

# Handhavingsplan Noordzee 2010



**Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee**

**Versiebeheer**

<b>Versie</b>	<b>Datum</b>	<b>Toelichting</b>
0.5	19 november 2009	Handhavingsplan 2010 met laatste wijziging (douane) vastgesteld Raad voor de Kustwacht 18 november 2009.

**Wijzigingen**

<b>Versie</b>	<b>Datum</b>	<b>Omschrijving wijzigingen</b>	<b>Auteur</b>
0.1	26 maart 2009	Eerste concept ten behoeve van BHN d.d. 31 maart 2009	M.N.J. Smit
0.2	23 april 2009	Tweede concept ten behoeve van BHN d.d. 12 mei 2009	M.N.J. Smit
0.3	19 mei 2009	Derde concept ten behoeve van PKHN d.d. 28 mei 2009	M.N.J. Smit
0.4	11 juni 2009	Handhavingsplan 2010 ten behoeve van RvdKW d.d. 8 juli 2009	M.N.J. Smit
0.5	19 november 2009	Definitief Handhavingsplan 2010 ten behoef van de ministerraad.	J.A. Eijkelenboom
0.6	1 december 2009	Aanvulling CEKI en Defensie in definitief HH	J.A. Eijkelenboom

**Inhoud**

Lijst van afkortingen	4
Hoofdstuk 1: Samenwerking in kustwachtverband	6
Hoofdstuk 2: Handhavingsplan	9
Hoofdstuk 3: Verkeer	11
Hoofdstuk 4: Milieu	15
Hoofdstuk 5: Visserij	21
Hoofdstuk 6: Grenstoezicht	27
Bijlage 1: Besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7-stappenmodel	33
Bijlage 2: Matrix Handhaving 2010: producten en PINS	35

**Lijst van afkortingen**

APB	Activiteitenplan en Begroting
AID	Algemene Inspectiedienst
AIS	Automatic Identification System
ARM	AIS-Radar-Monitoring
BBK	Besluit Bodemkwaliteit
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CEPCO	Coordinated Extended Pollution Control Operation
CDW	Communautair douanewetboek
CFCA	Community Fisheries Control Agency
DIC	Douane Informatie Centrum
DNZ	Dienst Noordzee
DWR	Diepwaterroute
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EEG	Europese Economische Gemeenschap
EG	Europese Gemeenschap
EMSA	European Maritiem Safety Agency
ERS	Electronic Reporting System
EU	Europese Unie
EU-VIS	Europees Visumsysteem
FP	Functioneel Parket
GDS	Groep Douane Samenwerking
GT	Gross Tonnage
GTB	Geïntegreerd Toezicht Buitengrens
GTS	Gericht Toezicht Scheepvaartverkeer
HHdesk	Handhavingsdesk Kustwacht
HMCN	Hydro Meteo Centrum Noordzee
IBN 2015	Integraal Beheerplan Noordzee 2015
ICAO	International Civil Aviation Organization
IGO	Informatie Gestuurd Optreden
IMO	International Maritime Organization
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JDP	Joint Deployment Programs
KLPD	Korps landelijke politiediensten
KMar	Koninklijke Marechaussee
KOA	Kustwacht opsporingsambtenaar
KW	Kustwacht Nederland
KWC	Kustwachtcentrum
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LO	Liaison Officier
LOA	Lengte Over Alles
Luwa	Luchtwaarnemer
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MK	Maritieme Kamer
NEAFC	North East Atlantic Fisheries Commission
NCP	Nationaal Continentaal Plat
OM	Openbaar Ministerie
OSPAR	Verdrag van Oslo en Parijs
PIN	Prestatie-indicator
PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
PV	Proces-verbaal
RWS	Directoraat-generaal Rijkswaterstaat
RWS DNZ	Rijkswaterstaat Dienst Noordzee
SAG	Sectorbreed Afstemmingsoverleg Grenstoezicht
SBB	Sagitta Binnen Brengen
SIS	Signaleringssysteem
SGC	Schengengrenscode
SLAR	Side looking Airborn Radar
SodM	Staatstoezicht op de Mijnen

TCDW	Toepassingsverordening van het Communautair Douane Wetboek
TEZ	Toezicht Eenheid Zeevaart
UNZ	Unit Noordzee
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VGEM	Veiligheid, Gezondheid, Economie en Milieu
VLUVERO	Vluchten, Verontreinigingen en Overtredingen
VMS	Vessel Monitoring through Satellite
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
VSS	Verkeersscheidingstelsel
VTS	Vessel Traffic Services
WVVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
ZHP	Zeehavenpolitie

## Hoofdstuk 1: Samenwerking in kustwachtverband

### 1.1. Inleiding

In het verband van de Kustwacht Nederland werken verschillende diensten vanuit verschillende handhavingstaken met elkaar samen. Daarbij is het doel om te komen tot bevordering van de naleving en daarmee tot het gewenste effect: een schone en veilige Noordzee. Om dat effect te realiseren is het van belang de synergievoordelen van de samenwerking in kustwachtverband te bewerkstelligen. Samen informatieposities verbeteren, samen analyseren, toezicht uitoefenen vanuit een clusteroverstijgend perspectief vraagt aandacht en sturing om die gezamenlijkheid te benutten en uit te nutten.

### 1.2. Rol van de Handhavingsdesk van het kustwachtcentrum

Om synergievoordelen te realiseren is de Handhavingsdesk Kustwacht van essentieel belang. De HHdesk is de intermediair tussen de Kustwacht Nederland en de uitvoerende diensten, tussen de verschillende informatiehuizen en de operationele kustwachteenheden (varend en vliegend) en tussen de operationele kustwachteenheden en de meldkamers van betrokken diensten. In de handhaving op, rond en boven de Noordzee is de HHdesk daarmee de spin in het web.

Voor de handhaving en de dienstverlening stelt het personeel van de HHdesk zich ten doel om de participanten in kustwachtverband zo goed mogelijk van dienst te zijn.

De HHdesk geeft in overleg met de *Duty Officer* namens de Directeur Kustwacht controleopdrachten uit aan de operationele eenheden en herprioriteert deze indien noodzakelijk. De HHdesk geeft prioritering van operationele inzet van vlieg- en vaartuigen samen met *Duty Officer* in overleg met en in opdracht van de Directeur Kustwacht, indien niet kan worden voldaan aan een actuele operationele situatie.

De HHdesk verleent tijdens calamiteiten ondersteuning aan de Directeur Kustwacht en registreert alle bijzonderheden en incidenten in een daartoe beschikbaar registratiesysteem.

Het is voor de handhaving voor nu en in de toekomst van eminent belang dat de HHdesk 24 uur per dag operationeel kan zijn. Het streven is de kwaliteit van de HHdesk (bezetting, producten) verder te verbeteren. Dit vereist een actieve deelname van alle participanten binnen het kustwachtverband om de benodigde bezetting daartoe te realiseren. Immers de Kustwacht wil 24/7 aanwezig zijn in termen van beschikbaar en dienstbaar, en voor een deel ook zichtbaar. Zichtbaarheid wordt bereikt door daadwerkelijk toezichtactiviteiten uit te voeren. Daarbij is het essentieel dat de handhavingaspecten van de verschillende diensten continue in de waarneming worden betrokken. Over bijzonderheden en niet-naleving vindt tijdige uitwisseling van informatie plaats. Intern tussen dienstverlening, toezicht en opsporing, maar ook tussen nationale en internationale handhavende diensten.

Handhaving op de Noordzee vindt plaats op basis van informatie. De HHdesk heeft onder meer de beschikking over:

- het Automatic Identification System (AIS). Met behulp van dit systeem kan AIS plichtige scheepvaart, dat wil zeggen schepen > 300 GT, vanuit het Kustwachtcentrum worden waargenomen;
- het Vessel Monitoring through Satellite (VMS). Met behulp van dit systeem kan ook niet-AIS plichtige scheepvaart vanuit het Kustwachtcentrum worden waargenomen, te weten: vissersvaartuigen met een Lengte Over Alles (LOA) vanaf 15 meter;
- de radarbeelden van de verschillende Vessel Traffic Services (VTS) centra langs de kust, waarmee behoudens de zeer kleine scheepvaart (< 10 meter), de stromen op de Noordzee tot 10 mijl uit de kust inzichtelijk zijn. Voor grotere schepen is het radarbereik groter. In 2008 is het bijna kustdekkend AIS-Radar Monitoring (ARM) geïmplementeerd. Dit heeft het zicht op de niet-AIS plichtige scheepvaart drastisch doen veranderen en geleid tot een aanzienlijke verbetering in de informatiepositie van de HHdesk.

Voor het informatie gestuurd optreden (IGO) wordt verder gebruik gemaakt van diverse datastations en de informatie uit de satellietbeelden, de luchtsurveillance, varende surveillance, historisch opgeslagen informatie en de digitale gegevens uit de systemen van de participanten in de Kustwacht Nederland en andere instanties.

### 1.3. *Conditie en inzet van (overige) middelen*

Voor een effectieve handhaving op de Noordzee is ook de efficiënte inzet van beschikbare (technische) hulpmiddelen van groot belang. Aan die inzet zijn de nodige condities verbonden. Voor die efficiënte inzet geldt onder meer het volgende.

- Voor de handhaving op de Noordzee beschikt men in 2010 over in totaal 10.500 uren IGO-kustwacht surveillance met alle varende middelen.
- Voor de handhaving op de Noordzee beschikt men in 2010 over in totaal 1.500 uren IGO-kustwacht surveillance met alle vliegende middelen<sup>1</sup>.
- Het streven is gericht op het verhogen van de inzet van een kustwachtvliegtuig tot 24/7 permanente inzetbaarheid op 1.5 uur notice (dit is tijd tussen alarmering crew en blocks-off).
- De HHdesk is 24/7 operationeel met minimaal 1 functionaris.
- Kustwacht Opsporingsambtenaar (KOA). Het streven is de verbalisanten en de toezichtambtenaren in kustwachtverband (HHdesk-medewerkers, opstappers en luchtwaarnemers) breder in te zetten dan louter voor de eigen handhavingstaken van de diensten. Daarvoor is het nodig dat de betrokken ambtenaren voor elkaars wetgeving kunnen handhaven, d.w.z. opsporen en toezichthouden. Voor *opsporingsdoeleinden* zijn er inmiddels geen juridische drempels meer. Reeds in 2009 is een werkgroep gestart met het werken aan de oplossing van de praktische problemen en aan het elkaar opleiden. Het OM heeft in dit verband toegezegd parketsecretariscapaciteit vrij te maken, zodat op het KWC een kwalitatieve toets van en sturing aan de onderzoeken en processen-verbaal kan worden gedaan. Bovendien wordt daardoor de lijn tussen de handhavers en het OM nog korter. In 2009 is met deze werkwijze reeds een aanvang gemaakt. Voor het delen van elkaars *toezicht*taken is meer nodig. De verschillende wetgeving die de toezichttaken aan bepaalde ambtenaren toedeelt, moet worden onderzocht om te beziën of de betreffende toezichttaak ook door een ander dan de aangewezen persoon mogelijk is, en zo niet, hoe dit dan geregeld dient te worden. Dit beleidsmatige en wetgevende traject is in 2009 aangevangen en zal in 2010 leiden tot eerste concrete stappen.
- Informatieconvenant. Reeds in 2009 wordt er een informatieconvenant gesloten tussen de verschillende diensten in het verband van de Kustwacht Nederland op basis waarvan onderling informatie kan worden uitgewisseld. In 2010 zal er in kustwachtverband aan de hand hiervan worden gewerkt.
- Toezicht: Veiligheidsconcept Noordzee. Op 15 april 2009 heeft de Raad voor de Kustwacht ingestemd met het Plan van Aanpak voor de pilot-fase 'Methode Veiligheidsconcept voor de Noordzee' d.d. 11 maart 2009. De basis van deze methode is het gezamenlijk en gecoördineerd waarnemen van alle objecten binnen het doelgebied van de Noordzee. Op basis van door diensten opgestelde risicoprofielen over objecten wordt van alle objecten een risicogradatie bepaald. Overschrijdt een object een bepaalde risicowaarde, dan volgt uit deze methodiek een attentiesignaal en een omschrijving van het gevonden risico. Aan de hand hiervan wordt de toezicht-/opsporingsinzet bepaald. Besloten is (de uitvoering van de) de pilot in te bedden onder de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Het eindrapport van de pilot-fase wordt in november 2009 opgeleverd en zal, afhankelijk van het oordeel hieromtrent van de Raad voor de Kustwacht, in 2010 leiden tot vervolgstappen.
- Toezicht: trajecten die het werkterrein van meerdere toezichthouders raken, worden gezamenlijk uitgevoerd. Te denken valt hierbij aan de in Hoofdstuk 3: Verkeer beschreven projecten voor de 2<sup>e</sup> Maasvlakte.
- Opsporing: het OM sluit handhavingarrangementen met de diverse partners die in kustwachtverband werkzaam zijn. In 2009 en 2010 zal een aanvang worden gemaakt met

<sup>1</sup> Onder kustwacht surveillance vliegtuig wordt verstaan een uur of een gedeelte daarvan, dat wordt gevlogen ten behoeve van handhavingstaken boven de Noordzee.

het in die handhavingsarrangementen benoemen van de taken op de Noordzee en het benoemen van de 'zaken die ertoe doen'. Dit zal bij de afzonderlijke diensten op basis van zogenoemde preweegdocumenten en projectvoorstellen leiden tot grotere opsporingsonderzoeken<sup>2</sup>.

