

Dienstverleningsplan 2010

Datum 20 november 2009
Status versie 2.0 (definitief)



Dienstverleningsplan 2010

Datum 20 november 2009
Status versie 2.0 (definitief)

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Doel Dienstverleningsplan	5
1.2	Kustwacht Nederland	5
1.3	Opzet en werking Dienstverleningsplan	7
1.4	Publieksgericht netwerkmanagement	7
2	Beleidsdoelen en instrumenten Dienstverlening	9
2.1	Beleidsdocumenten	9
2.2	Beleidsketen	9
2.3	Beleidsdoelen Dienstverlening	11
2.4	Prioritering dienstverleningsdoelen	12
2.5	Instrumenten bij realisering beleidsdoelstellingen	13
3	Ontwikkelingen ten aanzien van dienstverlening	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Huidige dienstverleningskengetallen	15
3.3	Ontwikkelingen	16
4	Taken, Producten en Prestaties	21
4.1	Taken	21
4.2	Overzicht producten met te leveren prestaties	21
4.3	Operationele overeenkomsten	24
4.4	Capaciteit beleidsontwikkeling	24

Versiebeheer

Versie	Datum	Toelichting
0.1	9 januari 2009	1e concept tbv 1 ^e interne V&W ronde
0.2	30 januari 2009	concept tbv netwerkoverleg RWS-NZ
0.3	27 februari 2009	concept tbv Directieteam RWS-NZ
0.4	20 maart 2009	concept tbv Raad vd Kustwacht
0.5	3 juni 2009	concept tbv DT en RvdKW
0.6	4 augustus 2009	eind-concept
1.0	8 oktober 2009	definitief tbv RvdKW en MR
2.0	20 november 2009	geaccordeerd door de RvdKW tbv vaststelling MR

Distributielijst

Naam	Locatie	Toelichting
Hetty Kock	DGLM	
Ramses Snijders	Staf DG	
Han Foeken	SVC	
Ronald van den Heuvel	secr. RvdKW	
Jacques van Kooten	Verkeersmanager	
Gerrit Langelaar	MD vlootbeheer	
Kai Feldkamp	WSM	
Margit Blokhuis-Rijke	BCT	
Rolf de Boer	WSH	
Sjon Huisman	WSH	
Jan Kool	WSH	
Wim Risseeuw	Markeren Zuid	
Roland Bisschop	Markeren Noord	

Wijzigingen

Versie	Datum	Omschrijving wijzigingen	Auteur
0.2	30-1-2009	tekstueel commentaar 1 ^e ronde verwerkt; toevoeging beleid tav waterkwaliteit; verwijzing naar operationele overeenkomsten; PIN's 2008 verwerkt; concepttekst significante ongevallen opgenomen	Konings
0.3	27-2-2009	Tekstueel commentaar netwerkoverleg verwerkt, tabel terugblik aangepast, ontwikkelingen samengevoegd en geactualiseerd, matrix taken en producten aangepast, capaciteitsvraag overleg geconcretiseerd	Konings
0.4	20-3-2009	Tabel terugblik PIN's verder aangepast	Konings
0.5	3-6-2009	Omgezet in V&W huisstijl en PIN's aangepast	Konings
0.6	4-8-2009	Commentaar RvdKW verwerkt	Konings
1.0	8-10-2009	Taken LRIT, piraterij (incl. ReCAAP) en SAR (Inmarsat 505 fleet broadband) verscherpt; term significante ongevallen aangepast	Konings

Openstaande onderwerpen

- Updaten n.a.v. de uitkomsten van de nota Maritieme Noodhulp.
- Evaluatie norm vaarwegmarkering.

1 Inleiding

1.1 Doel Dienstverleningsplan

De Directeur Kustwacht voert in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) de Dienstverleningstaken uit. Met de uitvoering van het dienstverleningsplan levert de Directeur Kustwacht een belangrijke bijdrage aan de veiligheid en vlotte doorstroom van het scheepvaartverkeer op de Noordzee van en naar de Nederlandse havens, en aan het voorkomen van verontreinigingen van het mariene milieu. Bovendien draagt hij bij aan de zorgvuldige afstemming van de belangen van het scheepvaartverkeer op de andere gebruikersfuncties van de Noordzee.

De programmering van de kustwachttaken is vormgegeven op basis van het VBTB¹-gedachtegoed. Er wordt een relatie gelegd tussen beleidsdoelen, prestaties, effecten, middelen en budget². Hiertoe worden op basis van de beleidsdoelen plannen geformuleerd voor respectievelijk handavings- en dienstverleningstaken in de vorm van SMART³-output⁴.

Doel Dienstverleningsplan:

Het Dienstverleningsplan is het plan waarin de gewenste resultaten van de taakuitvoering van de Kustwacht op het gebied van dienstverlening is geformuleerd voor het komende jaar met een doorkijk naar de vier jaren daarna, op basis van de beleidsdoelen en beleidsprioriteiten.

1.2 Kustwacht Nederland

Op 13 maart 2006 heeft het Kabinet, bij brief aan de Kamer⁵, besloten dat er per 1 januari 2007 een Kustwacht (KW) nieuwe stijl is. Door de omvorming van een samenwerkingsverband Kustwacht tot een eigenstandige organisatie Kustwacht Nederland treedt de Kustwacht in de nieuwe vorm resultaatgericht en efficiënt op.

De omvorming van de Kustwacht kwam voort uit de wens de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Kustwacht helder te beleggen en belangenafwegingen omtrent de kustwachttaken transparant en integraal plaats te laten vinden. Daarmee worden belangrijke voorwaarden geschapen voor een effectief en efficiënt overheidsoptreden door de Kustwacht. Het was daarbij noodzakelijk het oude samenwerkingsverband te beëindigen.

¹ VBTB: Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording.

² De middelen worden separaat in operationele overeenkomsten beschikbaar gesteld aan de Directeur Kustwacht. De financiële paragraaf is terug te vinden in het Activiteiten Plan en Begroting van de Kustwacht

³ SMART: Specifiek, Meetbaar, Ambitieuw, Realistisch, Tijdgebonden.

⁴ Output is een meetbaar te behalen resultaat en wordt aangegeven in bijvoorbeeld het aantal gecontroleerde schepen op smokkelwaar (preventief), 100% optreden in gevallen van vermeende smokkel (repressief).

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 490, nr. 1

De verantwoordelijkheid voor het beheer en de taakuitvoering van de Kustwacht 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 heldere, haalbare 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 resultaten (uit o.a. het Dienstverleningsplan), in overleg met de opdrachtgevers, naar een concept 'Activiteitenplan en Begroting' (APB) en geeft mogelijke knelpunten aan. Daarbij wordt ook uitgegaan van de mensen en middelen die, vastgelegd in de operationele overeenkomsten, door de opdrachtgevende departementen ter beschikking worden gesteld aan de DKW. Deze eerste versie wordt in het Kustwacht driemanschap 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, heldere en haalbare 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 informatieproducten en werkwijze van het informatiecentrum worden opgesteld.

De Kustwachttaken zoals genoemd in het APB zijn onder te verdelen in zeven resultaatgebieden:

BELEIDSTERREIN	RESULTAATGEBIED	KUSTWACHTTAAK
DIENSTVERLENING	Optreden bij incidenten en calamiteiten	1. Nood-, Spoed en Veiligheidsverkeer
		2. Opsporing en Redding (SAR)
		3. Rampen- en Incidentenbestrijding
		4. Maritieme hulpverlening
	Nautisch beheer	5. Verkeersdiensten
		6. Vaarwegmarkering
		7. Zeeverkeersonderzoek
HANDHAVING	Algemene handhaving	8. Algemene politietaak
		9. Douanetoezicht
		10. Grensbewaking
	Verkeer en veiligheid	11. Handhaving wetgeving m.b.t. scheepvaartverkeer
		12. Handhaving wetgeving m.b.t. uitrusting schepen
	Milieu	13. Handhaving milieuwetgeving
	Visserij	14. Handhaving visserijwetgeving
Offshore	15. Handhaving mijnwetgeving	

In het Dienstverleningsplan worden de taken SMART gemaakt voor de resultaatgebieden: "Optreden bij incidenten en calamiteiten" en "Nautisch beheer". De overige vijf resultaatgebieden staan beschreven in het Handhavingsplan.

