inzet speerpunt vaargedrag recreatievaart en vaargedrag beroepsvaart 2017
Hoewel we voor de "niet-planbare" speerpunten (vaargedrag) geen controleaantallen kunnen plannen monitoren we wel het aantal geconstateerde overtredingen in 2017. Zo kunnen we deze vergelijken met eerdere waarnemingen om een beeld te krijgen van een toe- of afname. Er is een 0-meting op basis van aantallen sancties over de jaren 2012-2015. Als doelstelling voor 2017 is opgenomen geen stijging ten opzichte van deze 0-meting. bij gelijkblijvende inzet.

Definitie controle
Iedere controle activiteit waarvoor nader onderzoek is uitgevoerd, ongeacht of daarbij wel of geen overtredingen zijn geconstateerd.
Nader onderzoek zijn zaken als*:* vragen stellen, een inspectie op een schip uitvoeren of gericht bronnen raadplegen. In het voorbijgaan "ergens naar kijken" zonder nader onderzoek tellen niet mee als een controle.

Samenwerking ketenpartners en totstandkoming Speerpunten
Zoals eerder opgemerkt werkt Rijkswaterstaat samen met andere handhavende instanties op het water. Dit krijgt vorm via een Directeuren Overleg en een Tactisch Overleg (afdelingshoofden handhaving) van de volgende diensten:

- Inspectie Leefomgeving en Transport,
- Politie,
- Openbaar Ministerie,
- Havenbedrijf Rotterdam,
- Havenbedrijf Amsterdam,
- Inspectie Sociale zaken en Werkgelegenheid,
- Nederlandse Voedsel en Waren autoriteit,
- Douane,
- Marechaussee,
- Rijkswaterstaat.

In de eerdergenoemde basisplannen geven we per speerpunt aan welke van deze partijen bevoegd zijn om een actieve handhavende rol te spelen, welke met name een oor- en oog functie voor de bevoegde diensten vervullen en welke handhavingslijn (gezamenlijk interventiebeleid) te volgen bij overtredingen.

Ontwikkelingen
Technische innovaties
Door innovaties streven we er naar om de effectiviteit van onze handhaving steeds verder te verbeteren en tegelijkertijd om onnodige toezichtlast zoveel mogelijk te beperken.
Handhaving is een belangrijke inbreuk in het privé domein van mensen. Daar zijn goede argumenten voor, we handhaven niet voor niets maar het is om deze reden ook belangrijk om dit niet onnodig te doen. Belangrijk in dit verband is om op afstand inzicht te hebben in de inspectiehistorie van schepen.

De mobiel verkeersleider heeft systemen aan boord (IDOS en recent ook Inspectieview) waarmee schepen in de directe omgeving en de handhaving historie van die schepen zichtbaar is. Daarmee zijn we beter in staat om op afstand te beoordelen of een schip recent gecontroleerd is of dat een her-controle open staat.