Een en ander leidt tot de navolgende 'algemene' prestatie-indicatoren (PINS)<sup>3</sup> voor 2010:

- 10.500 uren IGO-kustwachtsurveillance met alle varende middelen;
- 1.500 uren IGO-kustwachtsurveillance met alle vliegende middelen;
- 24/7 permanente inzetbaarheid van een kustwachtvliegtuig op 1.5 uur notice (dit is tijd tussen alarmering crew en blocks-off), en
- 24/7 operationele HHdesk met minimaal 1 functionaris.

#### 1.4. *Planning, control en bestuurlijke informatie*

Om de handhaving op de Noordzee verder te verbeteren is naast de planning ook de verantwoording van groot belang. Door te beschikken over inhoudelijke informatie over geconstateerde risico's, bijzonderheden en over de realisatiecijfers van de uitgevoerde handhavingstaken kan die beoogde verbetering worden gerealiseerd. Op die wijze kan ook de synergie in het verband van de Kustwacht Nederland en met de relevante omgeving stapsgewijs groeien.

Periodiek (maandelijks, per trimester en jaarlijks) rapporteert de Directeur Kustwacht aan de verschillende participanten in het verband van de Kustwacht Nederland. De Directeur Kustwacht en de participanten maken daartoe gedetailleerde afspraken over aard en inhoud van de gewenste rapportages. In ieder geval wordt daarbij gerapporteerd over de PINS en te nemen dan wel inmiddels genomen beheersmaatregelen bij geconstateerde tekortkomingen (met betrekking tot de PINS).

De handhaving op de Noordzee is ook gebaat bij inzicht in de realisatiecijfers in de keten dienstverlening, (interventie in het kader van) toezicht, opsporing en vervolging. Om die reden is het van belang dat de indeling van de bestuurlijke informatie die de Directeur Kustwacht in zijn rapportages hanteert aansluit op de wensen en de mogelijkheden die het OM heeft. Ook hier vormen de PINS de basis. Op die wijze kunnen ook de realisatiecijfers over de afdoening door het OM op een inzichtelijke wijze een bijdrage leveren aan een groeiend inzicht en een verdere verbetering van de handhaving op de Noordzee in het verband van de Kustwacht Nederland.

<sup>2</sup> In de fase van projectvoorbereiding (fase voorafgaand aan een eventueel opsporingsonderzoek/project) komt men op basis van een preweegdocument en projectvoorstel tot een afgewogen beslissing bij de intake van onderzoeken. Een preweegdocument is in ieder geval vereist voor alle opsporingsonderzoeken die naar verwachting meer dan een bepaald aantal uren onderzoek vergen.

<sup>3</sup> Zie Hoofdstuk 2.1.



## Hoofdstuk 2: Handhavingsplan

### 2.1. Doel Handhavingsplan

De Kustwacht Nederland voert op de Noordzee dienstverleningstaken en handhavingstaken uit. De participanten in de PKHN formuleren daartoe jaarlijks een handhavingsplan. Met de uitvoering van dit handhavingsplan levert de Kustwacht Nederland een belangrijke bijdrage aan een veilige en schone zee en aan de naleving van de daar geldende wet- en regelgeving. De geplande dienstverleningstaken worden in een separaat document verwoord.

In het Instellingsbesluit Kustwacht Nederland<sup>4</sup> van eind 2006 is de volgende definitie van het Handhavingsplan opgenomen:

Een plan waarin de gewenste output van de Kustwacht op het gebied van handhaving is geformuleerd voor het komende jaar met een doorkijk naar de vier jaren daarna, op basis van beleidsdoelen en beleidsprioriteiten, opgesteld door de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie, en vastgesteld door de Ministerraad (artikel 1 aanhef en onder e).

In dit plan zijn de handhavingstaken van de Kustwacht Nederland voor 2010 geformuleerd. Verder is een doorkijk tot 2014 opgenomen. De basis voor beide elementen zijn, naast de doelen voor de handhaving, de ervarings- en onderzoeksgegevens uit voorgaande jaren. Getracht is de taken SMART<sup>5</sup> te verwoorden in producten en prestatie-indicatoren (PINS).

In dit plan wordt het volgende onder een prestatie-indicator verstaan:

Prestatie-indicator (PIN) is een meetbare kwantitatieve of kwalitatieve grootheid die de ontwikkeling van bepaalde output weergeeft.

PINS bestaan uit een combinatie van de stuurgetallen (indicatoren voor de te bereiken effecten) en de streefwaarden (gewenste waarden van de stuurgetallen aan het einde van de planperiode) van het 7-stappenbesturingsmodel. Dit model wordt gehanteerd door de PKHN. Voor een beschrijving van dit model wordt verwezen naar bijlage 1.

Een aantal van de in dit Handhavingsplan opgenomen PINS was in 2009 voor het eerst beschikbaar en is gedurende dit jaar op informatiewaarde getoetst. Daarnaast is een aantal nieuwe PINS toegevoegd. Een samenvattend overzicht van de PINS is opgenomen in bijlage 2.

### 2.2. Inhoud en indeling Handhavingsplan

Na de inleidende hoofdstukken zijn in de hoofdstukken 3 t/m 6 de handhavingstaken voor 2010 per cluster (of deelgebied) verwoord. Deze clusters zijn:

- Verkeer;
- Milieu;
- Visserij en
- Grenstoezicht.

In deze indeling ziet het cluster Visserij op een specifieke doelgroep, terwijl de andere clusters zien op deelgebieden van de handhaving. De keuze voor deze specifieke aanpak van de sector Visserij is gemaakt in de aanloop naar het Handhavingsplan 2008. Onderzoeksresultaten vormen de basis voor deze doelgroepaanpak (zie hoofdstuk 5).

<sup>4</sup> Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie houdende instelling van een Kustwacht voor Nederland, Stcrt. 23 november 2006, nr. 229

<sup>5</sup> Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden

### 2.3. *Kustwacht Nederland*

Sinds 1 januari 2007 is er een Kustwacht Nederland nieuwe stijl. Met de vorming van de Kustwacht Nederland nieuwe stijl zijn taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Kustwacht Nederland helder belegd en kunnen belangenafwegingen omtrent de kustwachttaken transparant en integraal plaatsvinden. Daarmee zijn belangrijke voorwaarden geschapen voor een effectief en efficiënt optreden door de Kustwacht Nederland.

De verantwoordelijkheid voor het beheer en de taakuitvoering van de Kustwacht Nederland is belegd in één hand: bij de Minister van Defensie. De Directeur Kustwacht wordt aangesteld door de Minister van Defensie gehoord de Raad voor de Kustwacht. De Directeur Kustwacht krijgt daarbij jaarlijks de verantwoordelijkheid een opdracht van de Ministerraad uit te voeren, waarvoor hij de benodigde bevoegdheden en middelen ter beschikking heeft en de kosten van de uitvoering in beeld zijn gebracht. De Directeur Kustwacht vertaalt de gevraagde output uit het Dienstverleningsplan resp. het Handhavingsplan, in overleg met de opdrachtgevers, naar een concept 'Activiteitenplan en Begroting' (APB) en geeft mogelijke knelpunten aan. Deze eerste versie wordt in het Kustwachttriemanschap behandeld. Het concept APB wordt vervolgens, met de eventueel resterende knelpunten, voorgelegd aan de Raad voor de Kustwacht waar een integrale belangenafweging omtrent de kustwachttaken plaatsvindt alvorens het afgestemde APB wordt doorgeleid naar de Ministerraad. Het in de Ministerraad vastgestelde APB vormt het mandaat voor de uitvoering door de Directeur Kustwacht.

Ook stelt de Directeur Kustwacht, op basis van het Handhavings- en Dienstverleningsplan, een Informatieplan op waarin de informatiebehoefte, de informatieproducten en werkwijze van het informatiecentrum worden opgesteld. Het plan ziet op de uitvoering van zowel de dienstverlenings- als de handhavingstaken. Er wordt naar gestreefd om in 2010 een update van het Informatieplan Kustwacht gereed te hebben. Hierbij zal worden aangesloten bij de ontwikkelingen in het kader van het Veiligheidsconcept Noordzee.

### 2.4. *Werking Handhavingsplan*

Het Handhavingsplan is een document waarin de gewenste handhaving door de Kustwacht Nederland is verwoord. De gekozen opzet van het Handhavingsplan heeft tot doel om:

- duidelijke (prestatie)doelen te stellen aan de Directeur Kustwacht;
- eenvoudig en periodiek te kunnen sturen op de realisatie;
- eenvoudig en periodiek te kunnen toetsen in hoeverre de Directeur Kustwacht de gestelde doelen heeft gerealiseerd. De controle moet inhoudelijk en logisch aansluiten bij de planning. Naast het bieden van inzicht in de realisatiecijfers is ook de inhoudelijke, kwalitatieve duiding van deze kwantitatieve resultaten daarbij van belang;
- de PKHN, de beleidsverantwoordelijke departementen en de betrokken handhavingdiensten in staat te stellen aan te tonen in hoeverre de activiteiten van de Kustwacht Nederland een bijdrage leveren aan de realisatie van de beoogde beleids- en handavingsdoelen.

## Hoofdstuk 3: Verkeer

### 3.1. Essentie handhavingsbeleid: verbetering verkeersgedrag

In 2005 is in opdracht van de PKHN een studie verricht naar het handhavingsbeleid verkeersveiligheid op de Noordzee.<sup>6</sup> Op basis hiervan is destijds besloten de handhaving in het bijzonder te richten op verbetering van het verkeersgedrag van:

- de categorieën tankschepen die verplicht zijn door de Diepwaterroute (DWR) te varen;
- de gebruikersgroep visserij in en nabij het Verkeersscheidingsstelsel (VSS) Terschelling.

Naast de gerichte aandacht voor deze twee gebruikersgroepen omvat het reguliere verkeerstoezicht tevens alle scheepvaartverkeer:

- in en nabij de Verkeersscheidingsstelsels;
- in de Zone Kustverkeer;
- in de Veiligheidszones mijnbouw<sup>7</sup> en windturbineparken;
- in de Aanloopgebieden Eemshaven, Brandaris, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Rotterdam en Scheldemonden en
- in de overige territoriale wateren.

De uitvoering krijgt binnen kustwachtverband gestalte in een combinatie van AIS-Radar-Monitoring (ARM) vanaf de HHdesk en varende en vliegende toezicht. De afhandeling wordt gecoördineerd door het Bureau Zeeaken van de Unit Noordzee/DWP. De Zeehavenpolitie is hierin partner zowel bij de uitvoering van verkeerstoezicht (aanloopgebied Rotterdam) als bij de afhandeling van verkeerszaken.

### 3.2 Handhaving verkeersveiligheid in 2008: evaluatie<sup>8</sup>

Vanaf 2007, na het succes van de pilot<sup>9</sup>, vindt verkeerstoezicht op de Noordzee mede plaats door monitoring vanaf de HHdesk met behulp van AIS respectievelijk het geïntegreerde systeem van ARM. Als gevolg hiervan is het aantal waargenomen verkeersovertredingen op zee in de periode 2004-2007 meer dan verdubbeld; van 150 in 2004 naar 316 in 2007, waarvan 60% waargenomen via AIS-monitoring.