1.3 Opzet en werking Dienstverleningsplan

Het Dienstverleningsplan is een document waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat in opdracht van de Raad van de Kustwacht de gewenste dienstverlening vraagt om haar beleidsdoelstellingen voor de Noordzee te realiseren en aan de Directeur Kustwacht vraagt op welke wijze deze dienstverleningstaken te realiseren zijn. De huidige opzet van het dienstverleningsplan heeft tot doel om:

- duidelijke (prestatie)doelen te stellen aan de Directeur Kustwacht.
- eenvoudig te kunnen sturen op de realisatie.
- eenvoudig te kunnen toetsen in hoeverre de Directeur Kustwacht de gestelde doelen heeft gerealiseerd.
- Verkeer en Waterstaat in staat te stellen aan te tonen in hoeverre de activiteiten van de Kustwacht Nederland een bijdrage leveren aan het gevoerde beleid.
- De dienstverleningstaken efficiënt en effectief te laten uitvoeren.

Bij het uitvoeren van zijn taken dient de DKW altijd het algemeen doel in gedachten te houden. Concreet betekent dit dat de DKW gerechtigd is om in het geval van incidenten af te wijken van de gestelde doelen in het APB. Indien mogelijk vooraf in overleg, of na afloop toegelicht en geëvalueerd.

Aanpassing van doelstellingen en indicatoren, is in overleg met de opdrachtgevers altijd mogelijk, met name bij veranderingen in de politieke realiteit.

In de matrix wordt onderscheid gemaakt tussen 'harde waarden' met doelstellingen die absoluut gehaald moeten worden (zogenaamde 100% doelen) en 'streefdoelen' waarbij de intentie moet zijn om zo hoog mogelijk te scoren.

Na afloop van het jaar zal de DKW allereerst worden beoordeeld op de mate waarin bijgedragen is aan het algemeen doel en vervolgens op de scores op de verschillende onderdelen uit het APB.

1.4 Publieksgericht netwerkmanagement

Publieksgericht Netwerkmanagement is in essentie het organiseren van samenwerkingsverbanden die aansluiten op de wensen van de gebruiker. Hier staan dus twee vragen centraal: Wat wil de gebruiker?(1) en welke actoren moeten wij betrekken om tegemoet te komen aan deze wensen? (2). Op deze manier heeft elke partner een belang bij het leveren van een geschikt product of dienst, wat als gevolg heeft dat elke partner verantwoordelijk is voor het leveren van een publieksgericht product.

Kustwacht (KW) nieuwe stijl heeft het vermogen om dit gedachtegoed waar te maken. Door de kustwacht als een eigenstandige organisatie neer te zetten wordt de interdepartementale scheiding tot op een zekere hoogte losgelaten. Zodoende

ontstaat er gezamenlijke verantwoordelijkheid en vooral ook een eenduidig perspectief, of anders gezegd: zo kan de KW luisteren naar de behoeften van de gebruikers en niet alleen naar de behoeften van de autonome organisaties.

Vanuit dit gedachtegoed krijgt de KW veel vrijheid, maar vooral ook veel verantwoordelijkheid. De KW krijgt vrijheid in hoe men een maatschappelijk resultaat (vertaald in beleid) behaalt. Dit betekent echter dat de KW ook de verantwoordelijkheid krijgt om een systeem te creëren dat ervoor zorgt dat het gewenste resultaat behaald wordt.

De kustwacht luistert in zijn nieuwe rol pro-actief naar de gebruiker. Als de wensen van de gebruiker niet overeenkomt met het vastgestelde beleid, zal de KW deze ontwikkeling moeten terugkoppelen naar het beleid. De KW schrijft uiteraard geen beleid, maar met het oog op de nieuwe stijl van deze dienst, is de KW op basis van de dagelijkse ervaring een krachtige schakel geworden tussen beleid en uitvoering. Zo ontstaat er een zuivere overeenkomst tussen beleid en realiteit.

In het volgende hoofdstuk worden de beleidsdocumenten genoemd en beschreven, vervolgens worden in hoofdstuk drie de relevante ontwikkelingen toegelicht, waarna in hoofdstuk vier tot een helder taken- en productenoverzicht wordt gekomen.

2 Beleidsdoelen en instrumenten Dienstverlening

2.1 Beleidsdocumenten

De volgende beleidsdocumenten zijn van toepassing op de dienstverleningstaken van de Kustwacht Nederland:

- Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (2005)
- Capaciteit nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" (2006)
- Beleidsbrief Zeevaart 2008
- Rampenplan voor de Noordzee (2009)
- Nota Maritieme en aeronautische noodhulp 2009-2014

2.2 Beleidsketen

In het Integraal Beheerplan 2015 (IBN 2015) geeft het rijk aan hoe, voortbouwend op het Noordzeebeleid uit de Nota Ruimte, het beheer van de Noordzee tot 2015 gestalte krijgt. De integrale hoofddoelstelling voor dit beleid luidt:

"Het versterken van de economische betekenis van de Noordzee en behoud en ontwikkeling van internationale waarden van natuur en landschap door de ruimtelijk-economische activiteiten in de Noordzee op duurzame wijze te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen met inachtneming van de in de Noordzee aanwezige ecologische en landschappelijke waarden."

Deze hoofddoelstelling heeft een economische-, ecologische- en landschappelijke component. De internationale kaders worden gevormd door:

- De OSPAR-conventie gericht op internationale samenwerking t.b.v. de bescherming van het mariene milieu.
- De Europese Mariene Strategie (EMS) met als hoofddoelstelling:
"Voor de huidige en toekomstige generaties dient de grote verscheidenheid behouden te blijven van het mariene milieu in oceanen en regionale zeeën, die tegelijkertijd veilig, schoon, gezond en productief zijn."

Regionaal zijn in dit verband de "Vogel- en Habitatrichtlijn" en het samenhangende netwerk van beschermde natuurgebieden in de Europese Unie, "Natura 2000", van belang.

Het Scheepvaartbeleid wordt gevormd door Internationaal, Regionaal en Nationaal beleid. De Internationale kaders worden gevormd door:

- Het VN Zeerecht verdrag (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS))
- De IMO verdragen inzake:
 - Beveiliging van mensenlevens op zee (International Convention for the Safety of Live At Sea (SOLAS))

- Voorkoming van aanvaringen op zee (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG))
- Normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW))
- Opsporing en redding op zee (International Convention on Maritime Search and Rescue: (SAR))
- Optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken; Interventieverdrag (International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties)
- Voorkoming van verontreiniging door schepen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL))
- Voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreinigingen (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC))

Daarnaast bestaan er vele regelingen die betrekking hebben op vergoeding van schade, aansprakelijkheid of beperking van aansprakelijkheid van vervoerders en verladers, zoals:

- The international convention on civil liability for oil pollution damage (CLC);
- The international oil pollution compensation funds (IOPC Funds);
- Tanker owners voluntary agreement concerning liability for oil pollution (TOVALOP);
- Contract regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution (CRISTAL).

