



Toezichtplan Veilig Vervoer over Water 2017

Jaarplan samenwerkende inspectiediensten
in de scheepvaartsector

Toezichtplan Veilig Vervoer over Water 2017

Jaarplan samenwerkende inspectiediensten
in de scheepvaartsector

Voorwoord

Optreden als één overheid

Voor u ligt het tiende Toezichtplan Vervoer over Water van de toezichthouders in de zeehavens en op de binnenwateren. In dit plan geven wij aan op welke wijze we samenwerken, wat we gaan doen en welke thema's belangrijk zijn in 2017. Wij willen de samenwerking permanent versterken. Dat is nodig omdat we de ambitie delen om het goederenvervoer en personenverkeer op het water veilig, schoon en integer te houden.

We treden zo veel mogelijk op als één (rijks)overheid en streven er naar ook zo ervaren te worden. We ontwikkelen één visie op toezicht en één gereedschapskist met instrumenten. De samenwerking is zichtbaar in dit toezichtplan en wordt concreet gemaakt in gezamenlijke activiteiten, zoals het plannen van inspecties, in het opstellen van risicoanalyses, in het inspecteren, in het delen en evalueren van inspectieresultaten. In de praktijk weten we van elkaar dan ook welke bedrijven wel en niet voor een inspectie worden geselecteerd.

Op deze wijze streven we ernaar het toezicht efficiënt en doelgericht te houden met zo min mogelijk last voor bedrijven.

Arnold van Vuuren
Voorzitter Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water

Inhoud

Voorwoord 3

1. Inleiding 5

2. Meerjaren thema's 2017/2018 8

2.1 Zeevaart 8

2.2 Binnenvaart 10

2.3 Recreatievaart 15

3. Thema's en partners 17

1. Inleiding

Samenwerking in het algemeen is essentieel voor een efficiënte en effectieve handhaving door betrokken (rijks)overheidsdiensten, zodat we met een meer geïntegreerde aanpak de handhaving versterken en de handhaving in plaats en tijd kunnen concentreren voor een verdere vermindering van de administratieve- en fysieke lasten. Samenwerkingsverbanden leveren ook een belangrijke bijdrage aan innovatie en kennisopbouw.

Samenwerken kan niet overal en altijd. De toezichthouders handelen vanuit hun eigen verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden. De scope voor de samenwerking binnen het Veilig vervoer over Water is te omschrijven als de problemen die passen binnen de invalshoek vervoer over water, personen en goederenvervoer en laad-, los en opslagplaatsen op de risicogebieden veiligheid, milieu en integriteit. Binnen deze scope wijzigt de samenstelling van de deelnemende organisaties met de inspectiethema's en de regio's waar de inspecties worden uitgevoerd. Er zijn ook regionale samenwerkingsverbanden, de zogenaamde Toezichtregio's, waar naast de landelijke thema's ook op specifieke onderwerpen in het 'eigen' regionale gebied inspecties uitgevoerd worden.

Het uiteindelijke doel van de samenwerking in de scheepvaart is het bevorderen van een veilig, integer, efficiënt (vlot) en milieuverantwoord gebruik van de Nederlandse zeehavens en binnenwateren door de scheepvaart en daarmee verband houdende logistieke bedrijven. De organisaties hebben de ambitie om met gerichte interventies en handhaving de naleving van wettelijke voorschriften door bedrijven en burgers te bevorderen en daarmee de veiligheid, duurzaamheid en gelijke marktordening te borgen.

Concreet betekent dit

- Het coördineren van de planning, organisatie en uitvoering van inspecties, via het gezamenlijke jaarplan en gezamenlijke interventiestrategie waardoor de toezichtlast minimaal wordt. De toezichthouders komen niet meer kort na elkaar aan boord of bezoeken dezelfde vestiging niet nog eens voor soortgelijk toezicht;
- Voortzetting van de one-stop-shopgedachte bij ladinginspecties. Hierdoor worden geen dubbele inspecties meer uitgevoerd;
- Het stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en toezichthouders en tussen toezichthouders onderling;
- Een verschuiving van de inspecties van 'goede bedrijven' naar de 'slechtere bedrijven' op basis van risico's. Door de samenwerking ontstaat een integraler beeld van de naleving bij bedrijven. Op basis hiervan maken de toezichthouders een zorgvuldiger onderscheid tussen bedrijven met een hoog nalevingsniveau en bedrijven met een lager nalevingsniveau. De 'slechtere' bedrijven hebben in het algemeen een hoger risico dan de 'betere' bedrijven;
- Het verbeteren van de professionaliteit van toezichthouders en inspecteurs door het uitwisselen en benutten van elkaars kennis en informatie bij de uitvoering;
- Het herkennen en erkennen van toezichthouders als 'huisarts' en als 'specialist', waarbij de huisarts in de breedte kijkt als eerstelijnstoezicht en de specialist meer in de diepte daar waar opvolging met volle deskundigheid en alle bevoegdheden nodig is.

Deze toezichthouders werken samen:

Rijkswaterstaat (RWS), Nationale Politie (Landelijke Eenheid en Zeehavenpolitie, hierna 'Politie' genoemd), Douane, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW), Havenbedrijf Amsterdam (HbA), Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Koninklijke Marechaussee (KMar).

Bij specifieke thema's en speerpunten wordt samengewerkt met andere ketenpartners:

Provincies Groningen, Friesland en Overijssel, Waterschap Rivierland, Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), Havenmeesters van Zaanstad, Beverwijk en IJmuiden/Velzen, Waternet (gemeente Amsterdam), Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZH) en het Openbaar Ministerie (OM).

Informatie uitwisseling

In 2016 heeft de samenwerking geleid tot een aantal ontwikkelingen die voor een efficiëntere en effectievere handhaving in de komende jaren kunnen zorgen. Zo is de informatie uitwisseling en analyse van informatie verbeterd waardoor we beter weten welke objecten gecontroleerd moeten worden. Verschillende diensten werken samen aan dergelijke ontwikkelingen. In de binnenvaart is Inspectievew in werking waarop Politie, ILT, RWS en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam zijn aangesloten. Resultaten van eerdere inspecties is daarmee toegankelijk geworden voor inspecteurs van deze diensten. Douane, Agentschap Telecom en Waternet verkennen aansluiting bij Inspectievew. Door de uitwisseling van informatie middels het gebruik van Inspectievew wordt het toezicht steeds verder informatiegestuurd.

Meer doel- en effectgestuurde acties

De diensten stappen langzaam over tot een inspectieprogramma dat gericht is op het bereiken van bepaalde effecten. Niet meer alles doen maar veel gericht toezicht houden op datgene dat een risico vormt. In de haven van Amsterdam noemen ze dit type inspectie een ABI inspectie (Afwijkings-gerichte Binnenvaart Inspectie). Kortere acties met herkenbare resultaten. Bijvoorbeeld de controles op de vaar- en rusttijden in de containervaart die buiten de reguliere tijden gehouden zijn.