In 2008 is deze toename bijna tot stilstand gekomen; er zijn in totaal 325 verkeersovertredingen gesignaleerd, waarvan 65% via ARM. Dit betekent, gelet op het jaarlijks aantal scheepsbewegingen op de Noordzee van 260.000, respectievelijk de gemiddeld per dag op zee aanwezige 336 schepen<sup>10</sup>, een overtredingsfrequentie van < 1%, of wel een nalevingsniveau van > 99%.

De afhandeling van de 325 verkeersdossiers is gecoördineerd door het Bureau Zeezaken van de Unit Noordzee/DWP. Hiervan zijn 159 (49%) afgedaan via parate executie voor een totaalbedrag van € 584.112,--. Het schikkingsbedrag voor DWR-overtredingen is gemiddeld € 4.766,-; voor VSS-overtredingen € 1.771,--. Er zijn 120 (37%) processen-verbaal opgemaakt, 42 (13%) zaken zijn opgelegd en 4 (1%) afgedaan middels een waarschuwing of mutatie. De Unit Noordzee/DWP werkte 226 (69%) zaken af, de kustplaatsen DWP 58 (18%) en de Zeehavenpolitie 41 (13%) .

<sup>6</sup> Handhaven van de Verkeersveiligheid op de Noordzee (2005).

<sup>7</sup> Als bedoeld in artikel 43 Mijnbouwwet.

<sup>8</sup> Een meer uitvoerige evaluatie is als apart document bijgevoegd

<sup>9</sup> In 2005 en 2006 is door de Unit Noordzee (KLPD) geëxperimenteerd met AIS-monitoring in combinatie met luchtwaarneming. De ervaringen hiermee zijn gebruikt voor de pilot 'Toepassing Automatic Identification System (AIS) voor het scheepvaartverkeerstoezicht' (0-meting), binnen de pilot '5<sup>e</sup> stoel' (de 'oude' benaming van de huidige HHdesk), eind 2006.

<sup>10</sup> www.noordzeeloket.nl

### 3.3 Handhaving verkeersveiligheid in 2010

Het totaal aantal in 2008 waargenomen verkeersovertredingen van 325 vormt nog geen 1% van de eerder vermelde 'aantal scheepsbewegingen/aantal schepen gemiddeld per dag op de Noordzee aanwezig'. Dit betekent dat de Kustwacht Nederland bij het handhaven van de verkeersveiligheid op de Noordzee een nalevingspercentage scoort dat ligt tussen de 99% en 100%. Dit zijn in vergelijking tot 'op het land' behaalde percentages extreem hoge cijfers. Het lijkt weinig realistisch te veronderstellen dat hierin nog veel verbetering is te behalen. Dit leidt overigens niet tot een pleidooi voor vermindering van de huidige handhavingsinspanning. Vooralsnog wijken gemiddeld zo'n twee maal per week geladen tankschepen af van de voor deze categorie voorgeschreven tankerroutering en vormen daarmee een bedreiging voor de milieu- en verkeersveiligheid op zee en aangrenzende gebieden. Het is ook daarom dat het Openbaar Ministerie in deze een 'zero-tolerance-beleid' voert. Voorgesteld wordt in navolging van de 0-meting in 2006 en de 1-meting in 2008 gedurende de laatste 3 maanden van 2010 een 'DWR 2-meting' te houden.

Hiervoor aangehaalde redenering geldt ook voor de overige gebruikersgroepen koopvaardij, visserij, werkvaart en recreatie met bijzondere aandacht voor de categorie (sport)visserij in relatie tot het gebruik van veiligheidzones. Vootzetting dus van het huidige niveau van verkeershandhaving in een mix van ARM en varende en vliegend toezicht, naar tijd en plaats gestuurd (IGO), teneinde het gerealiseerde nalevingsniveau van 99% te continueren. Dit zal ongetwijfeld bijdragen aan het beperken van het aantal scheepsongevallen met letsel- en/of milieuschade tot maximaal 20 op jaarbasis.

#### 3.3.1 Overbelading bagger- en zandwinvaart

Naar aanleiding van diverse inspecties en onderzoeken met betrekking tot het overbeladen van Nederlandse bagger- en zandwindschepen is gebleken dat overbelading veelvuldig voorkomt. Het betrof inspecties in het Scheldebekken en de regio Rotterdam Rijnmond, de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart naar aanleiding van het onderzoek naar het omslaan van de Nautilus in 2007 en een inventarisatie van Rijkswaterstaat naar het aantal gevallen van overbelading bij baggerschepen in 2007 (48% (herzien), 3214 reizen met overbelading). Deze inventarisatie heeft in november 2008 voor het jaar 2008 opnieuw plaatsgevonden; er was sprake van 37% (1903 reizen) reizen in overbeladen toestand. Het betrof hier schepen onder zowel Nederlandse als buitenlandse vlag<sup>11</sup>. De overbelading van schepen ondermijnt de zeewaardigheid en de stabiliteit van dit type schepen. Daarmee neemt het gevaar op omslaan, breken, zinken etc. toe. Dit vormt een bedreiging voor de veiligheid van opvarenden, de verkeersveiligheid en de milieuveiligheid op zee. Met name gezien de aard van de werkzaamheden op genoemde scheepstypen zijn overtredingen alleen te constateren op zee. Voor een effectieve handhaving is de inzet van de Kustwacht Nederland noodzakelijk. In 2010 worden in kustwachtverband ten minste 30 inspecties uitgevoerd door middel van visuele waarneming dan wel via fysieke controle aan boord. Na waarneming van overtredingen kan zowel voor een strafrechtelijk (OM) als een bestuursrechtelijk (via IVW) traject worden gekozen, waarbij, afhankelijk van de situatie ter plaatse, in eerste instantie meestal wordt gekozen voor een bestuursrechtelijke sanctie en in geval van recidive een strafrechtelijk traject. De gevraagde inspecties en het evaluatieverslag hebben tevens tot doel inzicht te krijgen in de huidige mate en omvang van de overbelading bij baggerschepen in het beheersgebied van de Kustwacht Nederland om daar de toekomstige prioritering en handhavingstrategie op aan te passen.

#### 3.3.2 Aanleg Maasvlakte 2

Op 1 september 2008 is in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) de aanleg van Maasvlakte 2 gestart; landwinning in zee tot 3 kilometer uit de kust van ongeveer 2000 ha met ruimte voor 1000 ha nieuw haven- en industriegebied en maatregelen ter compensatie van verlies aan natuurgebied. Thans (voorjaar 2009) is het 'Handhavingsplan Maasvlakte 2' van de Zeehavenpolitie Rotterdam in afronding. Dit plan beoogt de naleving te

<sup>11</sup> Momenteel is wetgeving in ontwikkeling die het verbod om dieper afgeladen te liggen dan de geldige diepgangsmarken, ook voor buitenlandse schepen laat gelden.

bevorderen van de specifieke maatregelen tijdens de aanlegfase van de Maasvlakte 2. Inmiddels is het werkgebied Maasvlakte 2, gelegen in het aanloopgebied Rotterdam-Maasmond, aangewezen waarbinnen het verboden is zich met een schip te bevinden. Overleg is gaande met de Zeehavenpolitie op welke wijze Kustwacht Nederland (al in 2009) kan bijdragen aan het toezicht hierop. Hetzelfde geldt voor het toezicht op de bagger- en zandwinning ten behoeve van Maasvlakte 2. In een gezamenlijke inspanning van Zeehavenpolitie Rotterdam en Kustwacht Nederland (IVW en UNZ/DWP) wordt aan een plan van aanpak gewerkt en is er ter plaatse al een eerste gezamenlijke handhavingsactie uitgevoerd (april 2009).

### 3.4 Prestatie-indicatoren 2010

Categorie / prioriteit	Gewenste effecten <sup>12</sup>	Stuurgetallen	Streefwaarden
<b>Scheepsongevallen</b>	Aantal significante verkeersongevallen < 20	1. Kustwacht-registraties 2. Processen-verbaal	1. <20 2. <20
<b>Tankerroutering / DWR</b>	Nalevingspercentage 99%	1. Processen-verbaal 2. Evaluatieverslag 3. 2-meting	1. <100 2. 1 3. 1
<b>Visserij</b>	Aandeel visserij in totaal aantal VSS-overtredingen <40%	1. Processen-verbaal 2. Evaluatieverslag	1. <80 2. 1
<b>Verkeerscheidingsstelsel Zone Kustverkeer Veiligheidszones mijnbouw &amp; windturbineparken Werkgebied Maasvlakte 2</b>	Nalevingspercentage 99%	1. Processen-verbaal 2. Evaluatieverslag	1. <200 2. 1
<b>Bagger- en zandwinvaart</b>	Terugdringen aantal reizen in overbeladen toestand.	1. Aantal inspecties 2. Evaluatieverslag	1. 30 2. 1

### 3.5 Een doorkijk naar 2014

Mede het gebruik van ARM heeft, na een aanvankelijke toename, in 2008 geleid tot een stabilisering van DWR en VSS gerelateerde overtredingen, resulterend in een 'over-all' nalevingspercentage van 99%. Het is niet realistisch te veronderstellen dat verbetering van dit getal haalbaar is. De verwachting is dat met voortzetting van de huidige (24/7) en gerichte handhavingsdruk dit hoge niveau van regel naleving kan worden gecontinueerd.

Met betrekking tot de visserij, de categorie schepen tussen 15 en 45 meter, zijn ontwikkelingen gaande die mogelijk leiden tot een AIS-verplichting voor deze groep. Een en ander is onderdeel van het derde maritieme pakket, opgenomen in de Traffic Monitoring Directive. Deze kwestie beweegt zich nog op Europees niveau. Nederland steunt deze nieuwe AIS-verplichting.

Het hoge nalevingsniveau versmalt de basis van de 'ongevallenpiramide' en zal daarom bijdragen aan vermindering van scheepvaartincidenten met een grote impact<sup>13</sup> en daarmee aan de uiteindelijke hoofddoelstelling van het scheepvaartverkeersbeleid op de Noordzee:

<sup>12</sup> Getallen te relateren aan aantal scheepsbewegingen/dagelijks gemiddelde aanwezigheid schepen op zee: bron [www.noordzeeloket.nl](http://www.noordzeeloket.nl). Effect wordt bereikt als getal streefwaarde niet wordt overschreden.

<sup>13</sup> Rapport 'Risk Based Inspection', IVW, april 2003, blz. 6.

- het scheppen van voorwaarden die een vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer van en naar Nederlandse havens bevorderen;
- het zorgdragen voor een zorgvuldige afstemming van de belangen van het scheepvaartverkeer op andere gebruiksfuncties en
- het scheppen van voorwaarden voor een veilige verkeersafwikkeling langs de Nederlandse kust.

## Hoofdstuk 4: Milieu

### 4.1. Inleiding

De Noordzee is het grootste natuurgebied van Nederland. Bij de handhaving op de Noordzee van de milieu wet- en regelgeving, wordt in Kustwachtverband een onderscheid aangebracht tussen het grijze en het groene milieu. Daarnaast is in dit cluster de handhaving van wetgeving met betrekking tot mijnbouw op de Noordzee toegevoegd.

Met het grijze milieu wordt bedoeld de kwaliteit van de lucht, de bodem en het water in relatie tot de leefomstandigheden van mensen en de ecologie. Om de vervuiling en de verstoring van het grijze milieu op de Noordzee zoveel mogelijk tegen te gaan zijn internationale afspraken in verschillende verdragen vastgelegd. De meest relevante in het kader van de handhaving zijn (1<sup>e</sup>) het Marpol Verdrag<sup>14</sup>, (2<sup>e</sup>) het Oskar Verdrag<sup>15</sup>, (3<sup>e</sup>) het Verdrag van Londen<sup>16</sup> en (4<sup>e</sup>) het Verdrag van Bonn<sup>17</sup>. Het beleid inzake dit onderwerp is terug te vinden in hoofdstuk 3 van de beleidsbrief zeevaart 2008.

Het groene milieu betreft de natuur- en landschappelijke waarden en de leefomstandigheden van flora en fauna. Om het groene milieu van de Europese natuur te beschermen hebben de lidstaten van de Europese Unie in 1979 en 1992 respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn aangenomen. Beide richtlijnen regelen dat lidstaten natuurgebieden aanwijzen die tezamen het Europees ecologisch netwerk Natura 2000 vormen. Deze richtlijnen zijn in de Natuurbeschermingswet 1998 vertaald voor de Nederlandse situatie.