Regionale kaders en verdragen voor ontwikkeling van nationaal beleid, zoals conclusies en besluiten van:

- A common policy on safe seas
- Vierde Noordzee-ministers conferentie
- Zevende trilaterale Waddenconferentie
- Verdrag van Bonn aangaande de samenwerking tussen kuststaten van de Noordzee bij opsporing, melding en bestrijding van verontreinigingen (Bonn Agreement)
- DENERNETH verdrag tussen Denemarken, Duitsland en Nederland aangaande de bestrijding van verontreinigingen in het waddenzeegebied
- Dover Straits into Rotterdam Roads; samenwerking tussen Frankrijk, Engeland, België en Nederland op het gebied van oliebestrijding in de Zuidelijke Noordzee

Nationale wet- en regelgeving, zoals de;

- Wet bestrijding ongevallen Noordzee (wet BON)
- Scheepvaartverkeerswet (SVW)
- Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ)
- Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee
- Zeevaartbemanningenwet

- Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (WvS)
- Wet aansprakelijkheid olietankschepen
- Wrakkenwet
- Mijnwetgeving
- Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken
- Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone en uitbreiding werkingssfeer van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken
- Wet installaties Noordzee
- Boek 8 Burgerlijk Wetboek
- Besluit instelling Kustwacht (17 november 2006)
- Regeling inzake de SAR-dienst 1994
- Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming

2.3 Beleidsdoelen Dienstverlening

In de beleidsbrief Zeevaart 2008 zijn de hoofddoelen van het scheepvaartverkeersbeleid bepaald. De kern van het zeevaartbeleid is en blijft dat het vergroten van de economische bijdrage van de zeevaart samen moet gaan met groei in kwaliteit en duurzaamheid. De ambities voor de verschillende aspecten zijn als volgt beschreven:

Economie

- het behouden en uitbouwen van de bijdrage van de zeevaartsector aan de maritieme cluster en daarmee aan de Nederlandse economie
- verder verbeteren van het Nederlandse scheepsregister om tot Europa's beste kwaliteitsregisters te blijven horen

Milieu

- een zo gering mogelijke belasting van het milieu door een permanente verbetering van milieuprestaties van de zeevaart vooral door het terugdringen van uitstoot naar de lucht, lozingen in het water en verontreiniging van het land (verantwoord slopen van schepen)

Veiligheid

- het voorkomen van schade aan mens, milieu en economie door permanente verbetering van de veiligheid van de zeevaart

Deze hoofddoelstellingen zijn verder uitgewerkt in het volgende operationele doel:

- het door permanente verbetering verder verminderen van het aantal scheepvaartongevallen⁶ tot maximaal 20 per jaar.

De veiligheid van de scheepvaart op de Noordzee is van groot belang voor de schepen, hun bemanningen en lading, de omgeving, overige gebruikers, de bewoners van de kustgebieden en het milieu. Gezien haar medeverantwoordelijkheid voor de bescherming van deze belangen voert de overheid een actief beleid met betrekking tot de scheepvaart op de Noordzee.

De overheid is hierbij verantwoordelijk voor de ordening van de diverse activiteiten, de regelgeving, de controle op naleving daarvan, voor de informatie- en navigatievoorzieningen en voor de infrastructurele voorzieningen.

⁶ Zie bijlage 1 voor de definitie van ongevallen

Het beleid van de regering is uitgewerkt aan de hand van de volgende hoofdlijnen:

- maatregelen ten behoeve van de toegankelijkheid van de Nederlandse zeehavens;
- maatregelen ten behoeve van de informatievoorziening;
- maatregelen ten behoeve van het gezamenlijke gebruik van de Noordzee;
- maatregelen ten behoeve van de naleving van voorschriften;
- maatregelen ten behoeve van de internationale afstemming;
- maatregelen ten aanzien van bestuurlijke aspecten.

Het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN2015) uit 2005 beschrijft het totale beleid en beheer in samenhang en schetst de ruimte voor initiatieven zoals wordt bedoeld in de Nota Ruimte. Het IBN2015 kent een drietal integrale thema's: gezonde zee, veilige zee en rendabele zee. Het heeft daardoor een procesmatig en kaderstellend karakter voor de uitvoerende diensten op de Noordzee.

- **Gezonde zee**, gericht op het duurzaam functioneren van de Noordzee en het waarborgen van de natuurlijke waarden van het ecosysteem.
- **Veilige zee**, omvat alle onderwerpen die samenhangen met een veilig gebruik van de Noordzee en de bescherming van de mens.
- **Rendabele zee**, hierin wordt de economische functie van de Noordzee beschreven; de activiteiten die er plaatsvinden en de beheerinstrumenten die hiervoor beschikbaar zijn.

Vervolgens worden de nieuwe onderdelen van het beheer beschreven, die nodig zijn om de gestelde doelen in het komende decennium te bereiken:

- **Integraal afwegingskader voor vergunningverlening.**
- **Bescherming van gebiedsgebonden natuurwaarden.**
- **Optimalisering uitvoering beheertaken.**

Het Rampenplan voor de Noordzee (2006) heeft als doel een gecoördineerde aanpak van de rampen- en incidentbestrijding op de Noordzee en geeft procedures voor de samenwerking tussen Kustwachtcentrum en de mogelijk betrokken instanties en diensten, waaronder de autoriteiten aan de landzijde.

De capaciteit nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" (Capaciteit Nota 2006-2010 genoemd) beschrijft de incidentenaanpak met milieubedreigende stoffen op de Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse delta waarop de overheid zich voorbereidt, rekening houdend met ecologisch en economisch kwetsbare gebieden.

2.4 Prioritering dienstverleningsdoelen

De voorbereiding van het APB begint bij het opstellen van beleid door de betrokken ministeries. Dit beleid wordt door de Ministerraad vastgesteld. Vervolgens wordt dit beleid, aangevuld met beleid uit het Integrale Beheerplan Noordzee (IBN). De Raad voor de Kustwacht (RvdKW) richt zich vervolgens op de integrale beleidsvorming en het beleid, door beleidsprioriteiten op te stellen.

Onverlet de in het APB opgenomen opdracht tot uitvoering van kustwachttaken op het gebied van dienstverlening en handhaving, prioriteert de Directeur Kustwacht, overeenkomstig de Tweede Kamer brief (vergaderjaar 2005-2006, 30060, nr. 5), in beginsel als volgt bij de uitvoering van operationele Noordzeetaken:

1. Hulpverlening en redding.
2. Rampenbestrijding.
3. Opsporing van strafbare feiten en justitieel onderzoek.
4. Incidentenbestrijding.
5. Overige handhavingstaken (toezicht en controle)
6. Beheerstaken.
7. Overige taken.

2.5 Instrumenten bij realisering beleidsdoelstellingen

De uitvoering van het beleid moet in samenhang worden gezien en wordt vormgegeven door o.a.:

- De scheepvaartsector; reders, verladers, kapiteins etc.
- Handhavinginstanties; uitvoering van inspecties in havens door de Inspectie V&W en Zeehavenpolitie, aansturing kustwacht t.a.v. handhaving (IVW Toezichtarrangementen Scheepvaart en Visserij) etc.
- RWS-NZ; verkeersmanagement, nautisch beheer, aansturing handhaving (SVW en WvS) en scheppen van uitvoeringskaders voor de Kustwacht
- Kustwacht; uitvoering van inspectietaken op zee en taken en verantwoordelijkheden i.h.k.v. Rijkshavenmeesterschap.

Handhaving:

De in Kustwachtverband opererende diensten voeren de handhavingstaken op de Noordzee uit. Jaarlijks neemt de Interdepartementale Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee (PKHN) de betreffende handhavingsdoelen op in het Beleidsplan Handhaving Noordzee. Voor verkeer en veiligheid gaat het daarbij om de wetgeving en handhaving ten aanzien van scheepvaartverkeer, de uitrusting van schepen en het milieu.