Risicoanalyse

Om te kunnen richten op specifieke risico's is er in 2015 en 2016 veel aandacht geweest voor de analyse van deze risico's. De risicoanalyse Noordzee heeft een update gehad in 2015. De analyse voor de binnenwateren uit 2012 is opnieuw uitgevoerd en aangevuld met een oorzakenanalyse in 2016. In een volgende fase zijn ook de niet-nautische risico's gezamenlijk bekeken en benoemd. Hieruit zijn een aantal prioritaire thema's gekomen die in dit plan beschreven zijn en gezamenlijk worden aangepakt in 2017 en volgende jaren. Per thema zijn de vijf belangrijkste items benoemd. Het te behalen doel en effect wordt benoemd en ieder kwartaal wordt bekeken of deze moeten worden bijgesteld.

Signaleringsfunctie (oog- en oorfunctie)

De verschillende toezichthouders fungeren als 'oog en oor' voor elkaar. Ze letten bijvoorbeeld voor elkaar op het luchten van scheepstanks op plaatsen waar dat verboden is, op activiteiten op ongebruikelijke locaties en tijdstippen, of op bijzondere kenmerken van transportmiddelen en signalen van gebreken in de toegangsbeveiliging van bedrijven. Dergelijke signalering helpt bijvoorbeeld om de bonafide bedrijven te beschermen tegen oneerlijke concurrentie. De toezichthouders maken steeds meer werk van deze signaleringsfunctie door elkaar aan te geven op welke punten in de wetgeving andere toezichthouders een signalerende rol kunnen spelen. Vervolgens wordt een signaal bij de toezichthouder neergelegd die hiermee aan de slag gaat. Zo hebben we meer 'ogen' en wordt het toezicht nog meer gericht op de overtreders van de belangrijkste regels.

Single Window Handel en Transport (SWHT)

Het Maritiem Single Window (MSW) vormt de basis voor wat het SWHT moet gaan worden. MSW is vanaf het najaar 2016 in fases van start gegaan. Vanaf juni 2017 hoeven de meldplichtige partijen in het maritiem transport, via MSW gegevens aan Douane over binnenbrengen en uitgaan van lading nog maar één keer aan te leveren. Douane hergebruikt deze gegevens voor handhaving. Alle berichten terug van Douane gaan ook via MSW. De meldplichtige partijen kunnen er voor kiezen om hun berichten rechtstreeks via MSW aan Douane te sturen, maar dan zullen zij hun berichten conform de nieuwe berichtenstandaard van het MSW moeten insturen (ingeval partijen voor omvangrijke berichten gebruik willen maken van Machine-Machine berichtenverkeer – dus geen gebruik willen maken van de web-interface – zullen zij ook een technische koppeling met MSW moeten realiseren). De meldplichtige partijen kunnen er ook voor kiezen om gebruik te maken van dienstverleners, zoals Portbase, die hun huidige berichten naar de nieuwe berichtenstandaard kunnen converteren. Vanaf juni 2017 zullen ook de meldplichtige partijen in het luchttransport hun meldingen via deze SW moeten insturen. Vanaf dat moment spreekt de Douane en Rijkswaterstaat over het Single Window Handel en Transport (SWHT).

Rijksinspectieterminal

De Rijksinspectieterminal (RIT) komt naar verwachting operationeel in het 2e kwartaal van 2017. De RIT is een logistiek knooppunt voor overheidscontroles in het buitengrensoverschrijdende goederenverkeer. De Douane zet als goederenregisseur de ontwikkeling van het one-stop-shop principe verder door. Douane en de handhavingpartners werken hiervoor nauw samen. Het selecteren, aansturen en verwerken van de resultaten van controles door de Douane en door andere handhavingpartners zoals ILT en NVWA worden door de Douane uitgevoerd.

2. Meerjaren thema's 2017/2018

Alle betrokken diensten hebben een regulier inspectieprogramma dat past bij de individuele doelen die ze willen bereiken. Dit wordt samengesteld in een eigen planning en controlcyclus. In het toezichtplan komen deze individuele plannen samen. De diensten werken samen aan het verkleinen van een gezamenlijk risico en willen daarmee een gewenst effect bereiken.

Voor het Toezichtplan 2017/2018 is gekozen voor een beperkte en meer gerichte aanpak waarbij getracht wordt het effect van het gezamenlijk toezicht meer zichtbaar te maken. Daartoe zijn per domein gemeenschappelijke doelen geformuleerd en onderliggende thema's benoemd.

2.1 Zeevaart

Het toezicht in op de zeevaart gebeurt enerzijds in de haven op het schip of in geval van de lading, aan de wal. Anderzijds wordt de zeevaart op zee mede in kustwachtverband gecontroleerd.

Het controleren van zeeschepen in de zeehavens wordt door de individuele diensten uitgevoerd. De toezichthouders en opsporingsdiensten voeren controles uit vanuit de eigen verantwoordelijkheid. De samenwerking tussen de diensten bestaat uit het afstemmen van de plannings- en werkwijze. Met name de verbetering van de naleving van milieuregelgeving zal voor 2017 en volgende jaren in de zeevaart veel aandacht krijgen.

2.1.1 Verbetering van de naleving van milieuregelgeving

Belangrijke risico's ten aanzien van de milieuregelgeving zitten in de uitstoot van zwavel door verbranding van scheepsbrandstoffen en de samenstelling van scheepsbrandstoffen. Op het thema zwavel en scheepsbrandstof (zwarte olie) wordt samengewerkt met andere diensten binnen Nederland en soms ook internationaal.

Zwavelgehalte

Wat willen we bereiken?

Vanaf 1 januari 2015 mag het maximale zwavelgehalte van de gebruikte brandstof in de SECA nog maximaal 0.1% bedragen (Europese zwavelrichtlijn 2012/33/EU). Per 1 januari 2016 is het de bedoeling dat alle landen volledig gaan handhaven op correct gebruik van de gespecificeerde brandstof. Daarmee wordt de naleving bevorderd. Dit leidt tot verminderen van zwaveluitstoot waardoor een verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee een afname van gezondheids- en milieuschade kan plaatsvinden.

Wat is de wettelijke basis?

Annex VI van het MARPOL verdrag.

Wat gaan we doen?

ILT heeft de verplichting vanuit Europa om 10% van de individuele bezoekers aan een Nederlandse haven te inspecteren. Dat zijn ongeveer 750 inspecties. De keuze van te inspecteren schepen gaat op basis van risicoprioritering door Europese alerts in gedeelde database. Verder wordt op eigen initiatief geëxperimenteerd met remote sensing: snuffelpaal, helikopter, vliegtuig. Een aantal andere landen doet dit ook. De handhaving wordt nu bestuurlijk opgepakt(aanhouding). Er wordt ook gewerkt aan strafrechtelijk interventies.

Wie doen er mee?

