



> Retouradres

**OPENBAAR**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. de wnd. Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme  
Zaken, [REDACTED]  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

**ILT**

Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Contactpersoon**

[REDACTED]

M +31(0) [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Ons kenmerk**

ILT-2020/60858

**Uw kenmerk**

IENW/BSK-2020/176701

**Bijlage(n)**

HUF-toets

Datum 2 november 2020  
Betreft HUF-toets aanpassing EU Richtlijn  
Havenontvangstvoorzieningen

Geachte mevrouw [REDACTED],

Op 28 september jl. ontving ik van u het verzoek een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) te doen uitvoeren op een voorstel voor wijziging van de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (WVVS) ter implementatie van richtlijn 2019/883 over havenontvangstvoorzieningen.

U verzocht mij de HUF-toets 9 oktober in te dienen. Gezien de omvang van de regelgeving bleek dit echter niet mogelijk. Hierover is contact geweest met uw medewerkers.

In deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een HUF-toets.

De nationale implementatie van de richtlijn heeft consequenties voor meerdere wetten, besluiten en regelingen. Uw verzoek richt zich op de wijzigingsvoorstellen in de WVVS en de Memorie van Toelichting daarbij. In een later stadium volgt nog een verzoek om een HUF-toets op de onderliggende besluiten en regelingen. Ik merk hierbij op dat de voorliggende HUF-toets een voorlopige, kwalitatieve opsomming geeft van aandachtspunten. Meer definitieve conclusies kunnen pas worden gegeven als ook de wijzigingen van de regeling en het besluit bekend zijn.

**Handhaafbaarheid**

De wetgeving is op zich duidelijk en specifiek geformuleerd. De ILT ziet wel een aantal aandachtspunten. Hiervoor verwijs ik naar de bijlage. Ik vraag hierbij met name aandacht voor de volgende zaken.

Kleine, niet-commerciële jachthavens kunnen ontheffing aanvragen voor het opstellen van een Havenafvalplan(HAP). B&W verlenen hier ontheffing voor en geven het door aan SafeSeaNet. Het risico bestaat dat men zich niet bewust is van deze taak of dat een gemeente te weinig kennis/capaciteit heeft om dit uit te voeren. Ik verzoek u hiermee rekening te houden met de communicatie over de regelgeving.

Voor met name de kleinere zeehavens is de norm duidelijk, maar ook een behoorlijke opgave: opstellen van een Havenafvalplan en rapporteren aan SafeSeaNet. Goede communicatie van DGLM is ook hier noodzakelijk.

Er zijn havens die geen geldig Havenafvalplan hebben. Er is bij de implementatie van de nieuwe richtlijn een sanctiemogelijkheid binnen de Wet Economische Delicten beschikbaar gekomen, zodat er meer mogelijkheden komen voor handhaving. Vraag is wel of dit correct is uitgevoerd. In artikel II van de aangepaste WVVS zou een mogelijkheid worden opgenomen voor het niet hebben van een geldig Havenafvalplan. De voorgestelde wijzigingen echter noemen artikel 6a, waarin het Havenafvalplan wordt omschreven, niet.

**Artikel 6a wordt wel vermeld.**

De ILT ziet nu al toe op de verplichting van de exploitant van een havenontvangstvoorziening om afvalontvangstbewijzen te verstrekken. Op zich is dit niet nieuw, maar er komen mogelijk wel nieuwe inzamelaars bij voor kleinere havens. Het is niet duidelijk of er extra inspecties of aanpassingen aan BIA vergunningen nodig zijn. Hier kom ik bij de HUF toets van het Besluit en de Regeling op terug.

Afvalmeldingen, afgiftebewijzen, kerninformatie HAP 's en exemptions dienen gerapporteerd te gaan worden aan SafeSeaNet:

Het is niet helder wie wat doet en hoe dit wordt gecoördineerd. Havenbeheerders, Rijkswaterstaat of ILT. Ik verzoek u hierover meer duidelijkheid te verschaffen en dit ook te verankeren in (wettelijke) verplichtingen of afspraken.

Voor vissersvaartuigen en pleziervaart acht de ILT de norm haalbaar. Kwetsbaar punt is dat slechts 11 trawlers en 10 jachten onder de richtlijn vallen. Gezien dit lage aantal is het lastig om toezicht te houden. Ook hier is communicatie nodig.

**Uitvoerbaarheid van het toezicht**

Voor de uitvoerbaarheid van het toezicht verwijs ik naar de bijlage.

In totaal verwacht de ILT dat extra capaciteit nodig is voor:

**Vergunningverlening**

- Toetsing HAP van havens
- Bijhouden geldige HAP 's en rappels versturen;
- Uitgebreide Procedure exemptions in SafeSeaNet;
- Afstemming met Rijkswaterstaat en EMSA over SafeSeaNet.

**Handhaving**

- Toezicht op afvalmeldingen sector (met havenbedrijven);
- Invulling risico gestuurde aanpak (planning en verdeling inspecties met Havenbedrijven);
- Analyse ingezamelde hoeveelheden afval in havens

Een kwantitatieve inschatting van fte's is pas mogelijk nadat ook de regeling en het besluit zijn opgesteld.