In de havens worden op de zeescheepvaart gerichte handhavingstaken voornamelijk door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (onder meer in het kader van Port State Control) en de Korps Landelijke Politiedienst (KLPD). Naast de algemene handhavingstaak gaat het vooral om handhaving van de kwaliteit, de uitrusting en de eisen waaraan de bemanning van zeeschepen moet voldoen.

Instrumenten:

De beheerinstrumenten om de veiligheid van de scheepvaart te ondersteunen zijn:

- **Verkeersregels** vastgelegd in de *Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee* en het *Scheepvaartreglement territoriale zee*
- **Routing, clearways en veiligheidzones** ter ordening van het scheepvaartverkeer en de afstemming tussen de scheepvaart en andere gebruiksfuncties.
- **Plaatsbepalingssystemen** zoals (D)GPS en het toekomstige Europese satelliet-navigatiesysteem *Galileo*.
- **Vaarwegmarkering** om grenzen van vaargeulen en routes te markeren en om bijvoorbeeld risicovolle wrakken en ondiepten te signaleren.
- **Informatievoorziening voor de scheepvaart**, waaronder zeekaarten en nautische publicaties maar ook weerberichten, waterstanden en gevaarlijke verkeerssituatie.
- **Loodsen** voor het verkeersmanagement op het NCP in de aanloopgebieden naar zeehavens (registerloodsen) en vrijwillige loodsdiensten op de Noordzee zelf (Certificaat- of Noordzeeloodsen).

- **Verkeersbegeleiding** met name in de aanloopgebieden en waterwegen naar de zeehavens en in de zeehavens zelf (*Vessel Traffic Services; VTS*).
- **Meld- en volgsystemen** vooral met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke of milieuverontreinigende stoffen (*SafeSeaNet*) waarbij tevens gebruik wordt gemaakt van een automatisch identificatiesysteem (*AIS*) aan boord van zeeschepen.
- **Maritieme noodhulp** waaronder het *Nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie* (NSV), *Search and Rescue* (SAR) en de *Rampen- en incidentenbestrijding* (RIB).

Nautisch beheer Noordzee

Het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) is binnen het ministerie van V&W verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en stelt het nautische beleidskader vast waarbinnen het nautisch beheer dient plaats te vinden.

Het beheer van de Noordzee is een van de verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat Noordzee (RWS-NZ) waaronder het beheer van de bodem, de waterkwaliteit en het nautisch beheer, d.w.z. de (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De operationele aspecten van het verkeersmanagement worden uitgevoerd binnen de Kustwacht waarbij de directeur Kustwacht (DKW) is aangewezen als Rijkshavenmeester voor de Noordzee. De DKW heeft hiermee de dagelijkse zorg voor de (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in het Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ). Daarnaast heeft hij een verantwoordelijkheid voor het Noordzeegebied daarbuiten in het kader van de Scheepvaartverkeerswet (SVZ) en de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON).

De relatie tussen RWS-NZ en de DKW i.h.k.v. het Nautisch Beheer Noordzee is vastgelegd in een separaat document⁷.

⁷ Relatie Rijkshavenmeester voor de Noordzee m.b.t. Nautisch Beheer Noordzee

3 Ontwikkelingen ten aanzien van dienstverlening

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt overzichtelijk weergegeven hoe er de afgelopen jaren op de verschillende dienstverleningsonderdelen gescoord is, welke huidige ontwikkelingen van invloed zijn op de huidige prestaties en welk beleid mogelijk in de komende jaren van invloed gaat zijn.

3.2 Huidige dienstverleningskengetallen

In deze paragraaf wordt er voor alle PIN's weergegeven wat de doelstellingen zijn in het huidige APB en de scores waren in de afgelopen vier jaar. De trend in deze percentages kan aanleiding zijn om het gevoerde beleid te intensiveren, te handhaven of te versoepelen. Deze PIN's worden tevens gebruikt in de periodieke management rapportages (kwartaal en jaar). De matrix in paragraaf 4.2 bevat daarnaast zgn. Prestatie Kenmerken die als intern sturingsgetal worden gebruikt in de maandrapportages van de Kustwacht.

nr	PIN	2008	2009	2010	2011
1	Beschikbaarheidspercentage SAR capaciteit, met als norm:				
	1. <u>Beschikbaarheid varend 98%</u> : Max. 175 uur per jaar wordt niet voldaan aan een te redden capaciteit van minimaal 300 drenkelingen binnen 60 minuten op 10 mijl uit de kust, of minimaal 600 drenkelingen binnen 120 minuten op 30 mijl uit de kust.				
	2. <u>Beschikbaarheid vliegend</u> :				
	a. SAR helikopter 100%; de helikopter is te allen tijde beschikbaar zodat voldaan kan worden aan de maximale reactietijden.				
	b. kustwachtvliegtuig 98%; het vliegtuig is max. 175 uur per jaar niet beschikbaar voor de uitvoering van Kustwachttaken.				
2	Beschikbaarheid van bestrijdingscapaciteit voor de Noordzee en de Zeeuwse delta waarbij maximaal 3 weken per jaar niet wordt voldaan aan de minimale capaciteit van:				
	1. 15000 m3 in 3 dagen voor de Noordzee, en 2. 5000 m3 in 2 dagen voor de Zeeuwse delta.				
3	<u>ETV op station 98%</u> : Aantal keer dat een ETV op station heeft gelegen en percentage dat is voldaan aan de norm dat er bij windkracht 5 Bft of hoger een ETV op station ligt.				
4	Aantal vergunningaanvragen en aantal keer dat de reactietermijn binnen de voorgeschreven maximale termijn van 6 weken is gehaald.				
5	Aantal storingsmeldingen en percentage dat deze meldingen binnen de normen zoals genoemd in het "landelijk kader voor				

	regionale vaarwegmarkeringsplannen” zijn verholpen waarbij de vaarwegmarkering voor 95% ⁸ voldoet aan gestelde IALA norm.				
6	Aantal ongevallen en jaarlijks op uiterlijk 31 januari ontvangen rapportage ongevallen Noordzee door RWS-NZ.				

Groen : geen knelpunt, PIN heeft voldaan aan de gestelde norm
Geel : beperkt knelpunt, score wijkt max. 10% af van de eis
Oranje : knelpunt; score wijkt tussen de 10 – 30% af van de eis
Rood : groot knelpunt; score wijkt meer dan 30% af van de eis

Omdat het werken met PIN's pas in 2008 is ingevoerd, zijn de resultaten van de jaren ervoor niet weergegeven. Een aantal indicatoren is gebaseerd op een zeer beperkt aantal waarnemingen waardoor een wat vertekend beeld kan ontstaan.

Bijzonderheden knelpunten:

Van de 31 keer dat de SAR helikopter werd ingezet was er in 7 gevallen een overschrijding van de gewenste reactietijd. Daarnaast is het Operationeel Team van de kustwacht slechts 1 keer op post gekomen waarbij de voorzitter van het RBN buiten de gestelde normtijd werd geïnformeerd (incident met m.s. Ice Flowers).

Gebruik RWS PIN's

Voor het dienstverleningsplan 2011 zal onderzocht worden of verdere aansluiting kan worden gevonden bij de definitie van PIN's die binnen de Rijkswaterstaat organisatie worden gehanteerd.

3.3 Ontwikkelingen

In deze paragraaf worden ontwikkelingen genoemd die lopende het jaar dan wel in de toekomst mogelijk van invloed kunnen zijn op de dienstverleningstaken van de Kustwacht.

Het derde EU Maritieme Veiligheidspakket

De Europese Commissie is in 2005 met zeven nieuwe voorstellen gekomen in het kader van het Maritieme Veiligheidspakket ter verdere verbetering van de veiligheid op zee. Doelstelling van een van die voorstellen, voortvloeiend uit het ongeluk met de olietanker “Prestige” voor de Spaanse kust in 2002, is het ontwikkelen van een helder juridisch kader voor de zogenaamde toevluchtsoorden voor schepen in nood (places of refuge) en voor het verplicht stellen van AIS aan boord van vissersschepen.