ILT is aangewezen als toezichthouder. Havenbedrijf Rotterdam en politie willen graag een bijdrage leveren en treden voor de invulling hiervan in overleg met ILT. De politie is tevens met OM in onderhandeling over een strafrechtelijke aanpak.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Verantwoording over aantallen naar EU en minister. Er wordt nog geen effectmonitoring uitgevoerd.

Scheepsbrandstoffen (Zwarte Olie)

Eind 2014 / begin 2016 is een basisplan opgesteld voor toezicht en handhaving door de Politie en de ILT op het gebied van bunkerolie (zwarte olie). De samenwerking richtte zich in 2016 op het vervoer over water en de weg. Hiervoor zijn in 2016 een zevental actieweken georganiseerd. Voor de operationele aansturing komen de samenwerkende diensten (regiegroep) maandelijks bijeen. De ambitie is om de samenwerking in 2017 voort te zetten.

In december 2016 is door de samenwerkende diensten (regiegroep) het project over het jaar 2016 geëvalueerd. Op basis van de resultaten is bepaald welke inzet op dit onderwerp nodig is. De ILT heeft het brandstofproject in haar meerjarenplan opgenomen en zal samen met de politie en waar nodig andere partners ook in 2017 uitvoering geven aan het plan.

Wat willen we bereiken?

Door samenwerking in de uitwisseling van kennis en ervaringen, wordt het zicht op de keten voor de productie en levering van bunkerolie vergroot. Met gerichte informatiegestuurde inspecties wordt de naleving binnen de branche verbeterd. Hiermee bereiken dat de samenstelling van de bunkerolie voor zeeschepen verbetert en geen producten bevat die het milieu extra vervuilen.

Wat is de wettelijke basis?

De wettelijke basis voor de binnen de samenwerking uit te voeren inspecties, op het vervoer van bunkerolie of componenten, is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Naast de inspecties op het vervoer worden door de ILT ook inspecties bij bedrijven uitgevoerd (blendern en handelaren). Deze inspecties worden in het beginsel niet in samenwerking uitgevoerd. Voor opsporingsonderzoeken bij bedrijven worden door de ILT en de politie desgewenst maatwerkafspraken gemaakt. Dit valt buiten de reguliere samenwerking. De van toepassing zijnde wetgeving voor de bedrijfsinspecties is REACH en EVOA. REACH is een Europese verordening over chemische stoffen (behalve radioactieve stoffen en afvalstoffen) en de EVOA is de Europese verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen.

Wat gaan we doen?

In het kader van de samenwerking worden varende inspecties uitgevoerd bij binnenvaartschepen die stookolie of stookoliecomponenten vervoeren. Het resultaat zal worden geëvalueerd. De inspecties worden risico- en informatiegestuurd uitgevoerd. De informatie wordt beheerd in een zogenaamd virtueel kantoor van de Politie. Daar waar mogelijk wordt informatie tussen de vervoer- en bedrijfsinspecties uitgewisseld. Dit kan resulteren in te selecteren objecten en/of bedrijven voor een inspectie. Deze objecten en/of bedrijven kunnen in samenwerking of door een dienst zelfstandig worden geïnspecteerd. Dit is afhankelijk van de aanleiding en het beoogde doel van de inspectie. Er wordt nauw samengewerkt, zowel in de uitvoerende diensten, als bij de voorbereiding en de regie.

Wie doen er mee?

De ILT en de politie werken nauw samen in dit project. De Douane en het Havenbedrijf Rotterdam zijn ook betrokken. De inzet zal in overleg worden bepaald.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Er wordt verantwoording afgelegd over het resultaat door een weergave van het aantal inspecties die binnen de doelgroep zijn uitgevoerd, de vastgestelde overtredingen, de maatregelen en de opvolging van de inspecties. Het hieruit voortkomende algemene beeld wordt afgezet tegen de doelstellingen van het project. Gezien het feit dat de inspecties risico- en informatiegestuurd worden uitgevoerd, zal hiermee geen goed beeld worden gevormd van de naleving en het effect van het toezicht en de handhaving. Ook trends zullen moeilijk uit de resultaten te filteren zijn.

2.1.2 Samenwerking toezicht op zee in kustwachtverband

Voor het HHP 2017/2018 is de invalshoek (voornamelijk) gebaseerd op het gezamenlijk Informatie Gestuurd Optreden met de in 2016 vastgestelde gemeenschappelijke doelen:

- Verbetering van de verkeersveiligheid op zee;
- Verbetering naleving milieuregelgeving;
- Bestrijding criminaliteit (illegale migratie, mensensmokkel, illegale drugs en overige goederen) en
- Bevorderen naleving Visserijbeleid.

In het Beleidsplan handhaving 2017 / 2018 van de Kustwacht worden de gezamenlijke activiteiten rond deze vier thema's beschreven.

2.2 Binnenvaart

In 2016 is door de gezamenlijke diensten in het toezicht en de opsporing in de binnenvaart een risicoanalyse uitgevoerd voor de binnenwateren. Er is tevens gekeken naar de oorzaken en de maatregelen ter voorkoming van deze risico's. De belangrijkste zijn:

1. Voorkomen van incidenten op de binnenwateren;
2. Stimuleren van veilig en gezond werken aan boord van binnenvaartschepen;
3. Het voorkomen van milieuschade door de scheepvaart.

2.2.1 Voorkomen van incidenten op de binnenwateren

Uit de uitgevoerde risicoanalyses van de individuele diensten en de gezamenlijke risicoanalyse blijkt dat incidenten op de binnenwateren onder andere veroorzaakt worden door het niet naleven van de voorschriften ten aanzien van vaar- en rusttijden en bemanningsterkte, door het vaargedrag van de binnenvaart en door het vaargedrag van de recreatievaart. Deze onderwerpen staan dan ook op de prioriteitenlijst voor een gezamenlijke aanpak in 2017 en 2018.

Vaar- en rusttijden en bemanningsterkte

Wat willen we bereiken?

Vermoeidheid is een belangrijk veiligheidsrisico op de vaarwegen. Er kunnen zich risicovolle situaties voordoen wanneer de bemanning de bepalingen voor vaartijden, rusttijden en bemanningsterkte niet naleeft. Onvoldoende rust door te lang of onderbemand te varen veroorzaakt een verhoogd risico op incidenten. Door net als in 2015 en 2016 extra aandacht te schenken aan dit onderwerp willen de diensten de naleving op deze gebieden verhogen en ervoor zorgen dat er een acceptabel level playing field wordt gecreëerd.

Wat is de wettelijke basis?

De wettelijke basis voor de handhaving op deze regels zit in artikel 22 van de Binnenvaartwet waarin verwezen wordt naar een Algemene maatregel van bestuur. Hierin zijn regels opgenomen over vaartijden,

rusttijden, bemanningssterkte en deskundigheid van de bemanning. In artikel 12 van het binnenvaartbesluit is aangegeven op welke schepen de regels van toepassing zijn. De arbeids- en rusttijden in de binnenvaart zijn gereguleerd in hoofdstuk 5 en 6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) en in de Binnenvaartregeling (Bvr). De Bvr verwijst voor de rusttijden naar het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp).