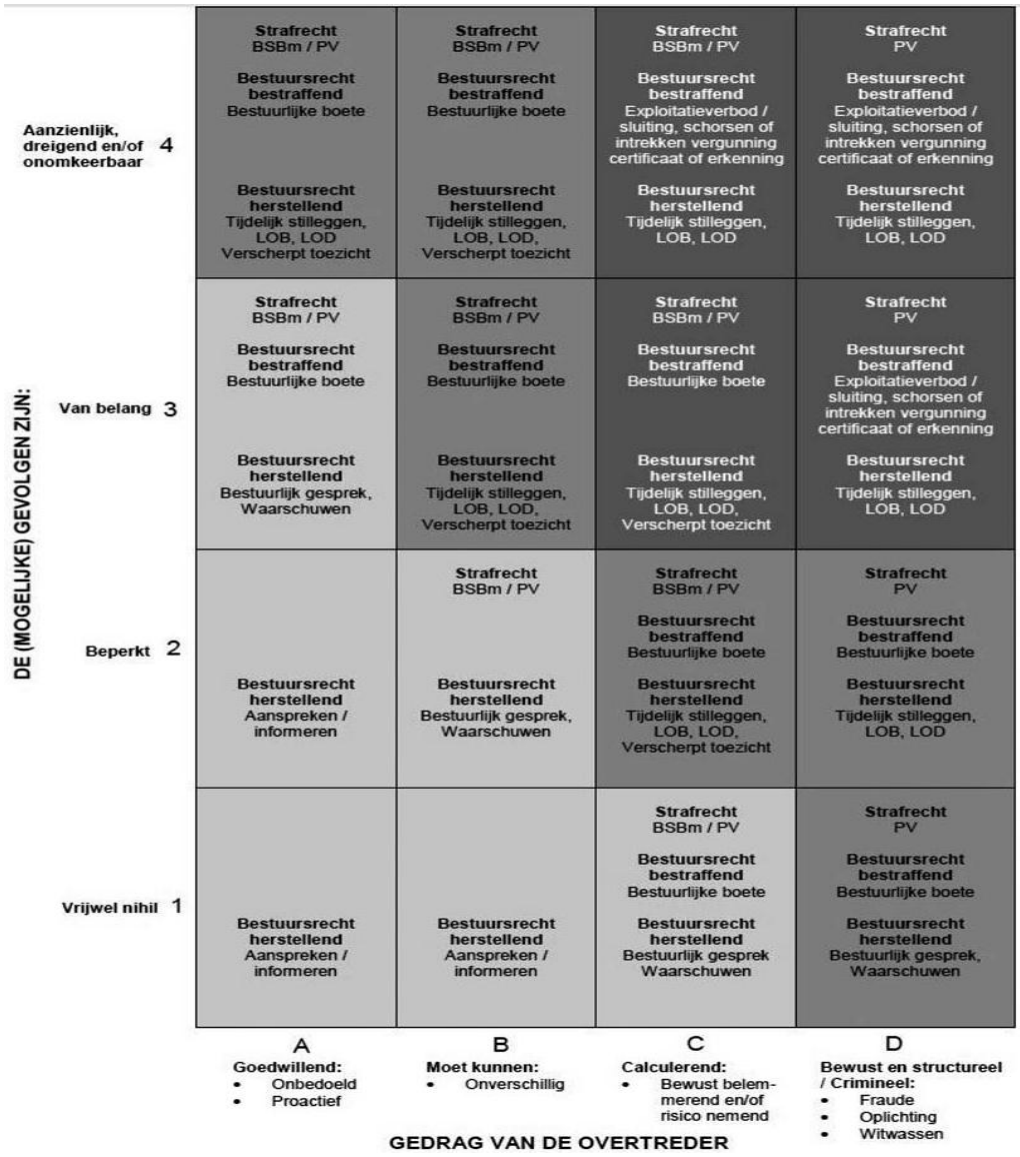
De deelnemende partijen die gebruik maken van Inspectieview zijn ILT en havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam. Ook de Politie Landelijke eenheid sluit aan op Inspectieview waardoor een landelijk sluitend systeem mogelijk is.

Landelijke Handhaving strategie
De Wet Verbetering VTH streeft naar verbetering van de organisatie en uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze wet is op 14 april 2016 in werking getreden en regelt onder meer het instellen van omgevingsdiensten, het bepalen van basistaken voor een omgevingsdienst, het borgen van kwaliteit van uitvoering en handhaving (kwaliteits- en procescriteria) en de verplichting tot informatie uitwisseling tussen handhavingspartners onderling.

Er is een Landelijke Handhaving Strategie (LHS) ontwikkeld vanuit het omgevingsrecht met betrekking tot de Wabo en de Waterwet. Het doel van de LHS is: uitvoering geven aan de beginselplicht tot handhaven, passend interveniëren bij iedere bevinding, in vergelijkbare situaties vergelijkbare keuzes (interventies) maken en toepassen.

De strategie is met alle handhavingspartners samen tot stand gekomen. Betrokken partijen zijn het OM, IPO, VNG, UvW, IenM, ILT, I-SZW, de Nationale Politie en Omgevingsdienst NL. Door het bestuur van RWS is besloten om de LHS van toepassing te laten zijn op alle domeinen van RWS, dus ook voor droog (Wet beheer rijkswaterstaatswerken en Wegenverkeerswet) en nautisch (Scheepvaartverkeerswet en Binnenvaartwet). De verschillende instanties stellen de LHS vast als eigen uitvoerings-beleid. De Landelijke Handhavingsstrategie *(versie 1.7, 24 april 2014)* is vastgesteld als beleidsregel RWS.

Interventiematrix uit Landelijke Handhavingsstrategie



Bijlage, Basisplan (nadere uitwerking) scheepsgebonden handhaving speerpunten

Naam toezichtspeerpunt:
Handhaving bemanningssterkte vaartijdenboek en rusttijden binnenvaart

Trekker speerpunt:
Inspectie Leefomgeving en Transport.

Toelichting speerpunt:
In 2012, 2013 en 2014 is tijdens een aantal thema-acties toezicht gehouden op de naleving van de wet- en regelgeving met betrekking op de bemanningssterkte in de binnenvaart.