**Fraudebestendigheid**

De wijzigingen zijn beoordeeld als fraudebestendig.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

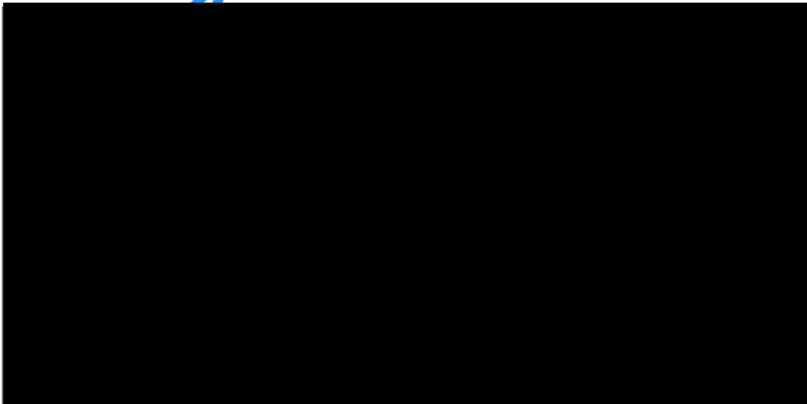
**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

**Artikel 12A bepaalt dat een schip (ri 2002/59) afval aanmeldt, in regeling worden details bepaald welke gegevens moeten worden gemeld. De houder van een HOV of havenbeheerder verstrekt een bewijs (art.6b) en meldt dit in het SSN. Schip blijft verantwoordelijk voor deze melding. De inhoud van de HAP wordt nader bepaald in het Besluit HOV.**

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets en zie de aanvullende regeling en het besluit met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,



**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

## HUF toets Aanpassing EU Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen

ILT  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

### 1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

De richtlijn wordt op de volgende punten gewijzigd:

- Toepassingsbereik
- Havenafvalplannen (artikel 5)
- Afvalvooraanmelding (artikel 6)
- Afvalafgifte (artikel 7)
- Vrijstellingen (artikel 9)
- Inspecties (artikel 10, 11 en 14)
- Monitoring en informatie (12 en 13)

### Toepassingsbereik

Het toepassingsbereik gaat over schepen en havens. Havens komen in de volgende alinea aan bod.

De nieuwe richtlijn is van toepassing op alle schepen, ongeacht de grootteklasse. Alleen schepen die havendiensten verrichten, zijn volgens Richtlijn 2019/883 uitgezonderd.

Sommige verplichtingen worden gekoppeld aan het toepassingsbereik van Richtlijn 2002/59, die gaat over meldingen en informatie. RL 2002/59 is relevant voor de verplichte afvalmelding en voor het doormelden van het afvalontvangstbewijs aan SafeSeaNet. Voor de andere verplichtingen (afgifteplicht, afvalbijdrage) is RL 2002/59 niet van belang.

Ook vissersvaartuigen en jachten moeten een afval vooraanmelding gaan doen, mits >300 GT en > 45 meter lang.

Er is enige interpretatieruimte in het toepassingsbereik van 2002/59. Je zou de richtlijn zo kunnen lezen dat zij niet van toepassing is op vissersschepen. Zowel Rijkswaterstaat als de EMSA hanteren de volgende interpretatie: RL 2002/59 geldt voor vissersschepen, die èn > 300 GT èn > 45 meter zijn. Hier kunnen we aansluiten bij wat nu al praktijk is voor de elektronische meldverplichtingen van RL 2002/59 vallen. Maar het zou goed zijn om dit standpunt ook te documenteren.

**huidige wetwijziging is daar  
niet het juiste instrument voor?**

Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat het aantal vissersvaartuigen en jachten, dat onder de nieuwe richtlijn valt, verwaarloosbaar klein is. Zeker als slechts 15% van dit aantal schepen geïnspecteerd hoeft te worden.

In meer detail: Gemiddeld doen per jaar 284 vissersvaartuigen > 300 GT Nederlandse havens aan (info Thetis, gegevens 2016 t/m 2018). Vooral in Amsterdam (IJmuiden), Den Helder, Scheveningen en in mindere mate Vlissingen, Delfzijl en Eemshaven. Deze schepen zijn echter vrijwel altijd < 45 meter. Er zijn zes Nederlandse trawlers die aan de eisen voldoen.



Gemiddeld doen per jaar 39 jachten > 300 GT de Nederlandse haven aan (Thetis). Vooral in Amsterdam en Rotterdam, en in mindere mate Harlingen. Het is niet exact bekend hoeveel hiervan voldoen aan het lengtecriterium. Uit gegevens van havenbedrijf Rotterdam (Portbase) blijken in 2019 slechts 4 jachten groter dan 45 meter. Zie voor nog meer detail Bijlage A.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### **Havenafvalplannen (artikel 5)**

Havenbeheerders stellen havenafvalbeheerplannen (HAP) op en laten deze vaststellen in de gemeenteraad. ILT toetst het HAP.