De inbreng voor de Kustwacht Nederland ten aanzien van het groene milieu is in eerste instantie gelegen in het feit dat het personeel van de HHdesk een oog- en oorfunctie vervult. In tweede instantie dat de mogelijkheid wordt geboden een platform te leveren met of zonder handhavende opstappers, om mede vorm te geven aan de handhaving op grond van de Natuurbeschermingswet.

De handhaving van wet- en regelgeving met betrekking tot mijnbouw op de Noordzee in het verband van de Kustwacht Nederland wordt uitgevoerd in opdracht van het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM).

De handhaving betreft onaangekondigde inspecties van mijnbouwinstallaties op de Noordzee. Ook worden er dagelijkse luchtsurveillances met het kustwachtvliegtuig uitgevoerd. Dit beleid wordt in 2010 gecontinueerd, in overeenstemming met de internationale afspraken.

### 4.2. Essentie handhavingsbeleid: de opdrachten

De milieuhandhaving in kustwachtverband wordt op, onder en boven de Noordzee uitgevoerd. De essentie van de handhaving in 2010 binnen dit cluster is geformuleerd in de vorm van opdrachten.

De twee opdrachten voor de handhaving van het grijze milieu zijn:

1e Het ontwikkelen van activiteiten die gericht zijn op het beperken van lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen, van olie, oliehoudende producten, afvallende lading en huisafval op of in het water van de Noordzee. Deze acties zijn pro-actief, nu deze bij de bron

<sup>14</sup> Het Marpol Verdrag is een verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen. Nederland geeft hieraan uitvoering via de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (WVVS) en onderliggende regelgeving.

<sup>15</sup> Het Oslo-Parijs Verdrag (Oskar): een samenwerkingsverdrag om de Noordoostelijke Atlantische Oceaan - inclusief de Noordzee - te beschermen.

<sup>16</sup> De London Conventie met betrekking tot het wereldwijd tegengaan van afvaldumping in zee.

<sup>17</sup> Het Verdrag van Bonn is een samenwerkingsverdrag bij het bestrijden van incidenten waarbij gevaar dreigt door milieubedreigende stoffen op de Noordzee en in het Kanaal.

bestreden worden en derhalve voorkomen dat wettelijke voorschriften overtreden zullen worden. De acties zijn tevens reactief om een mogelijke veroorzaker te traceren. Dit betreft de Annexen I t/m V van het Marpol Verdrag.

Uit diverse studies blijkt dat het risico op illegale lozingen van in bulk vervoerde chemicaliën laag is. Dit is mede te danken aan de adequate inspecties in de havens, waarbij eventuele tekortkomingen ter plekke verholpen moeten worden voordat een schip naar zee mag vertrekken. De handhaving in 2010 zal dan ook meer gericht moeten zijn op de overige categorieën van mariene vervuiling. Dit betreft de Annexen I,II en V van het Marpol Verdrag.

2e Het inzichtelijk maken van de aard en de omvang van de schadelijke emissies als gevolg van een te hoog zwavelgehalte in de scheepsbrandstof (Annex VI van het Marpol Verdrag). Dit inzicht kan worden verkregen door gebruik te maken van gegevens van de Inspectie Verkeer en Waterstaat/Toezicht Eenheid Zeevaart (IVW/TEZ) en de VROM Inspectie of door het inschakelen van een onafhankelijk onderzoeksbureau. Daarna kan bezien worden welke nieuwe taken dit onderzoek voor de Kustwacht in 2010 oplevert.

De huidige stand van zaken is, dat de Kustwacht Nederland naast het observeren en het fotograferen van de visuele uitstoot, een Pollution Prevention Report – zoals beschreven in de OM instructie Milieudelicten op zee<sup>18</sup> - kan opstellen. Via de HHdesk kan dit worden verzonden naar het focal-point van het land van de bestemmingshaven. Deze lijn wordt in 2010 gecontinueerd. Ook hier is een verwijzing naar internationale afspraken op z'n plaats.

De opdracht voor de handhaving van het groene milieu betreft de uitvoering van de handhavingsactiviteiten op basis van het Handhavingsplan Voordelta, dat in 2008 opgesteld.<sup>19</sup> De essentie van de bijdrage vanuit de Kustwacht Nederland is de juiste inzet van het personeel van de HHdesk voor het leveren van informatie als input voor de start van vervolgacties, zijnde controle op scheepsbewegingen binnen de rustgebieden, met name de visserij, door de regionale handhavingorganisatie in de Voordelta en de AID.

#### 4.3. Handhaving Grijs Milieu nader uitgelicht:

Om de handhaving in het cluster milieu op, onder en boven de Noordzee te concretiseren wordt hieronder een opsomming gegeven van de mogelijkheden op welke wijze schadelijke, gevaarlijke of verontreinigende stoffen dan wel afvalstoffen het mariene leefmilieu kunnen belasten. Vanuit dat perspectief wordt vervolgens omschreven wat het risico is voor het milieu en of het een pro- of reactieve handhavingstaak van de Kustwacht Nederland is. Daarbij is aangegeven welke middelen van de Kustwacht Nederland worden ingezet. In de opsomming is de volgorde van de bijlagen van het Marpol Verdrag aangehouden.

Grijs milieu: nadere toelichting op basis van de bijlagen van het Marpol Verdrag

<b>Marpol Annex</b>	<b>Risico</b>	<b>Pro-/Reactieve KW-taak</b>	<b>Ten dienste staande middelen</b>
I : Minerale olie	Mariene milieu	Pro: op visserijsector Re: op alle scheepvaart & mijnbouwinstallaties	Lucht-, varende en satellietwaarnemingen, derden en personeel HHdesk
II : Schadelijke stoffen bulkvervoer	Mariene milieu	Re-actief: chemicaliën- en producten tankschepen.	Lucht-, varende en satellietwaarnemingen en personeel HHdesk
III : Schadelijke verpakte stoffen	Mariene milieu bij het te water raken	Re-actief: ad hoc bij scheepsrampen en/of overboord slaan van lading die de verkeers- of	Lucht-, varende en satellietwaarnemingen, derden en personeel HHdesk

<sup>18</sup> De OM-instructie Milieudelicten op zee biedt een nadere uitwerking met betrekking tot de opsporingsmethodieken, het vervolgingsbeleid, de nationale en internationale samenwerking ten aanzien van milieudelicten op zee.

<sup>19</sup> De basis voor het handhavingsplan Voordelta is het beheerplan Voordelta.



		milieuveiligheid in gevaar brengen	
V : Huisvuil	Mariene milieu	Pro-actief: visserijsector Re-actief: visserijsector Re-actief: alle vaartuigen in geval van heterdaad	Pro-actief: Varende eenheden Re-actief: Luwa & varende eenheden & opmaak Pollution Prevention Report met doorzending focal-point & kennisname HHdesk (actieplan Marpol Verdrag Annex V).
VI : Schadelijke emissies	Lucht	Re-actief: i.v.m. scheepvaart boven een bepaald tonnage bijvoorbeeld 10.000 GT	Luwa & varende eenheden & opmaak Pollution Prevention Report met doorzending focal-point & kennisname HHdesk (actieplan Marpol Verdrag Annex VI).

Grijze milieu: nadere toelichting andere schadelijke, gevaarlijke of verontreinigende stoffen dan wel afvalstoffen

Andere G/S/V/A stoffen	Risico	Pro-/Reactieve KW-taak	Ten dienste staande middelen
Afvallende lading	Mariene milieu bij het te water raken van lading	Re: op ad hoc basis bij scheepsrampen en overboord slaan van lading m.b.t. verkeersveiligheid <sup>20</sup>	Luchtwaarneming+varende eenheden
Koude Middelen	Aantasting van de atmosfeer	Pro-actief: bij de visserijsector	Oog- en oorfunctie bij controle aan boord & VROM aan de wal <sup>21</sup> .
Sloopschepen i.v.m. Asbest & persoonlijke veiligheid	Het leefmilieu	Alleen op ad hoc basis bij specifieke opdrachten	Luwa & monitoren vanaf de HHdesk bij transport over onze wateren
Areaal beheer	Mariene milieu	Pro- en reactief: bij voorwerpen met of zonder toestemming zijn geplaatst, aangelegd of gedumpt volgens het GIS	Gericht monitoren vanuit de lucht, vanaf het water en HHdesk

#### 4.4. Handhaving Mijnbouw Noordzee

De handhaving van wet- en regelgeving met betrekking tot mijnbouw op de Noordzee in het kustwachtverband wordt uitgevoerd in opdracht van het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). De handhaving betreft onaangekondigde inspecties van mijnbouwinstallaties op de Noordzee. Deze inspecties zullen ook in 2010 worden uitgevoerd door inspecteurs van het SodM. Hiertoe is in 2010 helikoptercapaciteit benodigd. Het gaat in 2010 om maximaal 10 onaangekondigde vluchten. Per vlucht worden gemiddeld 2 mijnbouwinstallaties geïnspecteerd. De planning wordt door het Kustwachtcentrum en de uitvoering door het KLPD verzorgd.

Door middel van een Tour d'Horizon worden meerdaagse vluchten langs offshore-installaties gevlogen. Dit betreft een jaarlijks terugkerende inspectieverplichting die door de deelnemende landen in het verdrag van Bonn is overeengekomen. Daarnaast worden dagelijkse luchtsurveillances met het kustwachtvliegtuig uitgevoerd, waarbij eventuele overtredingen geregistreerd worden.

#### 4.5. De internationale handhaving

<sup>20</sup> Bij Marpol Annex III vormt de lading het risico voor het mariene milieu. Bij de verkeersveiligheid vormt de container, met of zonder lading, de factor die deze in gevaar kan brengen.

<sup>21</sup> Voor de Annexen V en VI van het Marpol Verdrag wordt een actieplan geschreven een pilot gestart. Het actieplan zal in 2010 zijn definitieve vorm krijgen en is gebaseerd op hoofdstuk 3 van de beleidsbrief zeevaart 2008.

Bij de handhaving in het cluster milieu wordt ook internationaal samengewerkt. In het najaar van 2010 staat de actie "Super Coordinated Extended Pollution Control Operation" (Super Cepco) gepland. Het betreft een handhavingsverplichting vanuit het verdrag van Bonn. In de actie wordt 7 dagen 24 uur per dag continu gevlogen en geïnspecteerd op een druk bevaren deel van de Noordzee. In deze actie is de inzet van een vliegtuig een verplichting. Voor de geplande normale surveillance in die periode is de beschikbaarheid van een reservevliegtuig voor de Kustwacht Nederland noodzakelijk.

#### 4.6. Handhavingsinstrumenten

Voor de milieuhandhaving op de Noordzee in het verband van de Kustwacht Nederland worden in 2010, naast de handhaving in de havens, de volgende drie instrumenten ingezet:

Ten eerste beschikt men voor de handhaving op de Noordzee in 2010 over in totaal 1.500 uren IGO-kustwachtsurveillance met alle vliegende middelen. De inzet voor het cluster wordt gedekt door deze totaal beschikbare vliegcapaciteit.

Het cluster milieu heeft behoefte aan minimaal 1500 kustwachtsurveillance vliegreuren met het kustwachtvliegtuig<sup>22</sup> gedurende het jaar evenredig verdeeld over de tijdsblokken dag (50%) en nacht (50%)<sup>23</sup>. De planning voorziet in een dagelijkse dekking van de eerste zone, een tweedaagse dekking van de tweede zone en een vierdaagse dekking van de derde zone. Dit betreft de bekende zone-indeling van de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en van de territoriale wateren.

Als basis voor de vliegende surveillances met het kustwachtvliegtuig dienen de routes van de Nationale Milieuvluchten. Tijdens de vliegende surveillances wordt op alle taakgebieden toezicht gehouden en zonodig handhavend opgetreden. IGO-optreden is prioritair aan de geplande Nationale Milieuvluchten. Prioritering vindt plaats binnen het Kustwachtcentrum.

#### Planning surveillances 2010:

Gebied	Surveillances	dag	nacht
1e zone 0-35 nM	365	50 %	50 %
2e zone 35-55 nM	182	50 %	50 %
3e zone > 55 nM	91	50 %	50 %

#### Overzicht vluchtsoorten en taakuren 2010:

Vluchtsoorten			Klanten	Uitvoering
Milieu- vluchten	Nationaal	NAT (beheer)	DNZ	1210
		SHIP (MBS, handhaving)	DNZ	175
	Internationaal	MOU (Duitsland)	DNZ	38
		SUPER-CEPCO	DNZ	55 (missie)
		TDH (Tour d'Horizon)	DNZ	22 (missie)
Totaal				1500

Ten tweede vindt toezicht plaats door middel van de satellietbeelden die binnenkomen op het Hydro Meteo Centrum Noordzee (HMCN) van RWS DNZ en de HHdesk van de Kustwacht Nederland. Op deze satellietbeelden kunnen (potentiële) verontreinigingen herkend worden. Gemiddeld vindt er 2,6 keer per week op vastgestelde tijdstippen een dekking plaats van de

<sup>22</sup> In het systeem Vluchten, Verontreinigingen en Overtredingen (VLUVERO) wordt gerekend met de zuivere vliegtijd, terwijl de Kustwacht Nederland deze berekent vanaf *blocks-off*.