Onderbemanning dan wel onder-kwalificatie aan boord van binnenvaartschepen heeft de volgende risico's:
- Veiligheid tijdens het varen is in het geding indien er onvoldoende personeel dan wel onvoldoende geschoold personeel aanwezig is voor de handelingen aan boord van het schip.
- Concurrentie vervalsing doordat de personele kosten lager zijn bij minder bemanning aan boord.

Tijdens acties is gebleken dat de meeste overtredingen zich voordoen bij schepen van onderstaande categorieën:
- Schepen die varen voor een rederij
- Passagiersschepen
- Schepen in gebruik bij de zogenaamde "natte aannemerij"
- Containerschepen die voor laden en lossen varen over korte trajecten binnen een havengebied

Als handhavingspeerpunt richten we ons op zaken zoals
- Het aanwezig zijn van een vaartijdenboek
- Het correct invullen van het vaartijdenboek
- Het aanwezig zijn tijdens de vaart van het vereiste aantal bemanningsleden
- Het aanwezig zijn tijdens de vaart van de bemanningsleden met de juiste kwalificatie

Op het gebied van de handhaving van de rusttijden zijn nog nooit eerdere thema-acties geweest zodat hier geen nadere gegevens van bekend zijn.

Doelstelling:
Het terugdringen van het aantal overtredingen waardoor het risico op incidenten tijdens de vaart als gevolg van onvoldoende dan wel onvoldoende gekwalificeerd, dan wel onvoldoende uitgerust personeel aan boord van het schip.

Het wegnemen van het behaalde economisch voordeel dat voorkomt uit de personeelsbesparing door het terugdringen van het aantal overtredingen op de onderwerpen "onderbemand" en "onder-gekwalificeerd" of te lang zonder rust varen.

Het verkrijgen van een grotere naleving, meerjarig, met betrekking tot het naleven van de rusttijden en het correct invullen van het vaartijdenboek, waardoor een beter en nauwkeuriger beeld van de bemanningssterkte en de vaartijden wordt verkregen. Tevens zal door het invullen van het boek de gezagvoerder een grotere bewustwording krijgen van deze thematiek.

Door het juist invullen van de controle formulieren wordt een beter inzicht verkregen van de spreiding van de overtredingen over de diverse risicogroepen en andere variabelen zoals bijvoorbeeld diverse scheepstypen, tijdstip van overtreding, plaats van overtreding en dergelijke.

Gezamenlijk interventiebeleid:
De door ILT vastgelegde interventie-beleidsafspraken met betrekking tot de handhaving en beboeting van de bemanningssterkte en van de rusttijden in de binnenvaart zijn van toepassing op de controles die in het kader van dit basisplan worden uitgevoerd

Prestatie-indicatoren.
aantal waargenomen en gesanctioneerde overtredingen.

Deelnemende diensten.
ILT actieve handhavende rol, tevens trekker van dit basisplan
Rijkswaterstaat actieve handhavende rol
Havenbedrijf Rotterdam: actieve handhavende rol
Haven Amsterdam: actieve handhavende rol
Politie: actieve handhavende rol
Provincies/ Waterschappen: actieve handhavende rol

Naam toezichtspeerpunt:
Handhaving Scheepsafvalstoffenbesluit

Trekker speerpunt:
Rijkswaterstaat.

Toelichting Toezichtspeerpunt:
Het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en Binnenvaart (SB) is in 2015 geheel geïmplementeerd in Nederland. Dit Besluit bestaat uit drie delen en ziet op de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart. In 2016 en 2017 zullen we ons gezamenlijk richten op de grootste risico's die zich voordoen binnen de specifieke drie delen van het SB met daarbij als uitgangspunt de gezamenlijke handhaving. Hieronder geef ik de belangrijkste risico's aan per deel en geef vervolgens aan waar we ons op gaan richten:

1. Deel A SB Olie- en vethoudende Scheepsafvalstoffen: Grootste risico is een financieel risico; het ontduiken van de afdracht van verwijderingsbijdrage op gebunkerde gasolie door de binnenvaart en het niet of onvolledig afdragen van de geinde bedragen door bunkerstations;

2. Deel B SB Afval van de lading: Grootste risico is vervuiling van de oppervlakte wateren door binnenvaartschepen door het niet of onvolledig toepassen van de op te leveren losstandaard na lossing bij overslaginrichtingen. Insteek voor risico is controle op uitvoeren losstandaard bij de meest vervuilende stoffen voor het oppervlaktewater. Speerpunt wordt naleving op losstandaard "S" (speciale behandeling) bij de petrochemische industrie en het verwerken van waswaters binnen de overslaginrichting en/of controle op overbrenging en ontvangst naar een ontvangstvoorziening. Hier is sprake van ketenhandhaving en wordt gewerkt met ketenpartners zoals DCMR en RUD/ omgevingsdiensten.