**Goedkeuring van HAP  
door Onze Minister of  
een ander  
aangewezen  
bestuursorgaan.**

Wijzigingen:

- De plannen blijven 5 jaar geldig in plaats van 3 jaar.
- Ook kleinere zeehavens moeten een HAP opstellen. Daarnaast dienen ze de kerninformatie uit het HAP te rapporteren aan SafeSeaNet.
- Kleine, niet-commerciële jachthavens kunnen ontheffing aanvragen voor het opstellen van een HAP. B&W verlenen hier ontheffing voor en geven het door aan SafeSeaNet.

ILT kan elke 5 jaar gaan toetsen in plaats van 3 jaar, dit geeft meer ruimte. Daar staat tegenover dat meer havens een HAP moeten indienen. De ILT heeft extra capaciteit nodig om havens te rappelleren en hen te begeleiden in het opstellen van een HAP, bijvoorbeeld door een format te ontwikkelen. Nu al hebben de grotere (vis)havens nog geen HAP. Er is bij de implementatie van de nieuwe richtlijn een sanctiemogelijkheid binnen de Wet Economische Delicten beschikbaar gekomen, zodat er meer mogelijkheden komen voor toezicht.

Het doormelden van kerninformatie en ontheffingen voor havens aan SafeSeaNet kost ook tijd. Het is niet helder wie de kerntaak heeft om dit te begeleiden. Havenbeheerders, Rijkswaterstaat of ILT. ILT ziet zich nu nog uitsluitend verantwoordelijk voor de toetsing van HAPs.

**In Besluit HOV wordt dit  
verduidelijkt.  
Havenbeheerder zal  
eerste  
verantwoordelijkheid  
hiervoor krijgen.**

Er is communicatie richting havens nodig voor de bewustwording van nieuwe taken. Wens is dat DGLM hier het voortouw neemt. Daarnaast zijn heldere afspraken nodig over wie wat doet voor SafeSeaNet.

### **Afvalvooraanmelding (artikel 6a)**

Schepen moeten, voorafgaand aan de aankomst, een melding doen van de eventueel in te leveren hoeveelheid afval. Schepen deden bij de haven al een afvalmelding volgens de oude richtlijn HOV, maar nu geldt voor schepen > 300 GT een verplichte melding in SafeSeaNet. In feite zijn er door deze wijziging minder schepen die een afvalmelding hoeven te doen.

Zie bijlage B voor de orde grootte van het aantal schepen dat onder de nieuwe Richtlijn ook onder de afvalvooraanmelding gaat vallen en welke schepen niet meer. Deze info is niet compleet, omdat niet alle havens benaderd zijn. Zo blijkt dat in Groningen veel minder schepen een afvalmelding hoeven te doen. Dit heeft gevolgen voor de inspectie. Want een selectie van een inspectie (en de risicoaanpak van de EMSA) wordt alleen toegepast op schepen die zich melden. Een zwakte in het systeem is overigens dat lang niet altijd (juist) gemeld wordt. Zie verder' bij 'inspecties .

Het toezicht op de meldplicht zal gericht zijn op de schepen > 300 GT, en dan met name of voldaan wordt aan de afvalvooraanmelding. Daarbij zijn vissersvaartuigen en jachten een nieuwe doelgroep. ILT vraagt DGLM om trawlers en grote jachten te informeren over deze nieuwe meldplicht. En om havenbeheerders te vragen hierop te checken.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### **Afvalafgifte (artikel 7)**

Afvalafgiften zijn niet in de wet opgenomen, maar worden waarschijnlijk in het besluit of de regeling verwerkt.

Schepen moeten verplicht afval afgeven, behalve als zij voldoende opslagcapaciteit hebben voor de volgende reis.

Wijzigingen:

- Afgifteplicht voor afval van schepen, overeenkomstig lozingsnormen MARPOL-Verdrag. Hiervoor is een EU implementing Act opgesteld.
- Introductie afvalontvangstbewijs, met ontheffingsmogelijkheid voor kleine havens met onbemande voorzieningen. → Gemeenten verlenen ontheffing aan jachthavens en melden dit door aan SafeSeaNet. Havenbeheerders begeleiden het rapporteren van de afvalontvangstbewijzen aan SafeSeaNet.

ILT ziet nu al toe op de verplichting van de exploitant van een havenontvangstvoorziening om afvalontvangstbewijzen te verstrekken. Op zich is dit niet nieuw, maar er komen mogelijk wel nieuwe inzamelaars bij voor kleinere havens. In visserijhavens verzorgt de SFAV (stichting financiers afval visserij) bijvoorbeeld de inzameling van olieafval en klein chemisch afval. Er staat vaak een container voor huishoudelijk afval. Er is capaciteit nodig om het huidige afvalmanagement in de (visserij)havens te laten voldoen aan de wettelijke verplichtingen van de nieuwe richtlijn. Het is niet duidelijk of er extra inspecties of aanpassingen aan BIA vergunningen nodig zijn. Hier wordt bij de HUF toets van het Besluit en de Regeling op teruggekomen.

Eerder is al opgemerkt dat niet duidelijk is wie coördineert in de aanlevering van gegevens aan SafeSeaNet.

### **Vrijstellingen (artikel 9)**

Vrijstellingen zijn niet in de wet opgenomen, maar worden waarschijnlijk in het besluit of de regeling verwerkt.