LRIT

LRIT (Long Range & Tracking) is een door IMO ingesteld “position reporting” system in het kader van “Security”. Daarnaast fungeert het system ook t.b.v. safety, SAR en environmental protection. De EU-landen hebben gekozen voor een Europees LRIT Data Center. De Europese implementatie van dit system wordt gedaan onder leiding van het EMSA. Het Kustwachtcentrum was eerder al aangewezen als “Operational Contactpoint” voor Nederland. Het behandelen van

⁸ De IALA norm hanteert voor de berekening van beschikbaarheid een rekenperiode van 3 jaar. Omdat het bij de PIN gaat om een jaarcyclus is hiervan afgeweken. Voor de periodieke rapportages wordt gerekend met een periode van resp. 4, 8 en 12 maanden.

berichten van reders/kapiteins, in geval zij de LRIT apparatuur uitschakelen en weer inschakelen is een uitbreiding op deze functie. Daarnaast is in 2009 het optreden als "Financial Contactpoint" toegevoegd. Dit laatste houdt in dat de rekeningen voor opvragingen naar het KWC worden gestuurd. Het KWC is de enige instantie die kan opvragen. Het Kustwachtcentrum wordt gevraagd om de actieve participatie voort te zetten en de operationele implementatie verder te begeleiden. Hiervoor zal in 2010 extra inspanning van de Kustwacht worden gevraagd alsmede investeringen in de benodigde infrastructuur.

Nota Maritieme en Aëronautische Noodhulp op de Noordzee

De aanbeveling van de ARK, "leg beleid en beleidsprestaties duidelijk vast, in meetbare termen met een tijdshorizon" wordt door V&W onderschreven heeft geleid tot het project "Maritieme en Aeronautische Noodhulp 2009-2014. Deze nota beschrijft de beschikbare capaciteit voor de maritieme noodhulp op de Noordzee in relatie tot een risico- en omgevingsanalyse. De uitkomst van de nota is dat de voorgestelde zorgnormen voor de diverse gebieden kunnen worden afgedekt door continuering van de huidige beschikbare capaciteit door de Kustwacht en haar partners (w.o. de KNRM). Verder worden in de verschillende hoofdstukken preventieve maatregelen beschreven en wordt ingegaan op adviezen over te ondernemen acties om de hulpverlening te verbeteren. Hoewel het geen resultaatsverplichting is, streeft de overheid ernaar om in alle gevallen op de gehele Noordzee binnen 1,5 uur voldoende capaciteit beschikbaar te hebben. Momenteel lukt dat niet in de weekenden en 's nachts. Met de NOGEPa en Defensie wordt nu gesproken over de periode na 2009. De inzet van nieuwe defensiehelikopters voor SAR vanaf 2012 leiden tot een nieuwe analyse van kosten in relatie tot de risico's. Voorgesteld wordt om vanaf medio 2010 de Kustwacht een additionele taak op te dragen, namelijk het assisteren van de kapitein bij de brandbestrijding aan boord van passagiersschepen. De nota zal in het najaar van 2009 aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

Project Waterrand

Naar aanleiding van onderzoek door de Hogeschool Zeeland en diverse ervaringen bij scheepsincidenten in de kuststrook, Waddenzee, Zeeuwse delta en overige grote binnenwateren hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2006 het project Waterrand gestart. Doel van het project is de aanpak van incidenten op de gemeentelijk ingedeelde wateren te uniformeren. Begin 2009 is het Handboek incidentenbestrijding op het water verschenen. Voor dit dienstverleningsplan is het project van belang bij incidenten in de kuststrook met uitstraling naar het land, maar ook bij aanlanding van geredde mensen. De resultaten van Waterrand zullen in een volgende versie van het Rampenplan voor de Noordzee worden geïmplementeerd.

Ontwerp Nationaal Waterplan (NWP)

Op 12 december 2008 heeft de Ministerraad het ontwerp Nationaal Waterplan vastgesteld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31 710, nr 3). Het Waterplan zal naar verwachting op 21 december 2009 worden vastgesteld. Het ontwerp plan beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Het NWP beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het NWP voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijk onderdeel is onder andere het nieuwe beleid voor de Noordzee. De paragraaf uit het NWP vervangt het beleid van de nota Ruimte voor de Noordzee. Met dit nieuwe beleid worden windgebieden aangewezen om daarmee ruimte te scheppen voor de

realisatie van 6000 MW windenergie op zee in 2020. Ook is er een reserveringsgebied voor zandwinning aangewezen om de toenemende behoefte aan zand voor onder andere de bescherming van de kust tegen overstromingen te waarborgen.

Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren

Het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren beschrijft het beheer van de rijkswateren voor de periode 2010-2015. Rijkswaterstaat voert het beheer uit. Het BPRW is opgesteld binnen de kaders van Europese richtlijnen, nationale wetgeving en nationaal beleid. Onderdeel van het BPRW is een gebiedsgericht programma waarin de beheeropgave is opgenomen van Waterbeheer 21e eeuw (WB21), Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura 2000. Bij het BPRW is een Milieueffectrapport (plan MER) opgesteld.

Windturbineparken

De huidige initiatieven tot windturbineparken vergen de nodige aandacht bij de beoordeling van de vergunningaanvragen incl. de vereiste MER-studies. De Kustwacht adviseert de afdeling Vergunningverlening van RWS Noordzee in deze. Ook in 2010 zal advisering op het gebied van scheepvaartveiligheid gevraagd worden van de Kustwacht. Het gaat met name om advisering in zake mogelijke windturbineparken. Het aantal adviezen zal afnemen. Pas bij het bekend zijn van het nieuwe beleid ten aanzien van windenergie op zee zullen nieuwe aanvragen ingediend kunnen worden die vervolgens beoordeeld zullen moeten worden. Dit zal naar het zich nu laat aanzien pas na 2010 gebeuren.

Scheepvaartverkeerscentrum RWS (SVC)

Op 1 januari 2008 is bij Rijkswaterstaat het SVC van start gegaan. Dit centrum heeft als taak binnen RWS en zoveel mogelijk in samenwerking met andere vaarwegbeheerders een vlot en veilig scheepvaartverkeer te bevorderen. Daarbij ligt het accent op de operationele ondersteuning van het scheepvaartverkeersmanagement zoals dat wordt uitgevoerd door de 10 regionale diensten van RWS. Het zorgt voor een eenduidige en efficiënte werkwijze op het gebied van vergunningverlening en handhaving

- verkeersmanagement onder normale omstandigheden
- incidentmanagement
- monitoring en informatie

Dit doet het centrum door kaders en richtlijnen uit te vaardigen en evaluaties te analyseren. Het centrum is toegevoegd aan de landelijke verkeersmanager van Rijkswaterstaat, die gemandateerd is de tien regionale RWS diensten op deze gebieden aan te sturen, voor zover het niet strijdig is met andere afspraken per dienst.

Tussen SVC en Kustwacht zullen in 2010 nadere afspraken worden gemaakt over de gewenste mate van samenwerking en afstemming tussen de twee diensten.

Als voorbeelden kunnen worden genoemd:

- * uitvoering handhavingsstrategie
- * invulling verkeersbegeleiding inclusief berichten naar de scheepvaart
- * monitoring nautische veiligheid inclusief evaluatie van incidenten
- * invoering SafeSeaNet versie 2
- * afstemming internationale contacten.