Wat gaan we doen?

De vaar- en rusttijden en bemanningssterkte controles worden waar mogelijk meegenomen in de reguliere binnenvaartwet inspecties die de diensten uitvoeren. Daarnaast zullen er in 2017, net als in 2016, actiedagen zijn waarbij naar specifieke doelgroepen op niet reguliere tijden gekeken zal worden. Er wordt vooral gelet op 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. Tevens wordt door een aantal specialisten op rusttijden gecontroleerd. De kennis om dit op een goede manier uit te voeren is beperkt aanwezig en wordt verder uitgebreid.

Wie doen er mee? (trekker: ILT)

Controles worden uitgevoerd door de aangewezen toezichthouders op de Binnenvaartwet: RWS, Politie, havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam, ILT, Provincie Groningen, Friesland en Overijssel, waterschap rivierenland en Waternet. De ILT zal als trekker functioneren en de resultaten van de inspecties verzamelen.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Het streven is om de naleving te verbeteren. Het gemiddelde nalevingspercentage uit eerdere acties is 75%. Ten aanzien van de rusttijden zijn nog geen nalevingscijfers van voorgaande jaren bekend. In de jaren 2012 t/m 2014 zijn vooral overtredingen geconstateerd op onderkwalificatie 10%, onderbemand 15% en incorrect invullen van het vaartijdenboek 25%.

Vaargedrag Binnenvaart

Wat willen we bereiken?

Vanuit de risico- en oorzakenanalyse die in 2016 is uitgevoerd blijkt dat het vaargedrag van de binnenvaart een risico voor de veiligheid in de binnenvaart vormt. Oorzaken hiervoor zijn het meest gelegen in het menselijk handelen. Onoplettendheid, risiconemend gedrag, onvoldoende reisvoorbereiding, slechte communicatie en slecht vaargedrag zijn enkele oorzaken hiervan. Door extra aandacht te schenken aan deze onderwerpen wordt het risico op onveilig gedrag en situaties verkleind.

Wat is de wettelijke basis?

BPR / RPR (art. 1.04, 1.07, 1.09 en 1.12, art. 6.20 en art 9.02).

Wat gaan we doen?

Binnen dit handhavingsspeerpunt richten we ons op zaken zoals de algemene plicht tot waakzaamheid, met een schip deelnemen aan de vaart als het schip zodanig beladen is dat het inzinkt tot over het vlak van de inzinkingsmerken en/of als naar alle zijden onvoldoende vrij uitzicht is en/of als er voorwerpen uitsteken. Daarnaast wordt gekeken naar de vaarregels genoemd in hoofdstuk 6 van het BPR en RPR, hinderlijke waterbeweging en of de lengte en breedte en diepgang overeenkomen met de afmetingen van de vaarweg. Constateringen van de genoemde feiten zullen voornamelijk worden gedaan op basis van zichtovertredingen. Op de genoemde zaken is het met OM afgesproken verbaliserings- en vervolgingsbeleid van toepassing. In principe wordt dit uitgevoerd door de varende diensten. Zij leggen zelf de controles en bevindingen vast in het eigen systeem. In het kader van de oog- en oorfunctie wordt van de andere diensten verwacht dat zij eventuele geconstateerde overtredingen doorgeven aan de varende diensten.

Wie doen er mee? (trekker: Rijkswaterstaat)

Varende diensten zoals RWS, Politie, Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Aangezien dit een nulmeting is zullen effecten van het optreden niet direct bepaald kunnen worden. Er wordt gemeten op het aantal gesanctioneerde overtredingen per aandachtgebied van dit basisplan. De projectleider zal per kwartaal op basis van de aangeleverde data de handhaving analyseren en top 5 overtredingen opstellen en indien nodig een aanpassing van controle items voorstellen. Het streven is om geen stijging van het gemiddeld aantal sancties per jaar bij gelijkblijvende inzet, te zien.

Communicatie (Voertaal + AIS)

Wat willen we bereiken?

Binnen het onderwerp communicatie zijn twee risicogebieden geïdentificeerd. Dit zijn het gebruik van de juiste voertaal en de naleving van de AIS plicht.

Sinds januari 2016 is uitrusting en gebruik van AIS verplicht gesteld in het BPR. Het gebruik van het Automatic Identification System (AIS) dient om de veiligheid in de scheepvaart te bevorderen. Om de implementatie van deze nieuwe verplichting kracht bij te zetten zal er extra aandacht en toezicht zijn op de naleving van deze verplichting. 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 ligt met name bij de communicatie tussen mensen (taalgebruik), en in mindere mate bij technische problemen (gebreken aan marifooninstallatie bijvoorbeeld). Voor vlot en veilig scheepvaartverkeer is goede communicatie tussen wal en schip en tussen schepen onderling dan ook steeds belangrijker.

Naast bewustwording willen de toezichthouders en opsporingsdiensten acceptatie en vrijwillige naleving van de regels omtrent voertaal en aanwezigheid en gebruik AIS bereiken en vaststellen dat door toegenomen nalevingsgedrag bij betrokkenen de veiligheid op het water groter is geworden.

Wat is de wettelijke basis?

De wettelijke basis voor de verplichting tot het hebben en gebruiken van AIS ligt in het BPR / RPR artikel 4.07. Voor regionale wateren zoals de Westerschelde is dit apart geregeld via bekendmakingen onder het scheepvaartreglement Westerschelde en het scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen. Ten aanzien van het uitluisteren van marifoon het communiceren in de juiste voertaal, wordt in het BPR / RPR art. 4.05 lid 1 verwezen naar het handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

Ten aanzien van de voertaal wordt in BPR / RPR verwezen naar het Handboek voor marifonie. Hierin staan de regels voor de taalbeheersing (art 3.1.5. RAINWAT).

Wat gaan we doen?

Bij de reguliere controles zal aandacht zijn voor deze zaken. Aangezien er niet vooraf ingeschat kan worden om hoeveel controles nodig zijn om een bepaalde naleving te bereiken, zullen controles met de reguliere inspecties worden meegenomen en zullen verkeerscentrales op deze zaken gaan letten in het kader van de oog- en oorfunctie die de diensten naar elkaar toe hebben. Het gaat dus vooral om het vastleggen van de constatering om hieruit achteraf vast te kunnen stellen of de naleving en het gedrag verbeterd.

Ten aanzien van de voertaal zal een verkeerspost beoordelen of in de communicatie met schepen de communicatie in de juiste taal goed verloopt. In voorkomende gevallen wordt de afgesproken Landelijke handhavings-strategie toegepast. Dit kan uiteindelijk leiden tot het stilleggen van schepen bij indicaties van evident gevaar.