Als een reder (schip) een vast contract heeft voor de inzameling van afval, kan hij een exemption aanvragen. Hiermee hoeft hij geen melding te doen van afval, en ook niet af te geven. Uiteraard moet hij wel afgeven bij het bedrijf waar hij een contract mee heeft.

Wijzigingen:

- Extra voorwaarden bij aanvraag: Gemeld aan alle havens op de route en aanvaard door haven waar afgifte en betaling plaatsvindt.

→ De exemptions worden opgenomen in SafeSeaNet. ILT levert de exemptions aan Rijkswaterstaat, die ze in Safeseanet zet.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

Vanwege de extra voorwaarden heeft ILT meer capaciteit nodig om de aanvraag te verzorgen. Havens moeten benaderd worden en de exemption moet in Safeseanet gezet worden. Nu doet Rijkswaterstaat dit, maar Rijkswaterstaat heeft ILT gevraagd om dit zelf te gaan doen.

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### **Inspecties (artikel 10, 11 en 14)**

Er worden scheepsafvalstoffeninspecties uitgevoerd.

Wijzigingen:

- Inspectie van 25% naar 15% van unieke schepen die onder RL 2002/59 vallen.
- Hoe wordt toezicht gehouden op schepen zonder meldplicht? → Het is niet mogelijk een inspectie te plannen, als er geen melding is gedaan. Tegelijk zijn veel zeeschepen < 300 GT, en toezicht op deze schepen is ook nodig. Als tijdens een reguliere inspectie blijkt dat het afvalmanagement aan boord niet in orde is, zal ook een afvalstoffeninspectie worden gedaan. Dit zal moeten worden gecommuniceerd aan PSC en de Havenbedrijven.
- Nu vinden veel inspecties plaats in Rotterdam en Amsterdam. ILT (afdeling Analyse) zal jaaroverzichten van ingezamelde hoeveelheden afval per haven analyseren om na te gaan of bepaalde havens of sectoren meer aandacht verdienen.

De inspectieverplichting van 15 procent geldt alleen voor schepen die een verplichte vooraanmelding moeten doen. De nieuwe richtlijn stelt verplicht dat wij een procedure opstellen voor inspectie van schepen die buiten het toepassingsgebied van 2002/59 (monitoring en informatie) vallen. De HUF-toets zegt over inspecties op deze schepen: " De ILT en havenbedrijven zullen tijdens hun reguliere inspecties gespitst zijn op grote hoeveelheden afval aan boord. In dat geval wordt toch een inspectie uitgevoerd".

De inzet op inspecties blijft grosso modo gelijk. Het aantal inspecties wordt minder, maar de inspecties zelf worden meer uitgebreid.

Inspecties van schepen zonder meldplicht worden meegenomen bij reguliere inspecties. Voor bijvoorbeeld Rotterdam zal dit wel goed gaan, hier kwamen in 2019 maar 274 schepen kleiner dan 300 GT. In Groningen daarentegen kwamen in datzelfde jaar 3025 schepen kleiner dan 300 GT. Ook dit kan gevolg hebben voor inzet en capaciteit (ook geografisch wellicht).

Over de uitvoering van dedicated afvalinspecties worden momenteel gesprekken gevoerd met de Havenbedrijven, in het kader van de evaluatie van de samenwerkingsovereenkomst WVVS. De uitbreiding van inspecties zit in de volgende onderwerpen:

- Nagaan of vissersvaartuigen en jachten afvalmeldingen doen en hierover communiceren. Overigens worden geen aparte inspecties gedaan op deze schepen, gezien de verwaarloosbare aantallen.

- Risicogestuurde selectie van schepen, wat extra planning (capaciteit) vraagt.
- Analyse ingezamelde hoeveelheden afval in alle havens, dit vraag capaciteit van afdeling Analyse.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

## **Monitoring en informatie (12 en 13)**

### *Beschikbaarheid gegevens voor opstellen HUF toets*

Bij het opstellen van deze HUF toets bleek de beschikbaarheid van gegevens een knelpunt. Op termijn streeft Europa ernaar dat SafeSeaNet alle informatie bevat. Nu nog zijn er weinig meldingen in SafeSeaNet (veel meldingen worden lokaal bij de haven gedaan). Daarnaast is het niet mogelijk overzichten uit SafeSeaNet te halen (alleen info per schip). Voorlopig zijn de volgende gegevensbronnen beschikbaar:

- De Havendiensten Rotterdam en Amsterdam beschikken over Portbase waar makkelijk info uit te halen is. Deze info is niet compleet voor heel Nederland. Dat houdt in dat alle havenmeesters benaderd moeten worden voor data.
- De ILT heeft toegang tot Thetis, gebruikt door PSC. Alleen ontbreken in deze database lengtegegevens.
- De ILT heeft toegang tot de GISIS database, met informatie van schepen van de Nederlandse vlag. Bevat ook lengtegegevens. Deze database is niet altijd up-to-date.

### *Benodigde capaciteit voor bouwen aan SafeSeaNet*

In SafeSeaNet werden tot voor kort alleen vooraanmeldingen van afval en vrijstellingen bijgehouden.