3. Deel C SB Overige Scheepsafvalstoffen: Grootste risico is de vervuiling van het oppervlaktewater door het (*ongecontroleerd*) lozen van bedrijfsafvalwater daaronder begrepen toiletwater vanaf hotel- en passagiersschepen met meer dan 50 personen en/of bedden. Controle op naleving: 1.Afgifte bedrijfsafvalwater(mogelijk door aanscherping internationale regels).2. Werking boordzuiveringsinstallaties conform specificaties aanhangsel V Uitvoeringsregeling Verdrag en de afgifte van zuiveringsslib

Doelstellingen korte termijn:
- Naleving van de bepalingen van het Scheepsafvalstoffenbesluit
- Integrale samenwerking tussen de toezichthouder
- Implementeren gewijzigde nationale en internationale regelgeving milieu

Doelstelling lange termijn:
- Vrijwillige naleving van wettelijke bepalingen op milieugebied door overslaginrichtingen en binnenvaart;
- Structurele complementaire samenwerking tussen overheidsdiensten met in het bijzonder de RUD/ omgevingsdiensten;
- Evenwicht tussen doelstellingen op maritiem gebied en economische aspecten hierbij;
- Bevorderen van een Level playing field voor bedrijven die naleving volgens de wet uitvoeren door eenduidige, uniforme toepassing van handhaving door de gezamenlijk verantwoordelijke toezichthouders

Gezamenlijk interventiebeleid:

Interventiebeleid onder deel A:
Geen afdracht verwijderingsbijdrage is opleggen bestuurlijke boete conform Tabel 2 behorend bij de Binnenvaartregeling. Bedragen voor bestuurlijke boete op overtredingen van het bepaalde krachtens de artikelen 39c, derde lid, en 39e, van de Binnenvaartwet

Interventiebeleid onder deel B:
(VOORWAARDE VOOR HANDHAVING DEEL B IS KETENHANDHAVING MET DE OMGEVINGSDIENSTEN:
Artikel 32 en 33 van het Scheepsafvalstoffenbesluit (**verplichting overslaginrichting**)
Waarschuwing door WM bevoegd gezag (RUD, Omgevingsdienst) waar niet eerder is geïnformeerd, **Bestuurlijk optreden** opleggen last onder dwangsom bij herhaling uitvoeren verplichtingen, **Strafrechte-**

lijk opmaak proces verbaal onder artikel 1a Wet op de Economische Delicten inclusief voordeelsontneming.
Artikel 55 van het Scheepsafvalstoffenbesluit (**verplichting schipper**)
Opmaak proces verbaal artikel 1a Wed voor het niet naleven van de (zorg)verplichtingen uit artikel 55 lid 2 letter a. in het bijzonder gaat het om de toewijzing van een ontvangstvoorziening conform dit artikel.

Interventiebeleid onder deel C:
Opmaak proces verbaal op grond van artikel 1a WED (*eventueel met voordeelontneming*) bij het ontbreken van een verzameltank bij de categorie schepen zoals genoemd in artikel 76 van het SB indien *gebruikt voor het vervoeren van passagiers*. Overgangsbepalingen(ROSR)maken het mogelijk dat er een technische uitzondering is voor de aanwezigheid van een verzameltank. Ten aanzien van het gebruik van een passagierschip is er **per 1-7-2014** een aangescherpte zorgplicht van toepassing bij het lozingsverbod. In internationaal verband (CDNI) geldt dit ten aanzien van de verzamelplicht huishoudelijk afvalwater en een afgifteplicht (zie CVP besluit 2013-II-6)

Opmaak proces verbaal op grond van artikel 1a WED, bij het ontbreken van een boordzuiveringsinstallatie en een installatie, welke niet voldoet aan de voorschriften zoals bedoeld in artikel 22 van de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en Binnenvaart (aandacht voor hardheidsclausules, zie CVP besluit 2013-II-5, datum inbouw is bepalend voor de criteria). Monstername is noodzakelijk om de juiste werking te kunnen vaststellen.

Prestatie- indicatoren (PIN's):

1. Aantal opgemaakte bestuurlijke boetes (deel A),
2. bestuurlijke strafbeschikkingen milieu en processenverbaal (deel B en C) of
3. waarschuwingen in de inspectie periode 2016/2017.

In het eerste kwartaal 2017 zal er een 0-meting plaats vinden die als basis voor het vervolg van de uitvoering van dit plan gebruikt zal worden om de effecten te kunnen vaststellen, dit is op basis van de PIN's onder 1,2 en 3.
Gegevens zullen onttrokken worden aan de transactiemodule van het CJIB, functionele parketten in NL, bureau bestuurlijke boete ILT. Het beeld nu is dat er een matige naleving van alle delen van het SB is, dit wordt veroorzaakt door de specialistische regelgeving in combinatie met het ontbreken van een keten in de handhaving.