Monitoren nautische veiligheid

In 2008 en 2009 heeft RWS NZ in samenwerking met de Kustwacht en het SVC een studie uitgevoerd in het kader van het project monitoring nautische veiligheid naar de koppeling van de KW-ongevallen database en de zogenaamde SOS-

database van RWS. Onderdeel van die studie was op welke wijze NZ en KW ongevallen op de Noordzee structureel evalueren. De uitkomsten van deze studie kunnen gevolgen hebben voor het uitvoeren van de DV-taken door de Kustwacht in 2010. Overwogen wordt om een PIN-evaluatie ongevallen in te voeren. Daarover zal tijdig overleg plaatsvinden met de Kustwacht.

Gebruik GSM

Maritieme communicatie vindt primair plaats met het VHF systeem. Naast het normale schip-schip, en schip-wal verkeer wordt dit systeem ook gebruikt voor de afhandeling van het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer. De afgelopen jaren is op het kustwachtcentrum een ontwikkeling merkbaar dat, met name door de pleziervaart, steeds frequenter gebruik wordt gemaakt van de mobiele telefoon voor communicatie met het KWC. Ook noodoproepen komen hierdoor steeds vaker per GSM bij het KWC binnen.

GSM verkeer is, in tegenstelling tot VHF communicatie, niet zondermeer uit te peilen waardoor locatiebepaling i.g.v. een noodoproep wordt bemoeilijkt. In overleg met de Officier van Justitie is besloten dat het Kustwachtcentrum, in gevallen van direct levensgevaar, via het KLPD de locatie van een GSM oproep kan achterhalen.

MarNIS

Het doel van de Europese Commissie met het R&D MarNIS-project is het ontwikkelen van een, voor alle in de maritieme sector opererende partijen verplicht gestelde, systematisch gebruik van voorgeschreven moderne navigatie- en informatiesystemen.

Het uiteindelijke idee is dat er een Europees Single Window wordt gecreëerd dat in verbinding staat met nationale en havengebonden 'Single Windows'. Een schip zal bij het binnenvaren van de Europese Wateren zich eenmalig moeten melden bij een centraal meldpunt van de EMSA. Eenmaal binnen Europese wateren zal dan alleen gewijzigde data doorgegeven moeten worden (positie, lading etc.) waarbij het schip van het ene naar het andere MOS-gebied wordt overgedragen.

De ontwikkeling zal nauw gevolgd worden en infrastructuur op het Kustwachtcentrum in Den Helder zal opgehouden moeten worden voor dergelijke ontwikkelingen. Vooralsnog werkt de EMSA in gezamenlijkheid met de lidstaten aan SafeSeaNet versie 2 (opstellen functionele eisen uitgesteld tot na 2010 omdat invoering van het Long Range Identification and Tracking System (LRIT) voorrang heeft gekregen. Nederland zal SSN in Nederland transformeren van een multi-point of contact naar een single point of contact met de EMSA in de periode 2008-2010.

Wrakkenopruimingverdrag

De implementatie van het Wrakkenopruimingverdrag (Nairobi medio 2007 vastgesteld) in de nationale wetgeving wordt niet voor medio 2010 verwacht. Een van de vraagpunten is of het Wrakkenverdrag ook van toepassing moet worden verklaard in de territoriale zee. Indien dit zo is dan kunnen havens zich voor de geleden schade veroorzaakt door een naar binnen gedirigeerd schip direct wenden tot de verzekeraar. Daarnaast regelt het verdrag dat het opruimen van wrakken eenvoudiger kan verlopen.

De mogelijke wijziging van de Wet Bon heeft relatie met de implementatie van het Wrakkenopruimingverdrag.. Ook hier speelde het vraagstuk van wie verantwoordelijk is voor de kosten en geleden schade van een naar binnen gedirigeerd schip in alle Nederlandse havens. Omdat dit enige tijd in beslag neemt kan het zijn dat de Wet Bon in de loop van 2010 wordt aangepast op het punt Rampenplan en de procedure van Koninklijk Besluit.

Voor de goede orde wordt gemeld dat er naast het Wrakkenopruimingverdrag mogelijk nog een aantal andere verdragen op de langere termijn invloed hebben op de werkwijze van de Kustwacht. Dit zijn het derde Maritieme Veiligheid pakket en de Places Of Refuge, verdrag Hazardous and Noxious Substances (HNS), Verdrag inzake Aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door scheepsbunkers, het Limitatieverdrag (aansprakelijkheidsbeperking van vorderingen op reders, waarbij de bestaande limieten meer in overeenstemming zijn gebracht met maatschappelijke wensen en de bestaande verzekeringspraktijk) en wellicht het Verdrag van Athene (aansprakelijkheid voor schade aan passagiers en hun bagage, voor de zeevaart een verzwaarde aansprakelijkheidsregime).

Kwaliteitsysteem Kustwacht

Mede naar aanleiding van onderzoeken in 2008 van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en de International Maritime Organization (IMO) naar de wijze waarop Nederland het SAR hulpverleningsproces bij de Kustwacht heeft georganiseerd, is besloten een kwaliteitssysteem bij de Kustwacht te introduceren. In 2009 is hiermee een start gemaakt waarbij wordt voorzien dat de totale doorlooptijd voor een volledig ingericht systeem meerdere jaren zal vergen.

ReCAAP. (Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy in Asia)

Fungeren als Focal Point, dit wil zeggen:

Kern van de ReCAAP overeenkomst over piraterijbestrijding in Z.O. Azië, vormt de oprichting van een gemeenschappelijk Informatiecentrum. In dit Informatiecentrum, dat is gevestigd in en gefinancierd door Singapore, wordt vanuit de ReCAAP regio binnenkomende informatie over piraterij en gewapende overvallen op zee verzameld, geëvalueerd en via gerichte berichtgeving verspreid naar de bij de Overeenkomst betrokken landen en partijen. In die context bepaalt Artikel 9 van de ReCAAP Overeenkomst dat de aangesloten landen een focal point dienen aan te wijzen voor de communicatie met het ReCAAP Informatiecentrum. In het geval dat een bij de Overeenkomst aangesloten land informatie verkrijgt over een incident van piraterij of een gewapende overval op zee, dan wel informatie over een directe dreiging daarvan, dient deze informatie via het nationale focal point aan het Informatiecentrum te worden doorgegeven. Op haar beurt geeft Informatiecentrum via een focal point verkregen informatie over piraterijdreiging door aan de andere focal points zodat de bevoegde autoriteiten en desgewenst de reders geïnformeerd kunnen worden.

505 Fleet Broadband Alerting System

505 Broadband alerting, is een alarmering systeem voor non-GMDSS Inmarsat Fleet apparatuur. Het Kustwachtcentrum heeft tijdens de testfase van dit systeem haar medewerking verleend. De testfase is in 2009 met goede resultaten afgesloten. Het Kustwachtcentrum heeft ingestemd met operationele ondersteuning van dit systeem onder de voorwaarde dat het een beperkte extra inspanning zal vergen (hetgeen in 2010 zal worden gemonitord).

4 Taken, Producten en Prestaties

4.1 Taken

De verbinding tussen het in het beschreven beleid en de kustwachttaken vindt plaats door het opstellen van het dienstverleningsplan en het handavingsplan. Op basis van deze plannen wordt door de directeur Kustwacht het Activiteitenplan en Begroting (APB). In onderstaande tabel is het verband tussen de beleidsterreinen, resultaatgebieden en de kustwachttaken weergegeven voor de dienstverleningstaken.

BELEIDSTERREIN	RESULTAATGEBIED	KUSTWACHTTAAK
DIENSTVERLENING	Optreden bij incidenten en calamiteiten	1. Nood-, Spoed en Veiligheidsverkeer
		2. Opsporing en Redding (SAR)
		3. Rampen- en Incidentenbestrijding
		4. Maritieme hulpverlening
	Nautisch beheer	5. Verkeersdiensten
		6. Vaarwegmarkering
		7. Zeeverkeersonderzoek

In de volgende paragraaf zullen de kustwachttaken voor wat betreft de dienstverlening worden doorvertaald in specifieke producten met daaraan gekoppeld de gewenste prestatieniveaus. In paragraaf 4.3 is de benodigde capaciteit voor het ontwikkelen van nieuw beleid omschreven.