Wie doen er mee? (trekker: Rijkswaterstaat)

De varende diensten zoals , Havenbedrijf Rotterdam, Amsterdam, Rijkswaterstaat, politie en de Noordelijke provincies zullen hierop toezien en verkeersposten en sluisobjecten zullen als oog en oor dienen voor de handhavende diensten. Agentschap Telecom speelt een rol in de AIS controles.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Ten aanzien van AIS worden alleen de overtredingen vastgelegd. Afgezet tegen de inzet die hierop gepleegd wordt geeft dit een beeld over de naleving. Gemeten en gerapporteerd wordt het aantal malen dat AIS niet aanwezig was, permanent stond ingeschakeld en/of onjuist staat ingesteld.

Bij de voertaal wordt gerapporteerd hoe vaak waarschuwingen worden afgegeven en hoe vaak schepen als gevolg van het niet spreken van de juiste voertaal worden stilgelegd.

2.2.2 Het stimuleren van veilig en gezond werken aan boord van binnenvaartschepen

Er is in de afgelopen jaren onvoldoende aandacht geweest voor ARBO gerelateerde zaken aan boord van binnenvaartschepen. De bevoegdheden van diensten zijn uitgebreid en er is een aanscherping van ARBO gerelateerde regels zoals de brede verplichting voor het dragen van reddingsvesten. Dit is nodig omdat er wel degelijk risico zijn op ARBO gebied.

ARBO inspecties Binnenvaart

Wat willen we bereiken?

Er is onvoldoende inzicht in het aantal ARBO gerelateerde incidenten dat plaatsvindt in de binnenvaart. Het gaat daarbij niet alleen om de scheepsgebonden incidenten maar juist ook over de niet scheepsgebonden zaken zoals incidenten bij laden en lossen van schepen. Daarnaast is er ook weinig inzicht in de naleving van ARBO gerelateerde regelgeving. Een goed inzicht in beide zaken helpt bij het definiëren van de risico's op ARBO gebied.

Wat is de wettelijke basis?

De wettelijke basis zit in de Arbeidsomstandighedenwet en het besluit waarin onder andere geregeld is hoe om te gaan met het betreden van besloten ruimten, het veilig werken met arbeidsmiddelen en persoonlijke beschermingsmiddelen. In het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) is ondermeer geregeld welke veiligheidsuitrusting zoals reddingsboeien aanwezig moeten zijn en de regels rond valbescherming. Voorts ken het BPR / RPR een verplichting voor het dragen van reddingsvesten en regels rond het gebruik en uitrusting van snelle motorboten. Ook in het ADN, waar de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen staan regels rond het betreden van besloten ruimten. De afspraken met het bedrijfsleven die ISZW heeft gemaakt zijn opgenomen in de ARBO catalogus die ISZW op de website heeft gepubliceerd.

Wat gaan we doen?

Er zijn een aantal ARBO gerelateerde zaken benoemd die een risico vormen voor opvarenden.

1. Niet dragen van Persoonlijke Beschermingsmiddelen: reddingsvesten, helmen en veiligheidsschoenen;
2. Geen afgeschermd en draaiende delen van machines;
3. Struikelen en in ruim of overboord vallen;
4. Beknelling;
5. Geen leuning/railing en daardoor overboord vallen en verdrinkingsgevaar;
6. Betreden afgesloten ruimtes, waar giftige, bedwelmende dampen gevaar van verstikking zijn.

Er zal door ILT in samenwerking met ISZW en andere diensten gelet worden op deze zaken en waar mogelijk resultaten van de controles worden vastgelegd zodat deze kunnen dienen voor toekomstige risicoanalyses. Er wordt een thema-actie ARBO georganiseerd waarbij de toezichthouders de punten 3 en 5 als onderwerp voor de thema-actie 2017 geselecteerd hebben.

Naast de thema-inspecties wordt gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de registratie en uitwisseling van arbeidsincidenten. Dit ten behoeve van de opbouw van de kennis van arbeidsincidenten en arbeidsrisico's.

Wie doen er mee?

ILT is naast ISZW sinds 1 januari 2014 aangewezen als toezichthouder op de ARBO wet. ILT neemt als toezichthouder het voortouw bij deze thema-inspecties. Politie, Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en RWS hebben een oog en oor functie en kunnen waar nodig strafrechtelijk optreden.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

In de thema-inspecties wordt vastgelegd wat de naleving op de verschillende onderdelen is. Aangezien dit de eerste metingen zijn is nog geen uitspraak te doen over de te verwachten effecten.

Naast kennis over de naleving is het verbeteren en completeren van de registratie van de arbeidsincidenten een belangrijk resultaat. Deze afzonderlijke onderdelen zijn belangrijke componenten om een betere inschatting te maken van de arbeidsrisico's.

2.2.3 Het voorkomen van milieuschade door de scheepvaart

Scheepsafvalstoffen binnenvaart

Wat willen we bereiken?

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 2017 zullen we, net als in 2016, 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.

De belangrijkste risico's die we gezamenlijk aanpakken zijn:

- het ontduiken van de afdracht van verwijderingsbijdrage op gebunkerde gasolie door de binnenvaart en het niet of onvolledig afdragen van de geïnde bedragen door bunkerstations;
- vervuiling van het oppervlaktewater door binnenvaartschepen door het niet of onvolledig toepassen van de op te leveren losstandaard na lossing bij overslaginrichtingen;
- 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.

Het algemene doel van de inspecties is het bevorderen van de naleving van het scheepsafvalstoffenbesluit en het in stand houden van een goed level playing field.

Wat is de wettelijke basis?

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn en Binnenvaart (CDNI), in Nederland verankerd in het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn-en Binnenvaart en de Binnenvaartwet

- Deel A: artikelen 19 tot en met 26 SB en Binnenvaartwet artikelen 39
- Deel B: artikelen 30 tot en met 72 SB, specifiek artikel 32 en 33 voor de overslaginrichting, specifiek artikel 55 voor de schipper
- Deel C: artikelen 73 tot en met 77 SB, specifiek artikel 76

Wat gaan we doen?

Inspecties vinden aan boord en bij overslaginrichtingen plaats en richten zich op de beschreven risico's waaronder naleving van de losstandaard en de controle op overbrenging en ontvangst naar een ontvangstvoorziening, de afgifte van bedrijfsafvalwater en de werking van de boordzuiveringsinstallaties bij passagiersschepen.

Wie doen er mee? (trekker: Rijkswaterstaat)

Controles worden uitgevoerd binnen de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken diensten en in samenwerking met ILT, RWS, de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, de politie, de Douane en de omgevingsdiensten / RUD's.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Rijkswaterstaat coördineert de inspecties en heeft aangegeven waarop gecontroleerd moet worden. Iedere dienst legt zelf de resultaten volgens een afgesproken format vast zodat deze door RWS verwerkt kunnen worden. Het te bereiken effect van handhaving alle delen van het scheepafvalstoffen-besluit (A,B, C) is het voorkomen 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.