<sup>23</sup> De indeling in de 4 tijdsblokken 06-12/12-18/18-24 en 00-06 uur is in verband met IGO omgezet in dag (50%) en nacht (50%). De 'milieu-vlieg-PIN' is overgebracht naar Hoofdstuk 1.3 en daar weergegeven als 'algemene PIN'.

EEZ en de territoriale wateren van Nederland. Op basis van deze detecties moeten vervolgens de beschikbare middelen - vliegend en varend – gericht worden ingezet voor verificatiedoeleinden en/of om een mogelijke dader te achterhalen. Daarnaast vindt altijd door middel van het backtracken van de AIS-informatie op de HHdesk een opsporingsactie plaats om de mogelijke dader van vastgestelde lozing te achterhalen.

Ten derde heeft de Directeur Kustwacht ook in 2010 de beschikking over varende middelen die verontreinigingen kunnen detecteren en waarnemen.

#### 4.7. Keten: afhandeling waargenomen overtredingen

Ten behoeve van het Handhavingsplan 2009 is gebruikt gemaakt van een PIN die is gebaseerd op bedrijfsgegevens uit Vluchten, Verontreinigingen en Overtredingen (VLUVERO). Na evaluatie is besloten deze PIN niet meer op te nemen, omdat hierop niet gestuurd kan worden. Voor het Handhavingsplan 2010 is een vergelijkend schema tussen 2007 en 2008 opgenomen. In 2007 zijn 272 en in 2008 zijn 344 vermoedelijke milieuverontreinigingen in de EEZ waargenomen. Deze verontreinigingen zijn vliegend, varend en door middel van satellietbeelden door de diverse binnenlandse en buitenlandse disciplines gemeld. De overtredingen zijn geregistreerd in VLUVERO. Van de in totaal gemelde vermoedelijke milieuverontreinigingen is qua soort de volgende verdeling gemaakt:

Verdeling:	2007	2008	Opmerkingen:
Onbekend naar aard <sup>24</sup>	165	238	
Minerale olie	74	87	
Dierlijke en plantaardige olie	16	17	
Chemicaliën	3	4	
<b>Totaal</b>	<b>272</b>	<b>344</b>	

De handhaving krijgt na de vaststelling van een milieuovertreding een vervolg. De nadere uitwerking met betrekking tot de opsporingsmethodieken, het vervolgingsbeleid, de nationale en internationale samenwerking is te vinden in de OM - instructie Milieudelicten op zee. Een geactualiseerde instructie zal in 2010 worden toegepast.

#### 4.8 Prestatie-indicatoren 2010

Categorie / prioriteit	Gewenste effecten	Stuurgetallen	Streefwaarden
Groene milieu	In totaal 100 % van de op de HHdesk gesignaleerde overtredingen worden aangemeld bij de regionale Handhavingsorganisatie Voordelta.	Vanuit de nog nader op te stellen draaiboeken en handhavingsplan HHdesk & Voordelta	100 % van de gesignaleerde meldingen
Mijnbouw	Naleving van voorschriften bij mijnbouwinstallaties op de Noordzee	Maximaal 10 onaangekondigde inspectievluchten.	Minimaal 8

<sup>24</sup> Betreffen radarwaarnemingen die niet visueel zijn geverifieerd en gecategoriseerd en vlekken die wel visueel zijn geverifieerd, maar waarvan de substantie onbekend was.

#### 4.9. Een doorkijk naar 2014

Uit analyses van het Centraal Bureau voor de Statistiek, het Havenbedrijf Rotterdam en het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee zal toe nemen. Naast het bulkvervoer zal ook het vervoer van gevaarlijke stoffen in zeecontainers in de toekomst groeien.

Als ontwikkelingen zijn waarneembaar:

- mogelijke toename van het transport en mengen van producten op zee; aanscherping uitstootnormen scheepvaart: zwavel (Sox)<sup>25</sup>;
- de behandeling van lading aan boord van schepen waarbij mogelijk schadelijke afvalproducten ontstaan (onder meer het ontzwellen van lading);
- de optimalisering van IGO via de HHdesk door het bundelen van informatie en het verder in kaart brengen van de risico's;
- onder meer op grond van "Natura 2000" zullen er steeds meer gebieden langs onze Nederlandse kust of elders op of rond de Noordzee aangewezen worden als natuurbeschermde gebied, zoals thans met de Voordelta het geval is.

Ten slotte wordt met betrekking tot de aanpak van milieuverontreinigingen op de Noordzee opgemerkt dat, wanneer er sprake is van opruimbare verontreinigingen, de kosten indien mogelijk worden verhaald op de vervuiler. Ten aanzien van de vervuiling van de Noordzee door plastics vindt thans nader onderzoek plaats binnen RWS DNZ.

---

<sup>25</sup> Voor de Annexen V en VI van het Marpol Verdrag wordt een pilot opgestart en een actieplan geschreven, dat ten dienste kan staan van zowel de luchtwaarnemers, de opstappers als het personeel van de HHdesk.

## Hoofdstuk 5: Visserij

### 5.1. Inleiding

De handhaving in het cluster Visserij betreft een specifieke doelgroep. De keuze voor deze specifieke aanpak van de sector Visserij is gemaakt in de aanloop naar het Handhavingsplan 2008. Uit onderzoek is gebleken dat binnen die sector:

- het veiligheidsbewustzijn laag is;
- het verantwoordelijkheidsgevoel voor milieu en arbeidsomstandigheden laag is;
- de neiging tot spontane naleving van wetgeving gering is;
- de regelgeving 'opvallend onbekendheid' is en
- de 'gezagsgetrouwheid' gering is.

De handhaving bij de doelgroep Visserij vindt plaats vanuit het perspectief van:

- visserijwet- en regelgeving;
- douanewet- en regelgeving;
- bemannings- en uitrustingsregelgeving.

### 5.2 Handhaving visserijwetgeving bij de doelgroep Visserij

Vanuit de beleidskeuze om middels een procesbenadering de handhaving op de Noordzee te organiseren wordt hieronder een samenvatting gegeven van de planvorming voor 2010 binnen het cluster Visserij.

Voor wat betreft de specifieke visserijcontrole is deze hoofdzakelijk gericht op het visquotumbeheer, technische maatregelen en toegangsbepalingen beschermde/verboden gebieden op het NCP

De Algemene Inspectiedienst (AID) is als controle- en opsporingsdienst van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verantwoordelijk voor de handhaving van onder andere de visserijwet- en regelgeving op de Noordzee. Deze dienst is belast met de samenstelling, uitvoering en evaluatie van beleidsplannen op het terrein van de handhaving. In de beleidsplannen zijn doelstellingen opgenomen, welke vooral voortvloeien uit Europese regelgeving.

Ingevolge de basisverordening (EG) 2371/2002 en de controleverordening (EEG) 2847/93 moet iedere lidstaat, in overeenstemming met de Communautaire regeling, passende maatregelen vaststellen om de doeltreffendheid van de regeling te waarborgen. Iedere lidstaat dient een werkend satellietvolgsysteem te hebben. Tevens bestaat de verplichting tot het hebben van een sluitend registratiesysteem voor het quotabeheer.

De Europese Commissie geeft in haar regelingen niet altijd een zogeheten benchmark aan voor wat betreft het aantal uit te voeren controles per lidstaat. In bijvoorbeeld het kabeljauw herstelplan is dit wel het geval.

Uit consultaties met de Commissie en controlebezoeken van Communautaire inspecteurs zijn minimaal gewenste controlehoeveelheden per vissersvaartuig vastgesteld. Deze gelden als algemene norm in de gehele gemeenschap.

Lidstaten dienen te zorgen voor een adequate controle op de naleving van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid in de onder hun soevereiniteit of jurisdictie vallende maritieme wateren. Het beleid is gericht op het instandhouden van de visbestanden. Dit wordt geëffectueerd door maximaal toegestane vangsten per visgebied en een stelsel van technische maatregelen.

Hiervoor zijn sinds 2007 controles onder aansturing en coördinatie van de Community Fisheries Control Agency (CFCA) ook in kustwachtverband geïnitieerd. Door het gezamenlijk inzetten van de nationale controle- en inspectiemiddelen werken de lidstaten op operationeel niveau samen in zogeheten Joint Deployment Programs (JDP).

Voor de North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC) heeft Nederland een controleverplichting tot inzet van een inspectieplatform voor een periode van minimaal drie weken per jaar. Deze controles vallen buiten de kustwachtverantwoording.

### *5.3 Handhaving op basis van risicoanalyse*

De handhaving geschiedt enerzijds steekproefsgewijs voor het verkrijgen van een beeld van het nalevingsniveau en anderzijds op basis van de resultaten van analyse- en monitoringsmethodieken.

Uit consultaties met de Commissie en controlebezoeken van Communautaire inspecteurs is één controle per 30 visdagen per vissersvaartuig op het Nederlands Continentaal Plat als gewenste controledichtheid vastgesteld.

Handhavingregistratie naar controlegebied en -plaats is noodzakelijk voor evaluatie en verantwoording naar de nationale en Europese overheid.

De derde-landen-vissers, de industrievisserij en transporten van vis en/of visproducten (reefers) worden in de controles betrokken.

Vissersvaartuigen langer dan 15 meter Lengte Over Alles (LOA) zijn verplicht een satellietvolgsysteem (VMS) aan boord te hebben, zodat de AID van deze vaartuigen periodiek en ad hoc op positie en vaarbewegingen kan volgen. Uit deze waarnemingen wordt het visgedrag afgeleid en wordt bij verdachte activiteiten zee- en/of luchtcontrole ingezet.

Per 1 januari 2010 wordt voor vissersvaartuigen die langer zijn dan 24 meter het Electronic Reporting System (ERS) ingevoerd. In Nederland worden vaartuigen met een LOA van 15 meter of meer in de gelegenheid gesteld direct hieraan deel te nemen. De EU-regelgeving verplicht dit laatste vlootsegment pas tot een ERS per 1 juli 2011. Het ERS betekent dat er vanaf ingangsmoment geen papieren logboek meer wordt bijgehouden, maar elektronisch wordt geregistreerd.

### *5.4 Beheerplan Voordelta*

Bij de totstandkoming van de goedkeuring tot aanleg van Maasvlakte 2 is afgesproken dat er compensatie komt voor het verlies aan beschermde natuur. Dit is verwoord in het Beheerplan Voordelta.

Het doel van het beheerplan is het in stand houden van de beschermde natuur in de Voordelta en binnen deze natuurbescherming ruimte bieden voor recreatie, visserij en andere activiteiten.

Het beheerplan is opgesteld op grond van Natura 2000 en het Aanwijzingsbesluit Voordelta (LNV, februari 2008). Het beheerplan is vastgesteld in juli 2008 door VenW en de provincies Zeeland en Zuid-Holland. Ter instrumentering van het beheerplan zijn in juni 2008 3 toegangsbeperkingsbesluiten Voordelta genomen door LNV, op grond van art. 20 Natuurbeschermingswet 1998. Op grond van deze toegangsbeperkingsbesluiten moet worden gehandhaafd.

### *5.5 Nalevingsniveau en handhavingsmethodiek*

De beleidsdirectie heeft aangegeven dat een hoog niveau van naleving wenselijk is. Een absoluut getal is daarbij niet gegeven. Daarnaast heeft de AID als overheidsorgaan te maken met de gemeenschappelijke overheidsvisie vanuit het programma 'De Andere Overheid'.

Voor wat betreft de handhaving betekent dit het verbeteren van naleving van wet- en regelgeving met gebruikmaking van verschillende handhavinginstrumenten, niet enkel controle en repressie. Handelen vanuit vertrouwen waar dat kan. Niet vanuit naïviteit, want door de economische situatie hebben veel vissers het moeilijk, dit verhoogt de overtredingsbereidheid. De Kustwacht Nederland kan hier ook een belangrijke rol in vervullen. De AID gaat in haar handhavingmethodiek werken met het programma 'Programmatisch Handhaven'.