Te bereiken effect:
Het te bereiken effect van handhaving bij alle delen van het Scheepafvalstoffenbesluit (A,B, C) is:
Voorkoming van het ontstaan van afval in de binnenvaart; vervuiling van het oppervlaktewater in Nederland en het implementeren van het principe "de vervuiler betaalt" als instrument hiervoor door:

1. heffen van een indirecte afdracht op de bunkering van gasolie (A) ter financiering van de afgifte van oliehoudend afval of;
2. het betalen van de kosten reinigen ladingtanks en ruimen van binnenvaartschepen door degene die opdrachtgever is van het transport van de lading (B) i.c. verlader of ladingontvanger;
3. Het betalen voor de afgifte van afgifte afvalwater passagiersvaart (C) door de sector;
4. Het betalen voor afgifte huishoudelijk afval binnenschippers door het afsluiten van een abonnement bij het Sab(C).

Deelnemende diensten:
RWS /Zeehavenpolitie/ Nationale Politie / Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam/Inspectie Leefomgeving en Transport/ Douane.
Binnenvaart toezicht regio (BTR) NO, ZO, NW, ZW, Rijnmond, IJmond (6x)
Ten behoeve van inspectieproces deel B is noodzakelijk dat de omgevingsdiensten/ RUD worden betrokken en dat wordt samengewerkt.

Verantwoordelijke diensten voor de uitvoering van dit basisplan:
RWS: handhaving deel A, B, C
Zeehavenpolitie: handhaving deel A, B, C
Nationale Politie: handhaving deel A, B, C
Havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam: handhaving deel A, B, C
ILT: handhaving deel A (oog en oor functie voor delen B en C)
Douane: oog en oor functie voor delen A, B, en C (zelfstandige bevoegdheid i.h.k.v. accijnzendeel deel A)

Naam toezichtspeerpunt:
Vaargedrag Beroepsvaart

Trekker speerpunt
Rijkswaterstaat

Toelichting speerpunt:
Bij de (update) Risico analyse Binnenwateren van 2015 zijn een aantal oorzaken van ongewenste gebeurtenissen uitgewerkt. Aan de hand daarvan is een voorstel gedaan om een nieuw basisplan **Vaargedrag Beroepsvaart** op te stellen.
Het Tactisch Overleg heeft Vaargedrag Beroepsvaart als speerpunt benoemd voor 2017 e.v.

Bij de uitwerking van de oorzaken van de ongewenste gebeurtenissen is bepaald welke oorzaken gerelateerd kunnen of zijn aan vaargedrag beroepsvaart

- Onoplettendheid
- Risico nemend gedrag persoon
- Foutieve aanname
- Slecht vaargedrag
- Slechte communicatie
- Slechte reisvoorbereiding
- Onvoldoende praktijkervaring
- Schip niet bestemd voor vaarweg

Veel van de genoemde oorzaken zijn al afgedekt in basisplannen zoals bijvoorbeeld Communicatie of Vaar- en rusttijden en bemanningsterkte. Voor overige oorzaken is dit basisplan beschreven in de wetenschap dat veel mens-gerelateerde oorzaken niet direct of alleen door handhaving zijn op te vangen.

Als handhavingspeerpunt richten we ons op zaken zoals
1. Algemene plicht tot waakzaamheid,
2. met een schip deelnemen aan de vaart-
   - als het schip zodanig beladen is dat het inzinkt tot over het vlak van de inzinkingsmerken,
   - als naar alle zijden onvoldoende vrij uitzicht is,
   - als er voorwerpen uitsteken.
3. de vaarregels genoemd in hoofdstuk 6 van het BPR en RPR.
4. Hinderlijke waterbeweging
5. De lengte en breedte en diepgang niet overeenkomst met de afmetingen van de vaarweg.

Beroepsvaart is geen wettelijke term, de juiste term is groot schip.

Doelstellingen korte termijn:	*Doelstelling lange termijn:*
1. Uniforme handhaving 2. De handhaving in te zetten op de belangrijkste overtredingen op grond van een analyse per kwartaal. 3. eenduidige registratie van handhaving en voornaamste overtredingen.	1. Verbeteren veiligheid en beperken ongevallen 2. Geen stijging van belangrijkste overtredingen bij gelijkblijvende inzet. (gelijkblijvend of minder gemiddeld periode 2012-2015)

Gezamenlijk interventiebeleid:
Het landelijke beleid op het water wordt voor het College opgesteld door o.a. de Commissie Openbaar Ministerie Water, Comwa.
Deze Commissie bedient zich van de Werkgroep verbaliserings- en vervolgingsbeleid
Het lokale beleid wordt, in overeenstemming met het landelijk beleid, vastgesteld door de (Hoofd)officier van Justitie.