2.3 Recreatievaart

De recreatievaart is risicovol, vooral in combinatie met de beroepsvaart. Dit blijkt uit het aantal incidenten dat plaats vindt. Daarbij komt onder andere als oorzaak vaak het vaargedrag van de recreatievaart naar voren. Dit onderwerp krijgt bij de verschillende diensten dan ook extra aandacht.

Vaargedrag recreatievaart

Wat willen we bereiken?

In de risicoanalyse voor de binnenwateren zijn een aantal ongewenste gebeurtenissen benoemd voor de recreatievaart. Dit zijn aanvaring met een ander schip, persoonlijk ongeval, omslaan, explosie op het schip en aanvaring met infrastructuur. Om deze zaken aan te pakken wordt door de gezamenlijke toezichthouders en opsporingsdiensten op het water met name gelet op gevaarlijk vaargedrag snelle motorboten en waterskiën, de plaats op vaarweg waar men vaart, rondom voldoende zicht, het dragen van reddingsvesten (op snelle motorboot) en het gebruik van alcohol.

Wat is de wettelijke basis?

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. De bovenstaande gedragingen vloeien voort uit het BPR / RPR, de scheepvaartverkeerswet en de lokale verordeningen die van toepassing zijn op de recreatievaart.

Wat gaan we doen?

De gezamenlijke diensten gaan bij de uitvoering van hun reguliere taken, specifiek op de benoemde risicovolle zaken letten. Van belang voor deze handhaving is een correcte registratie waardoor het mogelijk is om betere data te verzamelen voor de effectmeting. In 2016 is op twee van de risicopunten bij de recreatievaart als pilot een effectmeting uitgevoerd (Plaats op de vaarweg en gevaarlijk vaargedrag – snelheid-). De resultaten van deze eerste effectmeting zijn te klein om een goed onderbouwd antwoord te geven op het effect van de handhaving maar de werkwijze zal in 2017 worden herhaald in hetzelfde gebied om zodoende meer metingsresultaten te behalen. De inspectiediensten en het OM trachten zo meer inzicht te krijgen in de effecten die handhaving heeft op de risico's in de recreatievaart.

Ten aanzien van de uniforme werkwijze hanteren de diensten verbaliserings- en vervolgingsbeleid te water, bekend als richtlijn voor de algemene en buitengewone opsporingsambtenaren op het water met als doel herkenbaarheid van het opsporingsbeleid op het water (de normen), een landelijke uniforme opsporingspraktijk waarmee gestreefd wordt naar rechtszekerheid en rechtseenheid en de voorkoming van willekeur.

De diensten werken samen aan dit thema. Voor die diensten die niet gericht zijn op varende schepen en in het bijzonder de recreatievaart, wordt een oog- en oorfunctie toegepast. Die diensten zullen in genoemde zaken zoals gevaarlijk vaargedrag; plaats op de vaarweg, rondom voldoende zicht en alcoholgebruik, de overige diensten zo snel en volledig mogelijk informeren.

Wie doen er mee? (trekker: RWS)

Vooral de Politie, RWS, HbA, HbR, de provincies Groningen, Friesland en Overijssel zullen op dit onderwerp controleren. Kortom, allen varende diensten.

Welke verantwoording over resultaat en effect?

Afgesproken is dat het aantal waargenomen en gesanctioneerde overtredingen wordt vastgelegd. De diensten leggen deze zelf vast en delen deze ten behoeve van een centrale communicatie. De effectmeting van 2016 wordt voortgezet in 2017. Door het verschil in gedrag van de recreatievaart wordt gemeten of de aanpak succesvol is.

De stichting 'Varen doe je samen' wordt betrokken om de recreatievaart te informeren en voorlichting te geven over het vaargedrag.

3. Thema's en partners

Naast de in hoofdstuk 2 beschreven thema's voor de aanpak van de risico's, wordt er door de individuele diensten samengewerkt op een aantal andere zaken en hebben zij een reguliere taak en verantwoordelijkheid als dienst. Deze staan hier beschreven.

Douane

Het reguliere werk van de Douane bestaat uit de wettelijke fiscale en niet-fiscale taken bij binnenbrengen, invoer, doorvoer, uitvoer en uitgaan van grensoverschrijdende goederen. Sommige niet-fiscale taken moet ze verplicht uitvoeren, andere vervult ze op verzoek van beleidsdepartementen en kan ze invullen op basis van (bijvoorbeeld) een afgesproken informatiegestuurde (risicogerichte) aanpak.

One-stop-shop op het gebied van Lading

Wanneer goederen, zoals lading van een vervoermiddel, de EU binnenkomen, verzorgt de Douane in beginsel de controle ervan. De Douane voert de regie over alle overheidscontroles op goederen aan de buitengrens van de EU. Het doel daarvan is het bereiken van 'one-stop-shop' aan de buitengrens. Het gaat om controles op invoerrechten en accijnzen en taakuitvoering voor beleidsdepartementen, zoals voor de minister van Economische zaken (levensmiddelen, dieren en planten) en de minister van I&M (gevaarlijke stoffen, afval, vuurwerk en belading). De Douane controleert in de rol van huisarts de EU-grensoverschrijdende goederen en draagt onregelmatigheden over aan de specialistische toezichthouder(s). Hierdoor kunnen de specialisten hun werk richten op die zaken die er voor hen toe doen, behoudt de Douane het totaaloverzicht over de goederenstromen en wordt de logistiek zo min mogelijk verstoord.

Doelgerichte en taakgerichte samenwerking met handhavingspartners

De Douane voert regie ten aanzien van ladingcontroles aan de buitengrens. Hiertoe is een tactische overlegstructuur ingericht 'Regenboogoverleg' waarin o.a. ILT, NVWA, DCMR, ZHP en HbR participeren. Verder is er in de regio Rotterdam strategische en tactische afstemming van de samenwerking in het nieuwe Mainportoverleg.

De Douane heeft een actieve rol in Kustwacht verband. De modernisering Kustwacht wordt in 2017 verder vorm gegeven. Een belangrijk element in deze modernisering is informatiegestuurd optreden. De Douane brengt de capaciteitsinzet op de vaartuigen met ingaan van 1 januari 2017 in overeenstemming met die van de partners. Dit betekent een vermindering van de huidige inzet.

Ten slotte wordt bekeken in hoeverre samenwerking en afstemming mogelijk is in de accijnscontroles in de binnenvaart. Hierbij is informatie uitwisseling van groot belang.

Havenbedrijf Amsterdam (HbA)

Het Havenbedrijf Amsterdam zorgt voor een vlotte, veilige (incl. port security) en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer, een ordening van ligplaatsen in de havens en de veiligheid tijdens laden, lossen en andere werkzaamheden op vaarweg en in de havens. Daarnaast houdt zij toezicht op het doelmatig afgeven en inzamelen van scheepsafvalstoffen van zowel zee – als binnenvaart.

De manier van toezicht houden wordt afgestemd met de partijen waarmee wordt samengewerkt. In het bijzonder (haven- en beheers verordeningen) met het Havenbedrijf Rotterdam zodat er op het gebied van regelgeving uniformiteit is tussen beide havens.