### *5.6 Samenwerking in een integrale aanpak*

Rekening houdend met de beleidsdoelstellingen van de afzonderlijke departementen, te komen tot een integrale doelgroep benadering voor de visserijsector. Middels het invullen van een risicomatrix hebben de handhavingaspecten van de afzonderlijke departementen in beeld worden gebracht.<sup>26</sup> Door het aangeven van prioriteiten en risico's kunnen de controle werkzaamheden op de Noordzee in een juiste combinatieverband georganiseerd worden.

Het gaat om slim en efficiënt optreden/handhaven, differentiëren naar norm en omstandigheid.

Basisvoorwaarden zijn goede wetgeving, juiste bevoegdheden en opleiding voor de Kustwachtinspecteurs, een goed apparaat/organisatie en goede samenwerking uitvoering/beleid/wetgeving. Hiermee kunnen de afzonderlijke departementen in de netwerkorganisatie van de Kustwacht Nederland met dezelfde handhavingcapaciteit meer bereiken, door slimmer te handhaven.

Echter is het wel zo dat een permanente controledruk (24/7) en het aanwezig zijn in het gebied al een verhoogde naleving laat zien. Een gewenst hoog nalevingsniveau kan worden bereikt door aanwezig te zijn, bepaalde acties uit te voeren, in thema's werken, gestuurd door analyse, kennis en monitoring technieken en te werken met snelle steekproeven.

#### *5.7 Aspecten en prioriteiten handhaving 2010*

Voor wat betreft de specifieke visserijcontrole is de handhaving hoofdzakelijk gericht op het visquotumbeheer, technische maatregelen en toegangsbeperkingen beschermde/verboden gebieden op het Nationaal Continentaal Plat (NCP).

In de controles en inspecties wordt in 2010 gehandhaafd op de volgende aspecten:

- logboek;
- vissen zonder contingent/gesloten visserij;
- satellietvolgapparatuur;
- verbod ondermaatse vis;
- maaswijdte;
- registratie vaartuigen;
- vergunningen en
- motorvermogen/zegelplan.

In het 'Beheerplan Voordelta' zijn met ingang van de tweede helft van 2008 maatregelen voor de Voordelta ingesteld. De maatregelen betreffen met name beperkingen voor visserij en recreatie in de kustzee en op strand of slik. De beperkingen voor de visserij komen neer op het verbieden van boomkorvisserij in een groot bodembeschermingsgebied (30.000 ha) en het verbieden van kleinschalige visserijen in een aantal kleinere rustgebieden. Deze maatregelen worden ingesteld op grond van het Natura 2000-Beheerplan Voordelta en het instrumentaria ten behoeve van handhaving op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, wordt geleverd door de 3 toegangsbeperkingbesluiten.

Handhaving voor visserij (beperkende) maatregelen zullen bestaan uit toezicht en controle op zee door de AID én vanaf de wal, door de AID en andere handhavinginstanties zoals: de Zeehavenpolitie Rotterdam, de provincies Zuid-Holland en Zeeland. Daarbij worden moderne technieken ingezet om op afstand toezicht te kunnen houden. Hiertoe worden de beschikbare systemen van de HHdesk van het Kustwachtcentrum benut (VMS, AIS, ARM). De HHdesk zal informatie leveren als input voor vervolgacties door de regionale handhavingorganisatie in de Voordelta. Om een adequate start te kunnen maken met de handhaving Voordelta wordt voor 2010 een inzet door de HHdesk voorzien van 300 uren.

#### *5.8 Prestatie-indicatoren 2010:*

<sup>26</sup> PM nog aan te leveren door Cluster Visserij.

Er is een overlap voor wat betreft de PINS binnen de afzonderlijke clusters. De clusters Milieu, Verkeer en Grenstoezicht hebben ook PINS benoemd voor de specifieke doelgroep Visserij. Hieronder de opsomming van de overige PINS cluster Visserij.

Categorie / prioriteit	Gewenste effecten	Stuurgetallen	Streefwaarden
Logboek	Correct logboek	500 fysieke controles	LNV-intern <sup>27</sup>
Vissen zonder contingent/Gesloten visserij	Naleving regelgeving	500 fysieke controles	idem
Satellietvolgapparatuur	idem	30 fysieke controles	Idem
Verbod ondermaatse Vis	idem	500 fysieke controles	idem
Maaswijdte	idem	500 fysieke controles	idem
Registratie vaartuigen	idem	500 fysieke controles	idem
Vergunning aan boord	idem	500 fysieke controles Uitvoeren handhavings-strategie	idem
Motorvermogen/ zegelplan	idem	500 controles administratie zegelplan	idem

## 5.9 Handhaving bemannings- en uitrustingsregelgeving bij de doelgroep Visserij

### 5.9.1 Algemeen

In de visserijsector worden de certificerende inspecties uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Op basis van risicoanalyse stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat periodiek een aantal aandachtsgebieden vast waarop het (handhavend) vlaggenstaattoezicht<sup>28</sup>, buiten de certificeringcyclus, zich zal concentreren. In samenwerking met de Kustwacht Nederland wordt de handhaving op de visserij uitgevoerd.

Veiligheid wordt niet alleen bepaald door techniek, maar ook door gedrag van reders en opvarenden. Daarbij neemt het belang van de *human factor* toe. Menselijk falen blijkt vaak oorzaak te zijn van incidenten en ongevallen. Menselijk falen wordt beïnvloed door een grote diversiteit aan factoren, zoals bijvoorbeeld cultuur, werkdruk en opleiding. Tijdens de inspecties is de aandacht (ook) hierop gericht. Niet alle schepen en reders krijgen structureel te maken met deze inspecties. Ze vinden alleen plaats daar waar de naleving slecht is, de risico's groot, of waar de politieke en maatschappelijke aandacht zich concentreert.

### 5.9.2 Handhaving

<sup>27</sup> Het cluster Visserij geeft aan dat de streefwaarden zijn voor de AID ten behoeve van beleidsrapportages LNV-intern en niet ten behoeve van de Kustwacht Nederland.

<sup>28</sup> Naast dit Vlaggenstaattoezicht is de Inspectie Verkeer en Waterstaat ook verantwoordelijk voor het havenstaattoezicht op zeeschepen onder buitenlandse vlag (*Port State Control*) en het toezicht op Nederlandse havens. Deze twee onderwerpen zijn in dit document niet aan de orde.



Onderstaande prioriteiten op het gebied van de handhaving in het domein visserij zijn door het cluster Visserij onderkend voor opname in het 'Handhavingsplan Noordzee 2010'.

Prioriteiten:

1. Nederlandse vissersvaartuigen op het gebied van: onderbemand varen, (kwalitatief en kwantitatief) en de controle op een geldige medische keuring;
2. sportvissersvaartuigen op het gebied van: onderbemand varen, (kwalitatief en kwantitatief) en buiten het toegestane vaargebied varen en
3. vissersschepen die als wachtschip dienst doen op het gebied van: een geldig (bemannings)certificaat hebben op grond van het Schepenbesluit 2004, het schip mag geen lading of passagiers vervoeren, vistuig en vis mogen niet aan boord zijn, het vaartuig heeft een geldig certificaat als vissersvaartuig en de bemanningsamenstelling is in overeenstemming met het bemanningscertificaat.

Risico's van het niet naleven op bovengenoemde items:

1. door het onderbemand varen neemt de kans op aanvaringen (met zowel vaste als varende objecten) en (ernstige) arbo-ongevallen aan boord toe;
2. onderbemand varen levert een groot risico op voor de passagiers en buiten het toegestane vaargebied varen kan leiden tot rampen, omdat de schepen er niet voor zijn uitgelegd en
3. als schepen niet zijn gecertificeerd en aangepast voor het werk als wachtschip, dan is veiligheid niet gewaarborgd en ontstaat er oneerlijke concurrentie.

Met name gezien de aard van de werkzaamheden op genoemde scheepstypen zijn overtredingen alleen te constateren op zee. Voor effectieve handhaving is dan ook de inzet van de Kustwacht Nederland noodzakelijk, primair met behulp van varende materieel. Overigens geldt per 1 oktober 2007 dat elk bemanningslid van een visservaartuig verplicht is om een vaarbevoegdheidsbewijs te hebben. Hiermee zal de bemanningscontrole worden vereenvoudigd.

### 5.9.3 Prestatie-indicatoren 2010

Gewenste effecten: Naleving regelgeving

Stuurgetallen/Streefwaarden per prioriteit:

1. 150 inspecties<sup>29</sup>, met naar verwachting<sup>30</sup> circa 30 processen-verbaal;
2. 35 inspecties, met naar verwachting circa 8 processen-verbaal en
3. 10 inspecties. Er kan niet op grond van historische gegevens een inschatting worden gemaakt van het verwachte aantal processen-verbaal.

Een doorkijk naar 2014

Voor de toekomstige ontwikkeling van handhaving zal Programmatisch Handhaven als een planmatige methode, waarbij handhavings- en nalevingsinstrumenten zo effectief en efficiënt mogelijk worden ingezet, van belang blijven. Deze methode is gericht op de bevordering van naleving en daarbij worden de risico's van niet-naleving zo optimaal mogelijk beheerst. Onder handhaving wordt in dit kader verstaan: 'alle activiteiten die de naleving van regelgeving bevorderen' (ook wel 'interventies'). Programmatisch Handhaven is ook handhavingsbeleid voeren. Met dit beleid wordt aangegeven welke doelen moeten worden bereikt, hoe zij kunnen worden bereikt en op welke momenten en naar welke maatstaven wordt bekeken of die doelen ook daadwerkelijk zijn behaald.

<sup>29</sup> Fysieke controle aan boord, inclusief handhavingstraject

<sup>30</sup> Op grond van historische gegevens

Zodra men voornemens is (nieuw) beleid te formuleren, dient ook nagedacht te worden over de rol die handhaving daarbij speelt en hoe de handhaving vorm gegeven dient te worden. Het handhavingsbeleid is gebaseerd op risicobeheersing en slim interveniëren. In de komende jaren zal deze methodiek voor de handhaving van deze specifieke doelgroep Visserij verder worden ontwikkeld en toegepast.

## Hoofdstuk 6: Grenstoezicht

### 6.1. Inleiding

Het toezicht op grensoverschrijding van de EU-buitengrens is te onderscheiden in het toezicht op passagiersstromen door de KMar en de ZHP en op goederen door de Douane. In de uitoefening van het grenstoezicht gaat het om het vinden van een juiste balans tussen het economische belang, de gewenste mobiliteit van het bonafide bedrijfsleven en burgers en het bevorderen van de veiligheid door het tegengaan van grensoverschrijdende criminaliteit, illegale immigratie en het stoppen van ongewenste goederen. Om die balans te vinden is het grenstoezicht op passagierstromen en goederenstromen gebaseerd op risicoanalyses en wordt zo veel als mogelijk 'informatiegestuurd' uitgevoerd. Om een risicoanalyse goed te kunnen maken, zijn gegevens en informatie nodig. Daarbij is het wenselijk om tijdig te kunnen beschikken over relevante gegevens, analyseresultaten en informatie van alle betrokken handhavende diensten op en om de Noordzee. Om die reden is het van belang dat alle diensten werkzaam binnen de Kustwacht Nederland binnen de daarvoor geldende richtlijnen bevorderen dat informatie wordt verzameld en gedeeld.

Het toezicht op de grensoverschrijdende personen- en goederenstromen via de Noordzee, wordt vanuit de lucht, op zee en op het land uitgevoerd. Daarbij worden deze stromen op afstand - real time en achteraf - gevolgd. Daartoe worden bestaande informatiesystemen benut. De handhaving op de Noordzee zelf heeft specifieke kenmerken die nopen tot goede en tijdige afstemming. De afmeting van het gebied, de snelheid en de beschikbaarheid van de vaar- en vliegtuigen maken dat in de planning en uitvoering van het toezicht sterk rekening gehouden moet worden met deze tijd- en ruimtefactoren. Mede om die specifieke omstandigheden is het noodzakelijk dat de activiteiten van alle betrokken diensten, zoals Kustwacht Nederland, Douane, KMar, ZHP, KLPD en AID naadloos op elkaar aansluiten, zowel in de planning als in de uitvoering. De afstemming tussen de betrokken diensten bij grenstoezicht over de operationele inzet, risico-analyse en informatie-uitwisseling vindt plaats in het Sectorbreed Afstemmingsoverleg Grenstoezicht (SAG). De Kustwacht Nederland en de PKHN nemen deel aan bijeenkomsten waarin risico-analyses worden besproken. Via de vertegenwoordiger van de PKHN worden diensten als AID en IVW betrokken bij risico-analyses op het gebied van grenstoezicht.