4.2 Overzicht producten met te leveren prestaties

De vertaling van de in hoofdstuk 2.3 genoemde beleidsdoelen naar de matrix op de volgende bladzijden is tot stand gekomen door per beleidsdoel een omschrijving te geven wat verstaan moet worden onder de betreffende kustwachttaak, welke producten daarbij horen en op welke wijze de opdrachtgever de door de kustwacht geleverde prestatie toetst. Deze toetsing wordt gedaan aan de hand van prestatie-indicatoren (PIN's) waaraan eisen zijn gesteld. Bij het definiëren van de PIN is zoveel mogelijk rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Voor welke activiteiten worden de grootste inspanningen geleverd (80-20 regel)?
- Hoe groot zijn de risico's bij het (niet) uitvoeren van de onderliggende activiteit?
- In hoeverre is het mogelijk om de PIN te meten tegen aanvaardbare inspanningen?

Op de volgende pagina's vindt u de matrix met daarin per resultaatgebied de verschillende taken. Deze taken worden omschreven, ingedeeld in producten en SMART gemaakt PIN. In de bijlage vindt u de definitielijst en aanvullende meetinstrumenten.

Taken en producten Kustwacht

Resultaatgebied	Kustwacht-taak	Nr	Omschrijving	Producten	Prestatie Indicatoren (PIN) en Prestatie Kenmerken (PK)	Rapportage
Optreden bij incidenten en calamiteiten	Nood-, spoed- en veiligheids-verkeer	1	Het KWC is aangewezen en internationaal bekend als contactpunt voor het verlenen van hulp aan schepen in nood op het NCP (MAS). Tevens heeft het KWC de functie van nationaal maritiem en aeronautisch reddings coördinatiecentrum (JRCC). Voor beide functies draagt het KWC zorg voor de behandeling van de communicatie met schepen/objecten in nood, een actuele en betrouwbare informatieverstrekking aan de scheepvaart en een analyse van de ontvangstgegevens.	Een permanente bewaking van het GMDSS, het permanent uitluisteren van VHF Kanaal 16 en de coördinatie en afwikkeling van het internationale maritieme Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer, alsmede de afhandeling van GSM noodoproepen.	Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen en het percentage acknowledge berichten dat binnen de norm is verzonden: 1. Bij een DSC bericht binnen 3 minuten. 2. i.g.v. een Immarsat-C bericht binnen 5 minuten.	PK1: Maand
				Afhandelen van meldingen afkomstig van het 505 fleet broadband alerting system.		
				Berichtgeving over de operationele status van het openbare radioplaatsbepalingssysteem DGPS.		
				Het verzorgen van de uitzending van nood-, spoed en veiligheidsberichten aan de scheepvaart.		
	Opsporing en redding (SAR)	2a	Het opsoren en redden van drenkelingen en schipbreukelingen en van hen die zich in onmiddellijk dan wel in dreigend gevaar bevinden.	Actuele, door HID vastgestelde, OPPLAN-SAR opgesteld hebben.	Beschikbaarheidspercentage SAR capaciteit, met als norm: 1. <u>Beschikbaarheid varend 98%</u> : Max. 175 uur per jaar wordt niet voldaan aan een te redden capaciteit van minimaal 300 drenkelingen binnen 60 minuten op 10 mijl uit de kust, of minimaal 600 drenkelingen binnen 120 minuten op 30 mijl uit de kust. 2. <u>Beschikbaarheid vliegend</u> : a. SAR helikopter 100%; de helikopter is te allen tijde beschikbaar zodat voldaan kan worden aan de maximale reactietijden. b. kustwachtvliegtuig 98%; het vliegtuig is max. 175 uur per jaar niet beschikbaar voor de uitvoering van Kustwachttaken.	PIN 1: 4 mnd en jaar
				Beschikbaar stellen kustwachtvliegtuig, SAR helikopter en KNRM vaartuigen.		
				Operationele SAR-dienst (Searche en Rescue). Deze dienst staat gesteld voor het opstellen en uitvoeren van operationele procedures conform OPPLAN-SAR (Operationeel Plan SAR).		
		2b	Organisatorische afhandeling van de hulpverlening aan opvarenden van schepen die medische bijstand behoeven. De Radio Medische Dienst (RMD) is ondergebracht bij de KNRM die in verbinding staat met een dienstdoend arts.	Zorg dragen voor de verbindingen tbv de Radio Medisch Advies (RMA) en coördinatie inzet van middelen tbv overbrengen van een arts en/of evacueren van betrokken patiënt (MEDEVAC).	Aantal uitrukken en het percentage dat een SAR eenheid heeft voldaan aan de gestelde maximale reactietijd na een oproep: 1. Kustwachtvliegtuig 90 minuten (=blocks-off). 2. Helikopter 20 minuten in werktijd (van 8 tot 17 uur); buiten werktijd tijdens daglicht 45 minuten en buiten daglicht 1 uur (=airborne na een oproep). 3. KNRM vaartuig 15 minuten (=trossen los).	PK 2: maand
	Rampen- en incidenten-bestrijding	3a	Doelmatige en doeltreffende inzet van beschikbare menskracht en middelen bij behandeling van rampen en incidenten op de Noordzee, met als doel het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen op de Noordzee. De KW voert het Rampenplan voor de Noordzee uit en wordt aangestuurd door het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN).	Getrainde mensen (o.a. direct oproepbaar en beschikbaar OT) en middelen (o.a. beschikbaar CCC) overeengekomen in de Nota Maritieme Noodhulp. De toezegging van middelen is vastgelegd in operationele overeenkomsten.	Beschikbaarheid van bestrijdingscapaciteit voor de Noordzee en de Zeeuwse delta waarbij maximaal 3 weken per jaar niet wordt voldaan aan de minimale capaciteit van: 1. 15000 m3 in 3 dagen voor de Noordzee, en 2. 5000 m3 in 2 dagen voor de Zeeuwse delta.	PIN 2: 4 mnd en jaar
	3b	Het opstellen en actueel houden van calamiteitenplannen is een verantwoordelijkheid van betrokken organisaties maar moeten ter goedkeuring (uitvoeringstoets) worden overlegd aan de DKW.	Actueel, door HID vastgesteld, calamiteitenplan o.b.v. Nota Maritieme Noodhulp en Nota Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen. Actuele rampenplannen en regelingen.	Aantal keer dat het OT is geactiveerd en het aantal keer dat is voldaan aan de gestelde norm dat binnen 90 minuten na het activeren van het OT een 1e risicoanalyse beschikbaar is dat, samen met een plan van aanpak, is voorgelegd aan de voorzitter van het (kern-) RBN (vanaf categorie II, indien OT bijeen).	PK 3: maand	