De Comwa maakt dit "verbaliserings- en vervolgingsbeleid te water" bekend als richtlijn voor de algemene en buitengewone opsporingsambtenaren op het water met als doel:

- kenbaarheid van het opsporingsbeleid op het water (de normen)
- bundeling van extern en intern OM-beleid
- landelijke uniforme opsporingspraktijk
- streven naar rechtszekerheid en rechtseenheid
- voorkoming van willekeur

Overtreding van het RPR en het BPR zijn **strafrechtelijke overtredingen.**
Deze overtredingen dienen derhalve afgehandeld te worden conform het Verbaliserings- en vervolgingsbeleid zoals genoemd in **COMWA-vvb-2013-01 05-vaargedrag**

Prestatie-indicatoren:
Aantal gesanctioneerde overtredingen per aandachtgebied van dit basisplan
Als 0-meting 75 sancties per jaar aangehouden.
Als doelstelling is bepaald geen stijging van het gemiddeld aantal overtredingen per jaar bij gelijkblijvende controle en waarneming.

Meetmethode voor prestatie indicatoren:
Als meetmethode voor de 0-meting is het gemiddeld aantal gesanctioneerde overtredingen berekend over de jaren 2012- 2015.
De cijfers zijn afkomstig van CJIB waarbij de waterfeiten zijn berekend van de aandachtgebieden beschreven bij toelichting speerpunt.
Uit het registratie systeem Digitaal Journaal van Rijkswaterstaat over de jaren 2015 en 2016 zijn het aantal sancties berekend van de aandachtgebieden beschreven bij toelichting speerpunt.

Deelnemende diensten:
Rijkswaterstaat
Havenbedrijf Rotterdam
Haven Amsterdam
Politie
Provincies/ Waterschappen
EZ (Waddenzee)
Koninklijke Marechaussee
Douane
ILT
NVWA
ISZW

Naam toezichtspeerpunt:
Handhaving AIS en Communicatie (gebruik Voertaal)

Trekker Speerpunt:
Rijkswaterstaat.

Toelichting Toezichtspeerpunt:
AIS:
Sinds december 2014 is op binnenwateren waar het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) van toepassing is, uitrusting en gebruik van AIS verplicht evenals het gebruik van een elektronische nautische kaart (ENC). Vanaf begin 2016 is uitrusting en gebruik van AIS ook verplicht op vaarwegen waar het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van toepassing is. Op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen is een specifiek vaarwegreglement van toepassing en ook daar is de uitrusting en het gebruik van AIS verplicht ook verplicht vanaf begin 2016.
De uitrusting en het gebruik van AIS dient om de veiligheid in de scheepvaart te bevorderen. Om de implementatie van deze nieuwe verplichting te borgen zal er extra inspanning op het toezicht worden gepleegd.

Doelstelling:
Bevorderen van veilig scheepvaartverkeer door toezicht op de aanwezigheid van uitrusting en gebruik van AIS bij verkeersdeelnemers voor wie de wettelijke verplichting hiertoe geldt.

Communicatie (VOERTAAL):
Een deel van de (bijna-)aanvaringen ontstaat als gevolg van een gebrekkige onderlinge communicatie tussen schepen. Voor vlot en veilig scheepvaartverkeer is goede communicatie tussen wal en schip en tussen schepen onderling dan ook steeds belangrijker. De oorzaak voor communicatieproblemen liggen voornamelijk bij de communicatie tussen mensen (*taalgebruik*), en in mindere mate bij technische problemen (*gebreken aan marifooninstallatie bijvoorbeeld*).

Doelstelling:
Bevorderen van de veilig scheepvaartverkeer op de binnenwateren van NL door toezicht te houden op de manier waarop de communicatie wordt gevoerd in relatie tot de gemaakte manoeuvres op de vaarweg. Hierbij is nakoming van wettelijke bepalingen leidend die voorschrijven wanneer welke voertaal gebruikt mag worden.

Doelstellingen korte termijn:	*Doelstelling lange termijn:*
1) bewustwording door handhaving 2) bewustwording door eenduidige aandacht in media 3) uniforme handhaving van gebruik voertaal en aanwezigheid en gebruik van AIS in Nederland	1) acceptatie en vrijwillige naleving van de regels betreffende voertaal en aanwezigheid en gebruik AIS 2) het vaststellen dat door toegenomen nalevingsgedrag bij betrokkenen de veiligheid op het water groter is geworden 3) uniforme handhaving van voertaal en aanwezigheid en gebruik van AIS in Nederland t.b.v. level playing field en verkeersveiligheid.