Divisie Havenmeester heeft binnen het Noordzeekanaalgebied een loket- functie ten aanzien van de Regionale Havenverordening NzK gebied 2012. Vanuit deze rol wordt samengewerkt met de vier aanliggende gemeenten, Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad en indien nodig met de Omgevingsdiensten, om gezamenlijk de afgegeven vergunningen en melding van havenactiviteiten te controleren op de naleving hiervan. Havenactiviteiten zijn o.a. veiligheid bij laden, lossen, schoonmaken en reparaties.

Er wordt daarnaast samengewerkt met ILT, Port State control (oog en oor functie en afstemming planning), afgifte van scheepsafvalstoffen zeevaart en binnenvaartinspecties en ISPS controles. Verder is er een directe samenwerking met Rijkswaterstaat voor de controles op het CDNI en de Omgevingsdienst Noordzeekanaal in het ontgassingverbod project.

Voor alle overige zaken rond veiligheid van arbeid, immigratie, douane activiteiten en de openbare veiligheid is het HbA oog en oor voor de Inspectie SZW, KMar, Belastingdienst/Douane en de Politie.

Om de samenwerking verder te bevorderen wordt in 2017 een nieuwe impuls gegeven aan de invulling van de gezamenlijke afstemming door het overleg met de regionale handhavingspartners opnieuw te starten.

Havenbedrijf Rotterdam (HbR)

De Divisie havenmeester van Rotterdam (DHMR) van het HbR stimuleert en waarborgt de veiligheid (Safe, Smooth en Service) in de Rotterdamse haven (werkzaamheden op en aan het water) voor gebruikers en omwonenden en zorgt voor een efficiënte scheepvaart in en door de Rotterdamse haven. Eenvoud en efficiency staan hierbij centraal.

In de haven zijn diverse toezichthoudende diensten actief. Met deze diensten wordt het toezicht afgestemd en de samenwerking gezocht.

De havenmeester voert het beheer uit voor de verschillende havens (gemeenten) in de regio Rijnmond en Drechtsteden. Regelgeving (havenbeheersverordening) wordt afgestemd met de andere havens in NL, m.n. Havenbedrijf Amsterdam.

In Rotterdam wordt op de Provinciale Milieuverordening gehandhaafd (ontgassingsverbod) door zowel de DHMR als de politie (ZHP). Ook vinden er snelheidscontroles plaats. Deze worden door de DHMR thematisch uitgevoerd. Ook de ZHP kan hier op handhaven. DHMR pikt tenslotte signalen op in en rond de haven en fungeert daarmee als ogen en oren voor andere diensten.

DHMR heeft een actieve deelname in de toezichtregio in de vorm van een secretarisrol en in het Regenboogoverleg waar de douane de regie voert.

Onlangs is het Main Port Overleg gestart geïnitieerd door de DHMR. Dit is een regionaal samenwerkingsplatform op directie niveau. Hierin zijn de verschillende partners/diensten in de haven vertegenwoordigd. Uitgangspunt is een veilige, integere, efficiënte (vlot) en milieuverantwoorde haven. Ook op operationeel niveau is er een dagelijkse afstemming in de vorm van een mondelinge briefing over toezicht operationeel onder de naam 'havenboegschroef'. Hierin participeren vijf diensten, DHMR, Politie (ZHP), Douane, ILT en DCMR.

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

ILT werkt aan naleving voor een veilige en duurzame leefomgeving en een veilig transport. Zij is verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op de koopvaardij, de visserij en de binnenvaart. Daarnaast houdt zij toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de overbrenging van afvalstoffen (EVOA). Tenslotte is ook port security een belangrijk aandachtspunt.

ILT werkt op het gebied van het vervoer van lading per zeeschip, EVOA en Gevaarlijke stoffen, vooral samen met de Douane. Ten aanzien van het verantwoord vervoeren en afvoeren van (gevaarlijke)stoffen wordt nauw samengewerkt met de politie. In het reguliere binnenvaart toezicht zijn de politie, RWS, HbR en HbA de vaste partners. ILT volgt daarbij de landelijk afgesproken prioriteiten. Het toezicht op zee op de koopvaardij

en visserij wordt in kustwachtverband uitgevoerd. In de havens wordt met de havenbedrijven afgestemd wie wanneer aan boord van schepen gaat om dubbele controles te voorkomen en de toezichtlast zo veel mogelijk te beperken.

Om de samenwerking verder te ontwikkelen zal ILT initiatief blijven nemen in de ontwikkeling van gezamenlijke toezichtinstrumenten en het beschikbaar maken van deze instrumenten voor de partners. Tevens participeert en waar mogelijk faciliteert ILT de overlegstructuren tussen de partners zoals het Directeurenoverleg en het Tactisch overleg. Hoewel ILT een landelijk opererende dienst is participeren zij in de diverse regio's om afspraken te maken over gezamenlijk optreden op diverse thema's.

Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW)

De Inspectie SZW houdt toezicht op diverse arbeidsgerelateerde wetten zoals de Wet Minimumloon, de Wet arbeidsvreemdelingen, de Arbeidstijdenwet en de ARBO wet. Voor deze laatste is ILT voor de zee- en binnenvaartschepen gemandateerd. Daarnaast heeft de Inspectie SZW een rol in de samenwerking rond het BRZO toezicht. Deze laatste valt echter buiten de scope van de samenwerking in Veilig vervoer over Water.

Uit signalen van de autoriteiten in de verschillende west Europese landen, blijkt dat personeel stelselmatig te lang moet werken en wordt onderbetaald. Daarom richten we ons in de komende jaren op de arbeidsomstandigheden (betaling, werkomstandigheden en huisvesting) van het (horeca)personeel aan boord. In de samenwerking in Aquapol verband worden actiedagen georganiseerd waarin politie en ILT meewerken. De uitvoering van inspecties gebeurt op basis van gezamenlijke (ISZW / politie) risico-analyse. Er wordt op het gebied van uitbuiting in het komende jaar geen specifiek thema georganiseerd. Wel werken de diensten samen op casus niveau door informatie uit te wisselen en waar nodig inzet te plegen. De Inspectie SZW zal samen met ILT het komend jaar vooral gaan inventariseren welke en waar ARBO risico's in de scheepvaart voor komen. Tevens zal er meer aandacht zijn voor de eenduidige vastlegging van ARBO incidenten en near-misses om zo een beter beeld te krijgen van de ARBO risico's in de zee- en binnenvaart.

Koninklijke Marechaussee (KMar)

De KMar is verantwoordelijk voor grensbewaking, het opsporen van mensenhandel / mensensmokkel en het tegengaan van identiteitsfraude. Zij voert deze taken uit in nauwe samenwerking met de (Zeehaven) politie. Daarnaast voert de KMar voor de overige ketenpartners de oog en oor functie uit en deelt de informatie die daaruit voortkomt.