Door de nieuwe richtlijn gaat er meer in SafeSeaNet landen:

- Ook afvalontvangstbewijzen worden in SafeSeaNet opgenomen. Dit is een taak van de havens. Havens kunnen hiervoor een ontheffing krijgen. Die worden gemeld in SafeSeaNet.
- Ook kerninformatie van het HAP wordt in SafeSeaNet gezet. Deze info geeft de EMSA door aan GISIS (de internationale database van IMO). Jachthavens kunnen hier een ontheffing voor krijgen. Dit wordt gemeld in SafeSeaNet.

Het is van belang dat DGLM goede afspraken maakt over het vullen van SafeSeaNet. Te voorzien is dat kleinere havens niet kunnen voldoen. Is er sprake van toezicht en is dit formeel goed geregeld?

### *Benodigde capaciteit voor selectie van schepen*

Binnen de EU heeft de EMSA een implementing act voorbereid voor Risk Based Targeting. Deze wordt als module in Thetis EU gezet, zodat alle lidstaten op eenzelfde manier risicogestuurd schepen kunnen selecteren. ILT is in gesprek met de Havenbedrijven om deze selectiemethode breed te gaan gebruiken. Dit vraagt extra inzet voor planners en afstemming.

### *Ingezamelde hoeveelheden havens*

Voor goed toezicht is inzicht nodig in daadwerkelijk ingezamelde hoeveelheden afval. Daarmee kan een benchmark worden uitgevoerd van de havens, en kan de inspectie gericht worden op havens met achterstanden. De ILT zal op basis van de jaaroverzichten van DGLM (van alle havens) conclusies trekken over waar de



focus moet liggen. Mogelijk moeten aanvullende analyses worden uitgevoerd van de ruwe data, die tot op heden niet beschikbaar zijn. Op termijn kunnen de afgiftebewijzen uit SafeSeaNet gebruikt worden als bron van informatie.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### 1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Het is de ILT niet helder wie verantwoordelijk is voor en wie toeziet op de aanlevering van data richting SafeSeaNet.

### 1.2 Naleving door normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	<p><b>havens</b> De koopvaardij en visserijhavens worden benoemd (en dus afgebakend) in de regeling. Het is niet duidelijk of de jachthavens goed zijn benoemd (en dan met name de ondergrens voor een vrijstelling). Mogelijk staat deze in het activiteitenbesluit.</p> <p><b>schepen</b> Schepen die havendiensten verrichten vallen niet meer onder de richtlijn. Deze groep is duidelijk gedefinieerd: schepen die havendiensten verrichten in de zin van artikel 1, tweede lid, van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens. De groep is niet goed te selecteren uit datasystemen.</p> <p>Zeeschepen (&gt;300 GT) en vissersvaartuigen/jachten (&gt; 300 GT en &gt; 45 meter) zijn goed afgebakend. Het betreft een kleine groep (11 trawlers en ongeveer 10 jachten), wat problemen kan geven met communicatie en bewustwording.</p>
--	--

<p>2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de normadressaat?</p>	<p><b>Havens</b>  Voor kleine havens is het opstellen van een HAP en het rapporteren aan SafeSeaNet een behoorlijke opgave. Nu al hebben de grotere (vis)havens nog geen HAP.</p> <p>Er is communicatie en begeleiding richting havens nodig voor de bewustwording van nieuwe taken. Wens is dat DGLM hier het voortouw neemt.</p> <p><b>Schepen</b>  Zeeschepen kunnen voldoen aan de nieuwe richtlijn.</p>
<p>3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?</p>	<p>Ja.</p>
<p>4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de normadressaat vast te stellen?</p>	<p>Ja, dat is voor havens het niet hebben van een geldig HAP of het niet rapporteren aan SafeSeaNet.</p> <p>Voor schepen is dit het niet melden van afval en het niet afgeven van afval (in geval van verplichte afgifte).</p>
<p>5. Zijn de lasten voor de normadressaat duidelijk?</p>	<p>Voor de havens bestaan de lasten uit het opstellen van een Havenafvalplan en het doormelden aan SafeSeaNet. De benodigde capaciteit is in te schatten.</p> <p>Voor schepen bestaan de lasten ook vooral uit capaciteit (voor met name agenten). Afvalafgifte is inbegrepen in het havengeld. De hoeveelheid is gelijk aan de opslagcapaciteit aan boord, genoemd in het garbage management plan. Hier ontstaat in het toezicht wel eens discussie over. In de praktijk houdt men vaak een vuistregel aan van 6 m3 aan afval, dat is geaccepteerd en geeft duidelijkheid.</p> <p>Prijzen voor extra afgifte zijn beschikbaar op internet.</p>
<p>6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?</p>	<p><b>havens</b>  Havens zouden kunnen overwegen om geen HAP te maken. Er is bij de implementatie van de nieuwe richtlijn een sanctiemogelijkheid binnen de Wet Economische Delicten beschikbaar</p>