	3c	Evaluatie van significante incidenten, waarbij de evaluatie geïnitieerd kan worden door zowel het KWC als door een van de betrokken diensten.	Rapporten van evaluaties die door betrokken partijen dan wel door onderzoeksinstanties worden opgestart. Categorie I,II,III en IV worden weergegeven in het jaaroverzicht. Categorie III en IV worden ter info aangeboden aan de HID.				
	3d	Op basis van internationale verdragen en afspraken, kan Nederland worden verzocht een ander EU lid bijstand te verlenen bij de afhandeling van een groot maritiem incident.	Aanvullende capaciteit voor bijstand bij RIB andere Noordzeelanden. In viermaandelijksse rapportage weergegeven hoe vaak er bijstand verleend is.				
Optreden bij incidenten en calamiteiten	4a	Bijstand aanbieden bij een driftend geraakt schip.	Beschikking over een "Emergency Towing Vessel". Op 24/7 basis 365 dagen per jaar. Bij windkracht 5 Bft of hoger ligt de Waker 10 nM West van Den Helder stand-by op locatie.	ETV op station 98%: Aantal keer dat een ETV op station heeft gelegen en percentage dat is voldaan aan de norm dat er bij windkracht 5 Bft of hoger een ETV op station ligt.	PIN 3/PK 4: 4 mnd, kwartaal en jaar		
	4b	Het tot stand brengen van contact tussen hulpbehoevend vaartuig en serviceverlener (MAS).	Tot stand gebracht contact tussen hulpbehoevend vaartuig en serviceverlener.				
	4c	Het uitvoeren van de "een loketfunctie" voor de bijstandsaanvraag piraterij.	Gegevens bijstandsaanvraag piraterij doorzenden naar departementale aanspreekpunten en informeren aanvrager over het afwijzen of honoreren van de aanvraag. Fungeren als Focal Point ikv de ReCAAP overeenkomst waaronder het informeren van de bevoegde autoriteiten en reders over (dreigende) incidenten van piraterij of gewapende overval op zee.				
	4d	Het fungeren als Operationeel en Financieel Contactpunt voor het LRIT systeem	Het behandelen van berichten van reders/kapiteins, in geval zij de LRIT apparatuur uitschakelen en weer inschakelen en bij "over- en underreporting". Zorgdragen voor de financiële afhandeling van opvragingen uit het systeem.				
Nautisch beheer	Verkeersdienststaken	5	Uitvoering geven aan de taken van de DKW als Rijkshavenmeester (RHM-NZ) voor de Noordzee met als doel de dagelijkse zorg voor de (milieu-) veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in het STZ waarbij scheepvaart wordt afgestemd met andere gebruiksfuncties van de Noordzee.	Beschikbaarheidspercentage van het kustwacht AIS netwerk met als norm dat maximaal 72 uur per jaar gehele netwerk niet beschikbaar is met een maximum van 24 uur per uitval.	PK 5: maand		
						Voorwaarden stellen bij bijzondere nautische activiteiten.	Aantal vergunningaanvragen en aantal keer dat de reactietermijn binnen de voorgeschreven maximale termijn van 6 weken is gehaald.
Vaarwegmarkering	6	Markeren van de grenzen van vaarwegen, de voor de scheepvaart gevaarlijke obstakels dan wel bepaalde gebieden. Deze verantwoordelijkheid vloeit voort uit de taken van de DKW als Rijkshavenmeester voor de Noordzee.	Het opstellen van het vaarwagemarkeringplan voor de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in het STZ, op basis van functionaliteitseisen van de gebruikers en de ontwikkeling mbt de verschillende plaatsbepalingssystemen. Zorgdragen voor de uitvoering van vaarwagemarkeringwerkzaamheden op de Noordzee.	Aantal storingsmeldingen en percentage dat deze meldingen binnen de normen zoals genoemd in het "landelijk kader voor regionale vaarwegmarkeringssystemen" zijn verholpen waarbij de vaarwegmarkering voor 95% ⁹ voldoet aan gestelde IALA norm.	PIN 4: 4 mnd en jaar		
			Zeeverkeersonderzoek			7	Inwinning van beleidsondersteunende informatie teneinde het ministerie van V&W in staat te stellen een positieve bijdrage te leveren aan de bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee.
Zeeverkeersonderzoek	7	Inwinning van beleidsondersteunende informatie teneinde het ministerie van V&W in staat te stellen een positieve bijdrage te leveren aan de bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee.		Gegevens verzamelen en vastleggen over ongevallen, acties, hinderlijke situaties en voor de scheepvaart gevaarlijke of hinderlijke situaties voor conform landelijke standaard in jaarrapportage. Statistische- en andere relevante scheepvaartgegevens zoals ongeval- en verkeersgegevens, een actueel beeld van de verkeersdichtheid en -intensiteit op de Noordzee.	Aantal ongevallen en jaarlijks op uiterlijk 31 januari ontvangen rapportage ongevallen Noordzee door RWS-NZ.		

⁹ De IALA norm hanteert voor de berekening van beschikbaarheid een rekenperiode van 3 jaar. Omdat het bij de PIN gaat om een jaarcyclus is hiervan afgeweken. Voor de periodieke rapportages wordt gerekend met een periode van resp. 4, 8 en 12 maanden.

4.3 Operationele overeenkomsten

De operationele overeenkomst tussen RWS Noordzee en de Kustwacht heeft tot doel bindende afspraken te maken over de levering en afname van middelen en producten die nodig zijn om de producten en diensten zoals beschreven in het Activiteitenplan en Begroting op de juiste wijze te kunnen realiseren.

De Kustwacht controleert jaarlijkse de actualiteit van de operationele overeenkomst.

4.4 Capaciteit beleidsontwikkeling

In de vorige paragraaf werden de prestaties omschreven zoals deze verwacht worden van de DKW. Naast deze prestaties is er ook een capaciteitsvraag voor het leveren van personeel, met name op het gebied van deelname aan:

- International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA); IALA ANM Committee (Aids to Navigation Management Committee)
- MRCC North Atlantic Meeting
- IMO COMSAR
- Joint Working Group COMSAR
- COSPAS SARSAT
- BOLD MERCY plannings- en debrief conferenties
- OTSOPA, Bonn Agreement

De totale inzet van Kustwachtpersoneel voor bovengenoemde taken wordt geschat op 0.7 fte.

Bijlage 1: Definitielijst

- **Actuele instructie:** Maximaal één jaar oud sinds de laatste goedkeuring door KW3/RvdK.
- **Gegronde gebruikersklacht:** Een klacht die is toegekend door de afdeling klachtenafhandeling.
- **Geval:** Een situatie waarin een SAR actie moet worden uitgevoerd.
- **Actuele OPPLAN SAR:** Maximaal vier jaar oud sinds de laatste vaststelling door de HID.
- **Actuele Operationele Overeenkomst:** Maximaal drie jaar verstreken sinds ondertekening en jaarlijks geëvalueerd.
- **Actueel Calamiteitenplan:** Maximaal vier jaar oud sinds vaststelling door HID.
- **Actuele rampenplannen en regelingen:** Maximaal vier jaar oud sinds goedkeuring door DNZ.
- **Ongevallen Noordzee:** Slechts die scheepsongevallen zijn in het onderzoek betrokken, die een relatie met het scheepvaartveiligheidsbeleid van DGLM hebben. In algemene zin, vaak per type ongeval nader uitgewerkt, waren de selectiecriteria voor een ongeval:
 - Een ongewilde gebeurtenis die aan het schip overkomt, met als gevolg:
 - Schade aan schip, vaarweg, milieu of personen buiten de bemanning; of
 - Schade aan personen op het schip, wanneer de oorzaak ten opzichte van schip en bemanning extern is
- **Bijzondere nautische activiteiten:** Hydrografisch Survey, kabel- en pijpen leggen, bijzondere sleeptransporten, zeilwedstrijden en evenementen etc.
- **Verkeerbegeleiding noodzakelijk:** Ter beoordeling van de dagelijks nautisch beheerder (DKW); in ieder geval bij situaties waarbij er een acuut dreigend gevaar is.

Bijlage 2: Aanvullende meetinstrumenten

Kwaliteitsysteem: De in paragraaf 3.3 genoemde ontwikkeling t.a.v. de introductie van een kwaliteitssysteem bij de Kustwacht geeft nieuwe mogelijkheden om het functioneren van de Kustwacht te borgen, de processen te beheersen en het goed functioneren vast te stellen. Naast de bestaande controle op prestatie indicatoren wordt overwogen om binnen de Kustwacht een systeem van audits en/of (onafhankelijke) collegiale toetsing in te richten tussen betrokken organisaties op processen die in procedures zijn vastgelegd.