Voor de reguliere vrachtvaart zijn gegevens over de vaartuigen, de vaarbewegingen en de vracht qua documentatie en formaliteiten in een tijdig stadium bij de Douane en KMar bekend. Gegevens over de in- of uitvoer van goederen worden door de aangevers in digitale vorm aangereikt. Dit is de basis voor 'riskbased' toezicht. Het feitelijk uitoefenen van toezicht op de vracht op zee is echter niet eenvoudig uit te voeren. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om containers op zee te controleren en te laten openen. Daarom controleert de Douane bij voorkeur in de Nederlandse havens. Het controleren van vaartuigen op zee blijft desondanks nodig. Hiervoor worden indicatoren gebruikt.

Ook het grenstoezicht op personenstromen die via de Noordzee Nederland in- of uitreizen heeft zijn specifieke randvoorwaarden. Voor de KMar of ZHP is het bijvoorbeeld niet toegestaan om op basis van de Schengen Grens Code of de Vreemdelingenwet alle pleziervaartuigen te controleren die op de Noordzee varen. Alleen de vaartuigen die het Schengengebied in- of uitreizen moeten volgens bepaalde normen gecontroleerd worden. Dit gebeurt meest in havens. Het is daarom van belang een verbinding te leggen tussen de handhaving in de havens en op de Noordzee (informatie-uitwisseling). De KMar en de ZHP in Rotterdam-Rijnmond moeten bovendien toezicht houden op het scheepvaartverkeer dat binnen het Schengengebied reist. De benodigde gegevens om een en ander vast te stellen is bij de pleziervaart nauwelijks en vooraf beschikbaar. Een en ander maakt het grenstoezicht op personenstromen tot een uitdagende taak. Ook hier geldt het belang van een tijdige informatie-uitwisseling tussen de betrokken diensten (via het Kustwachtcentrum).

Het gebied van verantwoordelijkheid van de Kustwacht is het Nederlandse kustgebied (Noordzee) vanaf 1 kilometer vanaf de laagwaterlijn. Voor wat betreft het grenstoezicht op personen wordt gerekend vanaf de kustlijn (= laagwaterlijn). Om die reden valt het grenstoezicht op personen aan landzijde buiten de scope van de handhaving in het verband van de Kustwacht Nederland.

Het maritieme domein is in diverse categorieën of vervoersegmenten ingedeeld: ferry's, vracht, visserij, pleziervaart, cruises en overig (zoals werkschepen). Omdat de risico's per categorie anders zijn, varieert ook de intensiteit van het grenstoezicht per categorie. Bovendien is de procesgang en de beschikbaarheid van informatie anders waardoor per categorie andere prestatie-indicatoren kunnen gelden.

## 6.2. *Samenwerking over de schillen heen*

Het totale domein voor het grenstoezicht wordt onderscheiden in schillen (bijv. de haven van vertrek in het buitenland, de Noordzee, de kust, de Nederlandse havens). Bij het grenstoezicht op personen en goederen is het van belang ook goed samen te werken over de grenzen van deze (analytische) schillen heen. Zo dienen het grenstoezicht in het verband van de Kustwacht op de Noordzee en het Geïntegreerd Toezicht Buitengrens (GTB) in kleine (lucht-) havens en langs de kuststrook dezelfde doelen alleen op een ander territoriaal deelgebied. Om een (meer) effectieve handhaving mogelijk te maken is het van belang bewust te investeren in aandacht en mogelijkheden van samenwerking over deze schillen heen. Op die wijze wordt ook vormgegeven aan het streven van geïntegreerd optreden vanuit één handhavende overheid. HHdesk en Liaison Officieren hebben hierin als intermediair een belangrijke rol.

## 6.3. *Handhaving Grenstoezicht Personen*

### 6.3.1. *Handhaven op basis van risicoanalyse*

In mei 2004 is het ordeningsmodel "Bedreigde belangen Noordzee" opgesteld ter verbetering van de beleidsmatige aansturing op de handhavingstaken van de Kustwacht. In dit model zijn risico's geordend. Het ordeningsmodel is vrij algemeen van opzet. Om die reden wordt aangenomen dat de risico's niet zijn gewijzigd. Voor de uitvoering van het grenstoezicht van personen in het verband van de Kustwacht in 2010 vormen deze nog steeds de basis. Bemanningstromen en passagiersstromen zijn de aandachtsgebieden die voor de handhaving van belang zijn.

### 6.3.2. *Aspecten en prioriteiten grenstoezicht personen 2010*

Op basis van de uitkomsten van risicoanalyse zal het grenstoezicht in 2010 zich richten op de volgende aspecten:

- Verbeteren van de informatiepositie: het verder inzichtelijk maken van passagiers- en bemanningstromen. Daartoe worden gegevens, informatie en opmerkelijkheden gerapporteerd. De HHdesk en de Liaison Officieren op het Kustwachtcentrum zijn daarvoor de contactpersonen;
- Verbeteren van de informatiepositie: het verder inzichtelijk maken van alle uitgevoerde controleopdrachten, waarnemingen, ontmoetingen en bijzondere geografische (risico) locaties onderverdeeld in de volgende segmenten: visserij, cruise, ferry's, vracht, pleziervaart en overig;
- Toezicht: de uitvoering van 500 fysieke controles op passagiers- en bemanningstromen op zee. Hierbij is het relevant dat de meeste aandacht uitgaat naar het verder in kaart brengen van de pleziervaart;
- Toezicht: in de uitvoering van het toezicht worden 24/7 door een Douanemedewerker en een KMar-lid op zee werkzaamheden verricht;
- Toezicht: vanuit de Kustwacht wordt deelgenomen en/of ondersteuning verleend aan de uitvoering van (grootschalige, landelijke, Europese of internationale) acties;
- Toezicht: vanuit de Kustwacht wordt ondersteuning verleend aan grote of kleine (internationale) oefeningen.

#### 6.4. *Handhaving Grenstoezicht Goederen*<sup>31</sup>

##### 6.4.1. *Twee groepen scheepvaart*

Het scheepvaartverkeer langs de Nederlandse kust is, wat de douanehandhaving betreft, te onderscheiden in twee groepen:

###### *Route gebonden scheepvaartverkeer*

Het betreft hier scheepvaart, welke vooraf bekende routes zal volgen, waarbij de havens welke zij aandoen vooraf bekend zijn. Hieronder vallen schepen van de reguliere handelsvaart die zich op grond van wettelijke bepalingen dienen te melden bij de verschillende scheepvaart verkeersbegeleidende systemen langs de Nederlandse kust. Via deze systemen draagt de Douane vooraf kennis aangaande de objecten en de meegevoerde lading. Risicobeheersing wordt in eerste aanleg en in belangrijke mate vormgegeven met het systeem Sagitta Binnen Brengen (SBB), zowel voor het schip zelf als voor de vracht.

###### *Niet-route gebonden scheepvaartverkeer*

Het betreft hier scheepvaartverkeer, welke zich niet op grond van wettelijke bepalingen hoeft te melden bij de verkeersbegeleidende systemen langs de kust en daardoor in eerste instantie buiten het gezichtsveld van de Douane blijft. Om die reden gaat de aandacht van de Douane bij de handhaving van de blauwe buitengrens vooral uit naar dit niet-route gebonden scheepvaartverkeer, of te wel in douanejargon het toezicht op de onbekende objecten en subjecten. Hierbij moet worden gedacht aan: werkschepen (guardships en reefers), jachten, recreatieverkeer en vissersvaartuigen.

##### 6.4.2. *Zichtbaarheid en controles*

De handhaving van de douanewetgeving is voor alle groepen schepen gebaseerd op risicoanalyses. Naast de zichtbare aanwezigheid op de Noordzee worden bij de onderscheiden deelcategorieën gerichte controles uitgevoerd. Deze controles betreffen de handelsvaart, de pleziervaart, werkschepen en ankerplaatsen. Een belangrijk element in het toezicht is het verbeteren van de informatiepositie. Door bij de controles ook aan risicovinding aandacht te besteden kunnen dossier worden onderhouden en kunnen risicoanalyses worden verbeterd.

###### *Handelsvaart: ferry's en vracht*

De vaartuigen en bewegingen zijn qua documentatie en formaliteiten in een tijdig stadium bij de Douane bekend. Dit betekent dat de lading in het toezichtstelsel van de Douane is opgenomen en dat die lading op zich geen controle vergt op volle zee, omdat dat toezicht bij uitstap in de haven van aankomst kan plaatsvinden. Het omgekeerde vindt plaats bij uitgaande zeevaartuigen. Daarnaast worden deze schepen vanuit de HHdesk gemonitord en gevolgd, zodat eventuele afwijkende bewegingen kunnen worden gedetecteerd. Fysiek contact op volle zee is daartoe niet noodzakelijk.

Vanuit de handhaving vanuit met name Veiligheid, Gezondheid, Economie en Milieu (VGEM) kan het nodig zijn om desondanks een vaartuig te controleren tijdens de vaart op de Noordzee als er indicatoren zijn dat naast de reguliere lading mogelijk andere of onbekende goederen worden meegevoerd. Tevens is een aantal controles gewenst, omdat juist het bekende toezichtstelsel, vanuit malafide oogpunt, interessant kan zijn om te misbruiken. Het aantal van dit soort controles kan beperkt zijn, maar gericht vanuit vóóraf door de HHdesk bepaalde indicatoren (bijvoorbeeld het land van vertrek, de gevolgde route en eventuele andere contra-informatie).

Ter onderbouwing van risicoanalyses en onderhoud van het dossier handelsvaart worden in 2010 aangaande de handelsvaart 20 fysieke boardings uitgevoerd.

###### *Pleziervaart (recreatievaart)*

Een registratie van dergelijke vaartuigen is niet voorhanden. De bewegingen zijn onvoorspelbaar, weer- en seizoenafhankelijk. De bemanning is in de praktijk een afwisseling

<sup>31</sup> Zie voor een aantal algemene aspecten van het douanetoezicht ook 6.3.

van eigenaren enerzijds en huurders anderzijds. Ook is (vooralsnog) de waarneming met hulpmiddelen vanuit de HHdesk beperkt. Het risico in dit segment ligt dan ook in de onbekende routes die worden gevaren en de eventuele onbekende contacten.

Controles zijn primair gewenst vanuit de preventie en zichtbaarheid. De historische informatie uit ingestelde controles duiden niet op essentiële risico's op douaneterrein tot nu toe. Het aantal controles kan daarmee vanuit douane oogpunt ook omlaag, maar tegelijk dient in toenemende mate vanuit de HHdesk te worden aangegeven welke boardings op volle zee moeten worden gedaan. De topic is hierbij een aantal onvoorspelbare controles zodat de preventie in deze doelgroep goed waarneembaar blijft. Uit het oogpunt van zichtbaarheid, risicovinding (onderhoud dossier recreatievaart Noordzee) en feitelijke toezicht (waaronder het gebruik en onderhoud van de zogenoemde gereedschapskist) worden in 2010 600 fysieke boardings uitgevoerd.

#### *Werkschepen*

Naast de hiervoor beschreven soorten van zeevaart is er nog een aantal vaartuigen dat als fenomeen bekend is. Deze vaartuigen zijn echter vrij onvoorspelbaar in hun bewegingen, contacten en (over)ladingen. Te denken valt hier aan guardships en reeferers. Reeferers kunnen ver gelegen plaatsen van herkomst hebben en lange routes afleggen. De controle op dit soort vaartuigen verdient in 2010 extra aandacht. Ten behoeve van de risicovinding en dossiervorming worden in 2009 op werkschepen als guardships en reeferers 50 controles ingesteld.