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

	<p>gekomen, zodat er meer mogelijkheden komen voor toezicht.</p> <p>Havens zouden ook (al dan niet bewust) kunnen nalaten om gegevens aan SafeSeaNet te rapporteren. Het is niet duidelijk wie hier toezicht op houdt.</p> <p><b>schepen</b> Schepen zouden kunnen overwegen om geen afvalstoffenmelding te doen. Daarom zal ILT aan de havens vragen hier alert op te zijn en hier zelf ook op toezien. Aangezien de kosten van afgifte in het havengeld verwerkt zijn, zal er een prikkel zijn om af te geven. Hierdoor zal er minder snel sprake zijn van ontwijking van de norm 'verplichte afgifte'.</p> <p>Schepen &lt; 300 GT hoeven geen afvalmelding te doen en zullen ook niet door de Thetis EU tool van de EMSA geselecteerd worden. Hierdoor is er een mogelijkheid om te ontwijken.</p>
--	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

<p>1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?</p>	<p>Ja. B&amp;W ziet toe op naleving van activiteitenbesluit (jachthavens). ILT ziet toe op de zeehavens (opstellen HAP) ILT ziet toe op de zeeschepen (meldplicht en afgifteplicht)</p> <p>Het is niet duidelijk wie toeziet op de gegevensaanlevering aan SafeSeaNet.</p>
<p>2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?</p>	<p><b>Havens</b> Kleine, niet-commerciële jachthavens kunnen ontheffing aanvragen voor het opstellen van een HAP. B&amp;W verlenen hier ontheffing voor en geven het door aan SafeSeaNet. Het risico bestaat dat men zich niet bewust is van deze taak. Of dat een gemeente te weinig kennis/capaciteit heeft om dit uit te voeren.</p> <p><b>Schepen</b> Ja. ILT en de Havenbedrijven hebben ruime ervaring met</p>

	scheepsafvalstoffeninspecties.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Ja
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen handhaven?	<p><b>Havens</b>  ILT heeft ervaring met het toetsen van HAP's. Nieuw wordt het rappeleren van havens bij niet geldige havenplannen. In artikel II van de aangepaste WVVS zou hiervoor een mogelijkheid worden opgenomen, door wijziging van de Wet op de economische delicten. Dit is ook in de M.v.T. genoemd, onder 6.2. De voorgestelde wijzigingen echter noemen artikel 6a in het geheel niet, en hier wordt het Havenafvalplan omschreven.</p> <p><b>Schepen</b>  Er is een handhavingsinstrumentarium: Thetis EU. Hiermee kunnen schepen worden geselecteerd en interventies worden gerapporteerd.</p>
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja. Datum inwerkingtreding is 1 juli 2021.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

Voorgestelde wijziging  
noemt art. 6a wel.

<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b>	<p>Deze HUF toets geeft een voorlopige, kwalitatieve opsomming van aandachtspunten. Een meer definitieve conclusie kan pas worden gegeven, als ook de wijzigingen van de regeling en het besluit bekend zijn.</p> <p>De wetgeving is duidelijk en specifiek genoeg geformuleerd. ILT ziet wel de volgende aandachtspunten:</p> <p>De normadressaat (havens en schepen) zijn duidelijk afgebakend. Kleine kanttekening hierbij is dat de ondergrens voor jachthavens mogelijk niet duidelijk is.</p> <p>Kleine, niet-commerciële jachthavens kunnen ontheffing aanvragen voor het opstellen van een HAP. B&amp;W verlenen hier ontheffing voor en geven het door aan SafeSeaNet. Het risico bestaat dat men zich niet bewust is van deze taak. Of dat een gemeente te weinig</p>
------------------------------------	---

	<p>kennis/capaciteit heeft om dit uit te voeren.</p> <p>Voor met name de kleinere zeehavens is de norm duidelijk, maar ook een behoorlijke opgave: opstellen van een Havenafvalplan en rapporteren aan SafeSeaNet. Goede communicatie van DGLM is noodzakelijk.</p> <p>Er zijn havens die geen geldig HAP hebben. Er is bij de implementatie van de nieuwe richtlijn een sanctiemogelijkheid binnen de Wet Economische Delicten beschikbaar gekomen, zodat er meer mogelijkheden komen voor handhaving. Vraag is wel of dit correct is uitgevoerd. In artikel II van de aangepaste WVVS zou een mogelijkheid worden opgenomen voor het niet hebben van een geldig Havenafvalplan. De voorgestelde wijzigingen echter noemen artikel 6a niet, en hier wordt het Havenafvalplan omschreven.</p> <p>ILT ziet nu al toe op de verplichting van de exploitant van een havenontvangstvoorziening om afvalontvangstbewijzen te verstrekken. Op zich is dit niet nieuw, maar er komen mogelijk wel nieuwe inzamelaars bij voor kleinere havens. Het is niet duidelijk of er extra inspecties of aanpassingen aan BIA vergunningen nodig zijn. Hier wordt bij de HUF toets van het Besluit en de Regeling op teruggekomen.</p> <p>Bevoegdheden en verantwoordelijkheden: Het is niet helder wie verantwoordelijk is voor en wie toeziet op de aanlevering van data richting SafeSeaNet.</p> <p>Voor vissersvaartuigen en pleziervaart is de norm haalbaar. Kwetsbaar punt is dat slechts 11 trawlers en 10 jachten onder de richtlijn vallen. Gezien dit lage aantal is het lastig om toezicht te houden. Ook hier is communicatie nodig.</p> <p>Schepen &lt; 300 GT hoeven geen afvalmelding te doen en zullen ook niet</p>
--	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858