Gezamenlijk interventiebeleid voertaal:

1. Bij constatering van *onvoldoende beheersing* van één van de verplichte of ondersteunde voertalen maar waarbij niet meteen sprake is van een *evident gevaarlijke situatie*, wordt een waarschuwing afgegeven (op basis van artikel 4.05 BPR/RPR of bepalingen uit de GNA bekendmakingen/ Eemsmonding). Daarbij aangeven dat de volgende keer proces-verbaal wordt opgemaakt.
2. Bij *herhaalde overtreding* proces-verbaal opmaken (op basis van artikel 4.05 BPR/RPR of GNA bepalingen).
3. In geval van een evident gevaarlijke situatie het desbetreffende schip stilleggen (*middels een verkeersaanwijzing* (*artikel 4, lid 1, onderdeel d*). Er mag pas worden doorgevaren als iemand aan boord is die de verplichte of ondersteunde taal spreekt.
4. De Landelijke Handhavingsstrategie(LHS)is leidend in toepassing van het (*gezamenlijk*) optreden, de onder 1 tot en met 3 genoemde interventies dienen in overeenstemming te zijn met de matrix die behoord bij de LHS.

Definitie gebruikte begrippen interventiebeleid:

- *Herhaalde overtreding*: hiervan is sprake als bij een volgende reis van het schip dezelfde overtre-

ding weer wordt geconstateerd.

- *Onvoldoende voertaalniveau*: hiervan is sprake als het niet mogelijk is om de gebruikelijke verkeers- en veiligheidsberichten via de marifoon uit te wisselen. Als hulpmiddel (voorbeelden) bij wat we onder "gebruikelijke berichten" verstaan, biedt VN/ECE Resolutie 35 (standaard vocabulaire voor radioverkeer) voorlopig een handvat.
- *Evident gevaarlijk*: hiervan is sprake wanneer door het vaargedrag van een schip andere schepen noodgrepen uit moeten voeren.

Gezamenlijk interventiebeleid AIS:

1. Vastgesteld interventiebeleid in Commissie Waterfeiten (COMWA) betreffend AIS (RPR gebied) is onverkort van toepassing op andere delen NL;
2. Persbericht naar aanleiding van AIS verplichting op de BPR wateren
3. De Landelijke Handhavingsstrategie(LHS) is leidend in het (gezamenlijk) optreden, de onder 1 en 2 genoemde interventies dienen in overeenstemming te zijn met de matrix die behoord bij de LHS.

Deelnemende diensten:
Rijkswaterstaat/projectleider
Havenbedrijf Rotterdam
Havenbedrijf Amsterdam
Zeehavenpolitie
Nationale Politie
Provincies/ Waterschappen
Agentschap Telecom (alleen MMSI/ENI- codering)

Naam toezichtspeerpunt:
Handhaving Recreatievaart

Trekker speerpunt:
Rijkswaterstaat

Toelichting speerpunt:
In 2015 heeft een update plaatsgevonden van de Risico analyse binnenwateren. Net als in voorgaande jaren (2014-2016) is, op basis van die risicoanalyse, voor 2017 en verder **" vaargedrag recreatievaart"** benoemd als Landelijk Speerpunt.
De ongewenste gebeurtenissen met de hoogste risicoscores voor recreatievaart zijn:

- Aanvaring met een ander schip
- Persoonlijk ongeval
- Omslaan
- Explosie op het schip
- Aanvaring met infrastructuur

Als handhavingspeerpunt richten we ons op zaken zoals

- Gevaarlijk vaargedrag snelle motorboten en waterskiën,
- plaats op vaarweg,
- rondom voldoende zicht,
- dragen reddingvesten (snelle motorboot)
- alcohol (alleen Politie)

Wettelijk bestaat de term recreatievaart niet, desondanks is het dermate ingeburgerd dat een ieder begrijpt dat onder recreatievaart verstaan moet worden pleziervaart, niet zijnde beroepsvaart. Wettelijke term is klein schip.