#### *Geografie*

Niet alleen bepaalde doelgroepen van vaartuigen kunnen een risico inhouden. Ook geografische plaatsen kunnen het risico ten aanzien van objecten en subjecten bepalen. Dit betreft met name de aangewezen ankerplaatsen voor de kust en de locaties die vanuit zee eenvoudig te benaderen zijn en waarbij het achterland zo is gelegen dat aan wal gebrachte goederen op eenvoudige wijze kunnen worden afgevoerd. Daarbij dient ook gedacht te worden aan onderwaterbergplaatsen ten behoeve van smokkelactiviteiten. Ook afwijkende vaarbewegingen in een bepaald gebied kunnen een indicatie zijn dat er frauduleuze handelingen plaatsvinden. Ten behoeve van de risicovinding, het onderhoud van het dossier geografie, worden in 2010 100 controles uitgevoerd op vaartuigen op ankerplaatsen en op andere, nader aan te geven plaatsen. In het kader van de detectie van onderwaterbergplaatsen wordt in 2010, 15 dagen een onderzoeksvaartuig voor bodemonderzoek gereserveerd.

#### *Acties in nationaal en/of internationaal verband*

In 2010 zal een aantal gerichte nationale en internationale acties plaatsvinden. De nationale operaties worden geïnitieerd door de Risicobeheersingorganisaties van de douaneregio's. Internationale acties vinden plaats onder coördinatie van het Douane Informatiecentrum (DIC).

Vanuit de gezamenlijke verantwoordelijkheid die de douanediens ten binnen de EU hebben op het gebied van onder andere het onderkennen en stoppen van goederen aan de buitengrens van de EU die een gevaar opleveren voor de Veiligheid, Gezondheid, Economie en Milieu, worden in toenemende mate gezamenlijke acties opgezet en uitgevoerd. Hierbij kunnen alle dan wel met name genoemde lidstaten worden betrokken. Vanuit risico overwegingen is in gezamenlijkheid besloten deze acties anders dan in het verleden frequenter uit te voeren en daar waar nuttig en noodzakelijk een langere looptijd te laten hebben. De internationale operaties worden op voorstel van de Groep Douane Samenwerking (GDS) geïnitieerd door het Douane Informatie Centrum (DIC).

De operationele afstemming over de inzet van vaartuigen of vliegtuigen in de bedoelde acties zal met de douaneliaison in de Kustwacht Nederland worden afgestemd. In 2010 worden voor de uitvoering van nationale en/of internationale acties 15 dagen gereserveerd.

6.5. *Prestatie-indicatoren 2010*

Onderstaand zijn de prestatie-indicatoren voor de handhaving in het cluster Grenstoezicht. Daarbij is een onderscheid aangehouden naar grenstoezicht voor personen respectievelijk goederen.

<b>Categorie / prioriteit</b>	<b>Gewenste effecten</b>	<b>Stuurgetallen</b>	<b>Streefwaarden</b>
<i>Grenstoezicht personen</i>			
<b>Personen stromen</b>	Verbetering van de naleving regelgeving. Tegengaan illegale immigratie, migratie- en grensoverschrijdende criminaliteit. Verbeteren van inzicht in de grensoverschrijdende personenstromen.  Doel: vergroten van de veiligheid van Nederland en het Schengengebied.	500 fysieke controles waarvan 425 op de pleziervaart, 25 op de visserij en 50 overig.  Controles vinden primair plaats op in- en uitreizende personen en op vaartuigen die opvallend of afwijkend gedrag vertonen.	100%
<b>Actie/oefening</b>	Naleving regelgeving Tegengaan illegale immigratie, migratie- en grensoverschrijdende criminaliteit. Verbeteren van inzicht in de grensoverschrijdende personen stromen.	Vorbereiden op ondersteunen van en deelnemen aan 5 nationale landelijk acties. Planmatig rekening houden met (inter)nationale acties en oefeningen. Totaal reserveren 15 dagen.	100%
<i>Grenstoezicht goederen</i>			
<b>Handelsvaart</b>	Naleving regelgeving Onderbouwing risicoanalyse Dossieronderhoud	20 fysieke boardings	100%
<b>Pleziervaart</b>	Naleving regelgeving Onderbouwing risicoanalyse Dossieronderhoud	600 fysieke boardings	100%
<b>Geografie</b>	Naleving regelgeving Onderbouwing risicoanalyse Dossieronderhoud	100 controles op vaartuigen en ankerplaatsen,  reserveren: 15 dagen.	100%
<b>Werkschepen</b>	Naleving regelgeving Onderbouwing risicoanalyse Dossieronderhoud	50 controles op werkschepen (o.a. reefer)	100%
<b>Actie</b>	Naleving regelgeving	Reserveren: 15 dagen	100%

## 6.6. Een doorkijk naar 2014

Door de bij het grenstoezicht betrokken organisaties wordt thans gewerkt aan de opstelling van een Kaderdocument Grenstoezicht.<sup>32</sup> Hierin wordt de uitdaging voor de toekomstige inrichting van het grenstoezicht verwoord. De vraagstelling daarbij is: 'hoe kan grenstoezicht zo worden georganiseerd dat sprake is van een goede balans tussen het controle belang en het economisch belang van Nederland bij een vlotte en klantgerichte afhandeling van passagiersstromen'. Bij het vinden van die juiste balans tussen beide belangen heeft Nederland de volgende ambitie: 'het creëren van een effectief en efficiënt grenstoezichtproces dat ten goede komt aan de mobiliteit van bonafide reizigers, illegale migratie tegengaat en maximaal bijdraagt aan de veiligheid in Nederland en het Schengengebied'. Daarbij wordt gebruik gemaakt van technologie en geïntegreerde risico-inventarisaties en -analyses. Deze ambitie wordt nader uitgewerkt in het kaderdocument grenstoezicht zelf en de implementatie daarvan.<sup>33</sup> Inzichten uit dit komende beleidsdocument kunnen in de komende jaren mede van invloed worden op het grenstoezicht op de Noordzee.

Voor de feitelijke handhaving zal in de komende jaren het IGO in het grenstoezicht op de Noordzee verder worden ontwikkeld. Dit vergt een juiste, volledige en tijdige informatie. Daartoe is ook een adequate (snel, veilig en betrouwbaar) toegang tot digitale communicatiesystemen van belang. Getracht zal worden om meer zicht te krijgen op de (gedragingen en risico's) in de relevante omgeving. Hierop zal verder geïnvesteerd worden. De samenwerking tussen de operationele diensten werkzaam in het verband van de Kustwacht Nederland zal verder worden uitgebouwd. Ook de samenwerking in het grenstoezicht tussen de schillen zal worden versterkt.

---

<sup>32</sup> Bron: Eindrapport Sterkte/zwakte analyse grenstoezicht, Ministerie van Justitie, 22 mei 2008.

<sup>33</sup> Kaderdocument Grenstoezicht, (concept nog niet gepubliceerd)



## Bijlage 1

### Besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7-stappenmodel

Met betrekking tot de handhaving op de Noordzee is een besturingsinstrumentarium in ontwikkeling gebaseerd op een model bestaande uit een zevental stappen, te weten:

#### Stap 1: Omgevingsanalyse

De start voor het vaststellen van het handhavingsbeleid ten behoeve van de Noordzee is een analyse van die specifieke omgeving. In deze analyse gaat het erom dat wordt vastgesteld welke problemen zich op de Noordzee voordoen en welke oorzaken voor deze problemen kunnen worden aangewezen. Bij deze omgevingsanalyse gaat het om de problemen op alle resultaatgebieden van de Noordzee (algemene handhaving, visserij, milieu, verkeer en veiligheid).

Ten behoeve van deze analyse kan gebruik worden gemaakt van reeds bij de verschillende partners opgedane ervaringen met analyses en in dit kader beschikbare informatie alsmede van overige instrumenten (rapportages, monitors e.d.).

#### Stap 2: Prioriteitstelling

Binnen het totaal aan problemen dat met behulp van de omgevingsanalyse zichtbaar wordt gemaakt, worden prioriteiten gesteld. Deze worden in gezamenlijkheid vastgesteld.

#### Stap 3: Effecten

Voor elk van de vastgestelde prioriteiten wordt vervolgens bepaald welke effecten men wil bereiken. Moet de omvang van het probleem afnemen of moet de groei van het probleem worden tegengehouden e.d.? Het benoemen van de gewenste effecten is een eerste stap naar het concretiseren van de doelstellingen.

#### Stap 4: Stuurgetallen

Om na te gaan of de gewenste effecten worden bereikt, moeten stuurgetallen worden vastgesteld. Stuurgetallen zijn indicatoren voor de te bereiken effecten. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan x-aantal processen-verbaal of x-aantal te verrichten controles.

De gegevens voor de stuurgetallen moeten zodanig worden geregistreerd dat de informatie periodiek opvraagbaar is. Bij de keuze van de stuurgetallen moet in beginsel altijd aansluiting worden gezocht bij gegevens die reeds worden vastgelegd in bestaande administraties.

Indien een dergelijke administratie er niet is, kan men - bij wijze van hoge uitzondering - ook kiezen voor een stuurgetal waarvoor de gegevens specifiek voor dit doel worden geregistreerd.

Om aan de hand van de stuurgetallen de effecten goed te kunnen volgen, is het vaak nodig dat er meer stuurgetallen per vastgestelde prioriteit worden benoemd.

#### Stap 5: Streefwaarden

Vervolgens worden streefwaarden vastgesteld. Dit zijn de gewenste waarden van de stuurgetallen aan het einde van de planperiode.

#### Stap 6: Producten

Vervolgens worden de producten vastgesteld. Dit zijn de herkenbare (schriftelijk weergegeven) resultaten van activiteiten of handelen. Hierbij moet niet slechts worden gedacht aan processen-verbaal, inspectieverslagen, controleverslagen e.d.. Ook andere resultaten kunnen als product worden aangemerkt. Als bijvoorbeeld uit analyse blijkt dat met betrekking tot een bepaalde doelgroep het nalevingniveau van regels onvoldoende is omdat die doelgroep deze regels niet of onvoldoende kent, dan zou het wel eens effectiever kunnen zijn om activiteiten te ontplooiën op het terrein van communicatie en voorlichting in plaats van vast te houden aan handhaving sec. Als producten kunnen dan worden aangemerkt de verslagen van georganiseerde voorlichtingsbijeenkomsten en voorlichtingsfolders. Ook zijn producten denkbaar op het terrein van wet- en regelgeving, het sanctiearsenaal en de - hoogte.

#### Stap 7: Evaluatie en bijsturing

Gedurende de periode waarvoor het beleid is vastgesteld, zal aan de hand van gegevens over de ontwikkelingen en de geleverde inspanningen tussentijds worden geëvalueerd en eventueel bijgestuurd. Het bijsturen kan daarbij op drie punten tot aanpassingen leiden:

- uitvoering, bijvoorbeeld door het verbeteren van de werkwijze, door afspraken over een andere mix van producten of door meer producten;
- doelstellingen en/of streefwaarden;
- beleidsprioriteiten; bijvoorbeeld als het aanvankelijk geselecteerde probleem niet langer een probleem blijkt of indien andere ontwikkelingen om aandacht vragen.

Deze stapsgewijze aanpak leidt uiteindelijk tot het beter sturen van de uitvoering in de gewenste richting en het vergroten van de mogelijkheden om te leren van ervaringen. Door het benoemen van stuurgetallen en streefwaarden worden de doelstellingen zodanig geconcretiseerd, dat periodiek kan worden getoetst of de gewenste resultaten worden geboekt. Door de afspraken over de producten kan daarbij ook worden nagegaan welke aanpak tot de beste resultaten leidt. Door inzicht in de combinatie van inzet en resultaat kan in de loop der tijd steeds beter worden vastgesteld welke aanpak in welke situatie naar verwachting tot het beste resultaat zal leiden.

Als gevolg van het hanteren van deze systematiek wordt ook inzichtelijker dat er een nauwe samenhang bestaat tussen gestelde doelen en beschikbaarheid van middelen die nodig zijn om deze doelen te bereiken. Anders gezegd: er is geen adequate handhaving mogelijk zonder de beschikbaarheid van voldoende, voor het te bereiken doel geëigende middelen.

## **Bijlage 2**

### **Matrix producten en prestatie-indicatoren Kustwacht Nederland**

In de tabel op op pagina 36 en 37 wordt een samenvattend overzicht gegeven van de door de Kustwacht Nederland te leveren prestaties en de daarbij behorende prestatie-indicatoren (PIN's). De meeste PINS binnen de taakvelden van het Handhavingsplan waren in 2009 voor het eerst beschikbaar. Gedurende 2009 worden zij op hun informatiewaarde getoetst. Voor het Handhavingsplan 2010 is een aantal PINS toegevoegd. De scores van deze PINS zullen worden opgenomen in de periode- en trimesterverslagen van het Activiteitenplan & Begroting 2010.