	<p>door de Thetis EU tool van de EMSA geselecteerd worden. Hierdoor is er een mogelijkheid om te ontwijken. De ILT en havenbedrijven zullen tijdens hun reguliere inspecties gespitst zijn op grote hoeveelheden afval aan boord. In dat geval wordt toch een inspectie uitgevoerd.</p>
--	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

## 2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

<p>1. Vindt er met de normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?</p>	<p>DGLM houdt jaarlijks een HOV klankbordgroepoverleg. Hier is reeds aandacht besteed aan de nieuwe richtlijn. Het is van belang in het komend overleg heel concreet in te gaan op de nieuwe verplichtingen, zoals informatie voor SafeSeaNet.</p> <p>ILT zal aanvullend op maat de gemeenten benaderen.</p> <p>ILT vraagt DGLM om trawlers en grote jachten te informeren over deze nieuwe meldplicht. En om havenbeheerders te vragen hierop te checken.</p>
<p>2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.</p>	<p>Nee.</p>
<p>3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te</p>	<p>Er is extra inzet nodig voor:</p> <p>Vergunningverlening</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toetsing HAP</li> <li>- Bijhouden geldige HAP 's en rappels versturen;</li> <li>- Toezicht op verplichting inzamelaars om afvalontvangstbewijzen te verstrekken.</li> <li>- Uitgebreide Procedure</li> </ul>

<p>ondervangen ?</p>	<p>exemptions in SafeSeaNet;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afstemming met Rijkswaterstaat en EMSA over SafeSeaNet.</li> </ul> <p>Handhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toezicht op afvalmeldingen vissersvaartuigen en jachten (met havenbedrijven);</li> <li>- Invulling risico aanpak (planning en verdeling inspecties met Havenbedrijven);</li> <li>- Analyse ingezamelde hoeveelheden havens</li> </ul> <p>Een kwantitatieve inschatting van fte's kan pas nadat ook de regeling en het besluit in de HUF toets zijn meegenomen.</p>	<p><b>ILT</b> Omgeving en Dienstverlening Netwerken leefomgeving en wonen</p> <p><b>Datum</b> 2 november 2020</p> <p><b>Ons kenmerk</b> ILT-2020/60858</p>
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>Nee</p> <p>Binnen vergunningverlening is extra capaciteit nodig voor het valideren van HAP's, het opstellen van een format voor een HAP en het scherp houden van havens. Daarnaast wijzigt de procedure voor exemptions (landen moeten elkaar informeren), wat een wijziging van de instructie inhoudt.</p> <p>Binnen handhaving zullen de scheepsafvalstoffeninspecties doorgaan. De procedure van het selecteren van schepen wijzigt, door aansluiting op de risico gestuurde selectie van de EMSA en de gewijzigde planning (afstemming met Havenbedrijven). De trawlers en grote jachten zullen daarnaast (met de Havenbedrijven) worden onderzocht op afvalmeldingen.</p> <p>Het is wenselijk dat ILT gaat meedoen in het internationaal overleg van SafeSeaNet of hierover verbinding houdt met Rijkswaterstaat.</p>	
<p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied</p>		

van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 97 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Nader te bepalen.
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Niet van toepassing.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		Ja er zal meer worden gerapporteerd aan SafeSeaNet. Zie 'gegevensuitwisseling'.
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	Ja  Ja, Thetis EU. De Havenbedrijven rapporteren momenteel in HAMIS en de ILT heeft een wens neergelegd dat zij ook gaan rapporteren in Thetis EU.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	Nee
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Voor goed toezicht heeft ILT behoefte aan de afvalmeldingen. Deze komen op termijn in SafeSeaNet, maar zijn nu nog niet beschikbaar in handzame
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is	

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

	belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	overzichten. ILT is afhankelijk van de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam (maar ook andere havens) voor deze informatie.  Er moet gerapporteerd gaan worden aan SafeSeaNet: Avalmeldingen, afgiftebewijzen, kerninformatie HAP's en exemptions. Het is niet helder wie wat doet en hoe dit wordt gecoördineerd. Havenbeheerders, Rijkswaterstaat of ILT. ILT ziet zich nu nog uitsluitend verantwoordelijk voor de toetsing van HAP's en het doorgeven van exemptions aan Rijkswaterstaat.
ii	Als de normadessaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het <a href="#">Mandaatbesluit</a> , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?		N.v.t.
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.		Nee
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?		N.v.t.
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeiën uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?		Nee
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?		Nee
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het		Nee

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan milieuaspecten.	
--	--

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en wonen

<p><b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b> Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?</p>	<p>Een kwantitatieve inschatting van fte's kan pas nadat ook de regeling en het besluit in de HUF toets zijn meegenomen.</p> <p>Er is extra ILT capaciteit nodig voor: Vergunningverlening</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toetsing HAP van havens</li> <li>- Bijhouden geldige HAP 's en rappels versturen;</li> <li>- Uitgebreide Procedure exemptions in SafeSeaNet;</li> <li>- Afstemming met Rijkswaterstaat en EMSA over SafeSeaNet.</li> </ul> <p>Handhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toezicht op afvalmeldingen sector (met havenbedrijven);</li> <li>- Invulling risico gestuurde aanpak (planning en verdeling inspecties met Havenbedrijven);</li> <li>- Analyse ingezamelde hoeveelheden havens</li> </ul>
---	---