Doelstellingen korte termijn:	*Doelstelling lange termijn:*
1. Vergroten veiligheid bewustzijn 2. Uniforme handhaving 3. De handhaving in te zetten op de belangrijkste overtredingen en locaties.	1. Verbeteren veiligheid en beperken ongevallen 2. Gelijkblijvend aantal significante ongevallen bij stijgende verkeersbeweging (gemiddeld periode 2006-2012) 3. Geen stijging van belangrijkste overtredingen bij gelijkblijvende inzet. (gelijkblijvend of minder gemiddeld periode 2012-2015)

Gezamenlijk interventiebeleid:
Het landelijke beleid op het water wordt voor het College opgesteld door o.a. de Commissie Openbaar Ministerie Water, Comwa.
Deze Commissie bedient zich van de Werkgroep verbaliserings- en vervolgingsbeleid
Het lokale beleid wordt, in overeenstemming met het landelijk beleid, vastgesteld door de (Hoofd)officier van Justitie.

De Comwa maakt dit "verbaliserings- en vervolgingsbeleid te water" bekend als richtlijn voor de algemene en buitengewone opsporingsambtenaren op het water met als doel:

- kenbaarheid van het opsporingsbeleid op het water (de normen)
- bundeling van extern en intern OM-beleid
- landelijke uniforme opsporingspraktijk
- streven naar rechtszekerheid en rechtseenheid
- voorkoming van willekeur

Overtreding van het RPR en het BPR zijn strafrechtelijke overtredingen.
Deze overtredingen dienen derhalve afgehandeld te worden conform het Verbaliserings- en vervolgingsbeleid zoals genoemd in COMWA-vvb-2013-01 05-vaargedrag

Overtredingen in de categorie klein vaarbewijs worden strafrechtelijk gehandhaafd.

Prestatie-indicatoren:
Aantal gesanctioneerde overtredingen per aandachtgebied van dit basisplan
Als 0-meting wordt 1350 sancties per jaar aangehouden.
Als doelstelling is bepaald geen stijging van het gemiddeld aantal overtredingen per jaar bij gelijkblijvende controle en waarneming.

Meetmethode voor prestatie indicatoren
Als meetmethode voor de 0-meting is het gemiddeld aantal gesanctioneerde overtredingen berekend over

de jaren 2012- 2015. De cijfers zijn afkomstig van Politie en CJIB Hierbij zijn de waterfeiten berekend van de aandachtgebieden beschreven bij toelichting speerpunt. Van de politie zijn alle deelnemende diensten gerekend en van de overige diensten diegene die binnen de invloedsfeer van het Tactisch Overleg.
Deelnemende diensten: Rijkswaterstaat Havenbedrijf Rotterdam Haven Amsterdam Politie Provincies/ Waterschappen EZ (Waddenzee) Koninklijke Marechaussee Douane ILT NVWA ISZW

Naam toezichtspeerpunt:
Handhaving snelheid Waddenzee

Trekker speerpunt:
Rijkswaterstaat

Toelichting speerpunt:
Als regionaal handhavingspeerpunt richten we ons op de vaarsnelheid in de Waddenzee, max. 20 km p/u buiten met name genoemde geulen en voor snelle motorboten na zonsondergang en voor zonsopgang ook in de genoemde geulen
De extra aandacht is ook ingegeven door een handhavingsverzoek van een zevental recreatie belangen organisaties. Dit is door de Minister van I&M opgepakt en er zijn toezeggingen gedaan extra te handhaven.

Doelstellingen korte termijn:	*Doelstelling lange termijn:*
1. verbeteren veiligheid 2. vergroten veiligheidbewustzijn 3. beperken van verstoring van fauna 4. uniforme handhaving	1. Verbeteren veiligheid en beperken ongevallen 2. Leveren van een bijdrage aan de instandhoudingsdoelen Beheerplan Natura 2000 Waddenzee

Gezamenlijk interventiebeleid:
Het landelijke beleid op het water wordt voor het College opgesteld door o.a. de Commissie Openbaar Ministerie Water, Comwa. Deze Commissie bedient zich van de Werkgroep verbaliserings- en vervolgingsbeleid. Verder wordt gebruik gemaakt van Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen.
Voor het meten van de snelheid kan gebruik worden gemaakt van BPR-806.001 snelheid meten te water. Daarnaast is bij RWS NN een notitie 'Hoe doen we een trajectcontrole in de Waddenzee' beschikbaar.
Het lokale beleid wordt, in overeenstemming met het landelijk beleid, vastgesteld door de (Hoofd)officier van Justitie

Prestatie-indicatoren
Aangezien het hier in de meeste gevallen om heterdaad situaties zal gaan, hanteren we geen Prestatie indicator PIN.
Wel moeten alle resultaten zoals aantallen, proces verbaal en politiestrafbeschikking uitreiken en waarschuwingen en geen actie ondernemen worden vastgelegd en gerapporteerd

Deelnemende diensten
Rijkswaterstaat/projectleider
Min. Economische Zaken, Waddenunit
Nationale politie, landelijke eenheid, dienst infrastructuur
Douane
Koninklijke Marechaussee