De KMar werkt ook samen in Kustwacht verband met oa de NVWA, RWS, ILT, de nationale politie. Daarbij wordt vooral gewerkt met zogenaamde IGO opdrachten. IGO staat voor informatie gestuurd optreden. De IGO-opdrachten uitgevoerd door de Kustwacht richten zich steeds meer op gesignaleerde afwijkingen (selectief toezicht) in het gedrag op de Noordzee. Aan de hand van de specifieke en/of algemene informatie (incl. operationele analyses/trends) kunnen de handhavende partners gerichter (slagvaardiger) optreden/interveniëren. Hierbij past een zakelijke houding op basis van geconstateerde feiten (transparantie). Een goede samenwerking tussen de partners, informatiepositie en het uitwisselen van informatie tussen/met de partners, voor zover wet- en regelgeving dit toelaten, is hierbij van groot belang.

Nationale politie (LE en ZHP)

De Nationale politie is op scheepvaartgebied bezig in twee organisatieonderdelen. De Landelijke eenheid (voorheen KLPD) en de Zeehavenpolitie Rotterdam. De politie heeft een aantal aandachtsvelden waaronder het opsporen van transportcriminaliteit, fysieke veiligheid, ondermijning, milieucriminaliteit, en uitbuiting. De politie is vooral actief in het strafrecht / opsporing maar ook als toezichthouder (bestuursrechtelijk). Zij acteren zowel op zee als op de binnenwateren. Zij hanteren de gedachte van niet praten over samenwerking en zeggen dat we het goed doen en nog beter gaan doen, maar echt concreet samenwerken, samen controleren en samen laten zien wie de overheid is.

Er wordt door de politie veel samengewerkt met andere diensten op specifieke dossiers. In deze samenwerking wordt informatie uitgewisseld om zo vooral op basis van informatie, gerichte toezicht en opsporing in te kunnen zetten. Vanuit de ZHP wordt structurele samenwerking op een aantal onderdelen met andere toezichthouders op het gebied van de binnenvaart. Met ILT wordt iedere twee weken gezamenlijk op ADN gecontroleerd. Daarnaast zijn er acties waarbij direct in verschillende vormen wordt samengewerkt met het Havenbedrijf Rotterdam, RWS en ILT. Denk daarbij aan acties op vaar- en rusttijden en bemanningssterkte en scheepsafvalstoffen in de binnenvaart, EVOA controles met ILT en de Douane. Met ILT en ISZW wordt samengewerkt in het toezicht / opsporing van tewerkstelling/arbeidsomstandigheden passagiersvaart (rijncruisers), Uitbuiting.

De politie is vaak als eerst ter plaatse bij incidenten en scheepsongevallen en werkt samen met diverse diensten zoals DCMR, ISZW, HBR, ILT en RWS aan de incidentafhandeling, ongevalonderzoek en opvolging in (straf)rechterlijke onderzoeken.

Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA)

De NVWA houdt binnen de scope de samenwerking in Vervoer over Water toezicht op import en export veterinaire producten die worden aangeleverd via private keurpunten. Daarmee wordt vooral samengewerkt met de Douane. De NVWA heeft voor de controles van lading in containers wel een oog en oor functie en werkt actief aan het stimuleren van methodiek voor deze gemeenschappelijke signaleringspunten.

In kustwachtverband werkt de NVWA mee aan de verbetering van de naleving van milieureggeving vooral bij mijnbouwinstallaties en aan het bevorderen van de naleving van het visserijbeleid.

Rijkswaterstaat (RWS)

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor een Veilig en Vlot scheepvaart-verkeer en schoon water. Binnen de scope van het Toezichtsplan betekent dit dat Rijkswaterstaat zich richt op onderwerpen die gerelateerd zijn aan “het varende schip” en scheepsafvalstoffen. RWS richt zich in samenwerking met andere diensten op de uitvoering van de risicopunten in de binnenvaart die in 2017 / 2018 prioriteit krijgen. Dit zijn de speerpunten Vaar- en rusttijden en bemanningsterkte, het speerpunt vaargedrag beroepsvaart en recreatievaart, het speerpunt communicatie en AIS en het speerpunt scheepsafvalstoffen. Voor alle andere onderwerpen binnen de speerpunten vervult Rijkswaterstaat een oog- en oorfunctie.

Voor de verdere ontwikkeling van de samenwerking zet RWS zich actief in door aanwezigheid en deelname in het Tactisch Overleg en Directeurenoverleg en de deelname in de daaraan gerelateerde werkgroepen zoals Risico analyses en effectmeting handhaving recreatievaart.

Rijkswaterstaat is een landelijke dienst die zich conformeert aan de landelijk afgesproken speerpunten. Deze speerpunten zijn gezamenlijk opgesteld en zijn tot stand gekomen op basis van een risico analyse en zijn dus risico gericht. Rijkswaterstaat is ook actief in de regio's. Ook daar zitten belangrijke partners waarmee wordt samengewerkt aan regionale speerpunten. Bijvoorbeeld op het thema scheepsafvalstoffen. Hierbij wordt samengewerkt met Regionale Uitvoeringsdiensten, Havenbedrijven, ILT en politie.

De samenwerking wordt bevorderd door inspecties waar mogelijk samen met andere diensten uit te voeren. ILT en RWS voeren binnenvaartwetinspecties uit waarbij samen gevaren wordt op patrouillevaartuigen van RWS. Ook wordt samen gevaren met de Douane voor de uitvoering van accijnscontroles op restlading en bunkers. De uitgevoerde inspecties worden geregistreerd in de eigen systemen van RWS en gedeeld met andere diensten ten behoeve van de uitvoering van een analyse. Analyse van scheepsongevallen en/of inspecties worden opgemaakt om gericht dus risicogericht te kunnen handhaven.

In de noordelijke provincies wordt onder regie van RWS samengewerkt op diverse onderwerpen. Een belangrijk risicogebied is het snelvaren op de Waddenzee. De snelheidsverschillen tussen beroepsvaart en recreatievaart en schade aan de natuur zijn de belangrijkste redenen om hier aandacht aan te geven. Extra aandacht wordt ook ingegeven door een handhavingsverzoek van een zevental recreatie belangen organisaties. Gezamenlijke diensten gaan dit uitvoeren door metingen te verrichten en extra aanwezig te zijn.

Colofon

Dit jaarplan 2017 is een uitgave van de samenwerkende overheidsdiensten in het scheepvaartdomein in het Directeurenoverleg Veilig Vervoer Over Water:

- Douane
- Havenbedrijf Amsterdam
- Havenbedrijf Rotterdam
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
- Koninklijke Marechaussee
- Kustwacht
- Nationale Politie
- Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
- Openbaar Ministerie
- Rijkswaterstaat

onder redactie van ILT\Scheepvaart
Rijksinspectiekantoor
Westelijke Parallelweg 4
3331 EW Zwijndrecht

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.inspectieloket.nl
april 2017