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### 3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	nee
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	<p>Ja, naast een afvalvooraanmelding dient ook een afvalontvangstbewijs te worden geleverd.</p> <p>Het Havenafvalplan wordt in de gemeenteraad getoetst. Hiermee wordt voorkomen dat de beschrijving van afvalinzameling niet overeenkomt met de werkelijke situatie.</p>
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende	Ja. Overtredingen worden opgenomen in de Thetis EU database, en geven extra prioriteit bij een volgende inspectie.



instellingen)?	Er is bij de implementatie van de nieuwe richtlijn een sanctiemogelijkheid beschikbaar gekomen, waarbij havens een boete kunnen krijgen op basis van de Wet Economische Delicten, indien ze geen geldige HAP hebben.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Ja. Het gaat vooral om een controle van certificaten en een inspectieronde aan boord van het schip. Maar daarnaast ook een jaarlijkse analyse van de afgifte van afval.
<b>Conclusie fraudebestendigheid:</b>	De wijzigingen zijn fraudebestendig.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

### **Bijlage A: aantallen schepen en havens waar deze schepen komen**

Afdeling Analyse van ILT heeft een overzicht gemaakt van aantallen vissersvaartuigen en jachten van > 300 GT en langer dan 45 meter. Hiervoor zijn portcall data gebruikt van 1-1-2016 t/m 31-12-2018. Deze data zijn afkomstig uit Thetis. Het zijn dus de portcalls van havens relevant voor PSC.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

#### **JACHTEN**

In deze dataset kwamen 138 jachten voor. Van 99 jachten was de lengte onbekend. Daarom is alleen GT gebruikt. Er wordt onderscheid gemaakt in commerciële vaart en pleziervaart.

Commercial yacht

GT	2016	2017	2018
<=300	3	0	0
> 300	13	21	9

Pleasure yacht not engaged in trade

GT	2016	2017	2018
<=300	12	3	3
> 300	25	18	31

Total

GT	2016	2017	2018
<=300	15	3	3
> 300	38	39	40

Dus in totaal gemiddeld per jaar  $(38+39+40)/3 = 117/3 = 39$  schepen. Alleen Pleasure acht not engaged in trade gemiddeld per jaar  $(25+18+31)/3 = 74/3 \approx 25$  schepen.

De havens die ze aandoen, zijn:

Total

	2016	2017	2018	gemiddeld/jaar
Amsterdam	13	11	14	12.67
Delfzijl	1	0	1	0.67
Den Helder	3	1	1	1.67
Harlingen	1	7	9	5.67
Rotterdam	13	19	12	14.67
Scheveningen	5	1	1	2.33
Terneuzen	0	0	1	0.33
Vlissingen	1	0	1	0.67

#### **VISSERSSCHEPEN**

In deze dataset kwamen 1077 vissersschepen voor. Van 670 vissersschepen was de lengte onbekend. Daarom heb ik opnieuw alleen GT gebruikt.

GT	2016	2017	2018
<=300	180	35	11
> 300	329	244	278

Dus in totaal gemiddeld per jaar  $(329+244+278)/3 = 851/3 \approx 284$  schepen.

De havens die ze aandoen, zijn:

	2016	2017	2018	gemiddeld/jaar
Amsterdam	113	113	137	121.00
Delfzijl	4	1	10	5.00
Den Helder	119	41	34	64.67
Eemshaven	8	0	0	2.67
Hansweert	1	0	0	0.33
Harlingen	0	0	1	0.33
Rotterdam	1	0	0	0.33
Scheveningen	71	72	83	75.33
Velsen	0	1	0	0.33
Vlissingen	12	16	13	13.67

**ILT**  
 Omgeving en Dienstverlening  
 Netwerken leefomgeving en  
 wonen

**Datum**  
 2 november 2020

**Ons kenmerk**  
 ILT-2020/60858

**Bijlage B: Scheepsbezoeken 2019. Gegevens Rijkswaterstaat**

ILT  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken leefomgeving en  
wonen

**Groningen**

<b>Categorie</b>	<b>Aantal bezoeken [2019]</b>
Zeeschip <300 GT	3025
Zeeschip >=300 GT	3440
Visserij >=300 GT >=45m	1
Pleziervaart <12p >=300GT >=45m	0

**Rotterdam**

<b>Categorie</b>	<b>Aantal bezoeken [2019]</b>
Zeeschip <300 GT	274
Zeeschip >300 GT	29013
Visserij >300 GT >45m	7
Pleziervaart <12p >300GT >45m	4

**Datum**  
2 november 2020

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/60858

**Den Helder**

<b>Categorie</b>	<b>Aantal bezoeken [2019]</b>
Zeeschip <300 GT	161
Zeeschip >300 GT	1593
Visserij >300 GT >45m	3
Pleziervaart <12p >300GT >45m	2

**Harlingen**

<b>Categorie</b>	<b>Aantal bezoeken [2019]</b>
Zeeschip <300 GT	33
Zeeschip >300 GT	520
Visserij >300 GT >45m	0
Pleziervaart <12p >300GT >45m	6