

Dienstverleningsplan 2009



Rijkswaterstaat - Dienst Noordzee

Versie 0.4, september 2008

Versiebeheer

Versie	Datum	Toelichting
0.1	18 januari 2008	Eerste concept ten behoeve van Staf WS
0.2	5 februari 2008	Tweede concept ten behoeve van KW3
0.3	28 augustus 2008	Derde concept t.b.v. KW3 en RvdKW
0.4	10 september 2008	Definitief vastgesteld door RvdKW

Distributielijst

Naam	Locatie	Toelichting
-------------	----------------	--------------------

Wijzigingen

Versie	Datum	Omschrijving wijzigingen	Auteur
0.2	5 februari '08	Opmerkingen Staf WS verwerkt (incl. bijstelling PIN's RIB en SAR)	Konings
0.3	28 augustus	Besluiten evaluatie PIN's, relatie KWC met SVC toegevoegd, en vertaling beleidskader naar matrix toegevoegd.	Konings

Openstaande issues

- Updaten uitkomsten nota Maritieme Noodhulp.
- Aansluiting op VTBT gedachtegoed.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Doel Dienstverleningsplan	4
1.2	Kustwacht Nederland	4
1.3	Opzet en werking Dienstverleningsplan	6
1.4	Publieksgericht netwerkmanagement	6
2	Beleidsdoelen en instrumenten Dienstverlening	8
2.1	Beleidsketen	8
2.2	Beleidsdocumenten	9
2.3	Beleidsdoelen Dienstverlening	9
2.4	Prioritering dienstverleningsdoelen	11
2.5	Instrumenten bij realisering beleidsdoelstellingen	11
3	Ontwikkelingen ten aanzien van dienstverlening	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Huidige dienstverleningskengetallen	13
3.3	Huidige ontwikkelingen	14
3.4	Mogelijke toekomstige ontwikkelingen	18
4	Taken, Producten en Prestaties	21
4.1	Taken	21
4.2	Overzicht producten met te leveren prestaties	21
4.3	Capaciteit beleidsontwikkeling	24

1 Inleiding

1.1 Doel Dienstverleningsplan

De Directeur Kustwacht wordt gevraagd om de Dienstverleningstaken uit te voeren voor de minister van Verkeer & Waterstaat. Met de uitvoering van het dienstverleningsplan levert de Directeur Kustwacht een belangrijke bijdrage aan de veiligheid en vlotheid 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 handhavings- en dienstverleningstaken in de vorm van SMART³-output⁴.

Doel Dienstverleningsplan:

Het Dienstverleningsplan is het plan waarin de gewenste output 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 overeenkomst beschikbaar gesteld aan de Directeur Kustwacht.

³ SMART: Specifiek, Meetbaar, Ambitius, 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 output (uit o.a. het Dienstverleningsplan), in overleg met de opdrachtgevers, naar een concept 'Activiteitenplan en Begroting' (APB) en geeft mogelijke knelpunten aan. 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 Verkeer en Waterstaat in opdracht van de Raad van de Kustwacht de gewenste dienstverlening vraagt om haar beleidsdoelstellingen Noordzee te realiseren en aan de Directeur Kustwacht vraagt op welke wijze dit te leveren is. 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 waardes' 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 behoefte van de gebruikers en niet alleen naar de behoefte van de autoritaire 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 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 Beleidsketen

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 Standarts 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 (Ineternational 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 convention on the establishment of an international fund for compensation of oil pollution damage (IFC);
- 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)
- DENGERNETH verdrag tussen Denemarken, Duitsland en Nederland aangaande de bestrijding van verontreinigingen in het waddenzeegebied

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 (Wvvs)
- Wet aansprakelijkheid olietankschepen
- Wrakkenwet
- Mijnwetgeving
- 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

2.2 Beleidsdocumenten

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

- Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (2005)
- Nota Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen (2006)
- Beleidsbrief Zeevaart 2008
- Rampenplan voor de Noordzee (2008)
- Nota Maritieme en aeronautische noodhulp 2008-2013

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 significante scheepvaartongevallen in 2010 en 2020 tot onder de 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.

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 Noordzeegebruik;
- 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 nota Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen (ook wel capaciteitsnota 2006-2010 genoemd) beschrijft de incidenten 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 RvdK 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 tav 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 ikv Rijkshavenmeesterschap.

Handhaving:

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

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 Koninklijke 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 publikaties 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

DGLM is binnen 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 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.k.v. het Nautisch Beheer Noordzee is vastgelegd in een separaat document.

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 gevoerde beleid te intensiveren, handhaven of te versoepelen.

Omdat de resultaten van de PIN's op dit moment nog niet beschikbaar zijn, is er slechts een selectie weergegeven. In het Dienstverleningsplan 2010 kunnen de scores voor 2008 worden weergegeven.

PIN	2004	2005	2006	2007
Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen en het aantal keer dat de norm van 3 minuten voor DSC berichten en 5 minuten voor Immarsat-C is overschreden.				
Aantal uur dat er onvoldoende SAR capaciteit beschikbaar is geweest.				
Aantal keer dat er voor het kustwachtvliegtuig niet is voldaan aan de 1 uurs notice.				
Aantal keer dat er voor de helikopter niet is voldaan aan de gestelde maximale reactietijd.				
Aantal keer dat een gevonden drenkeling binnen, buiten of niet in het uitgezette zoekgebied wordt aangetroffen.				
Aantal klachten van de arts over de hulpverlening.				
Aantal per telex aangevraagde RMA's en het aantal keer dat de norm van 5 minuten is overschreden.				
Aantal weken dat er onvoldoende olie-opruimcapaciteit beschikbaar is geweest.				
Aantal keer dat het OT is geactiveerd en het aantal keer dat niet is voldaan aan de gestelde norm van 90 minuten.				
Aantal geplande en uitgevoerde oefeningen.				
Aantal opgemaakte evaluatierapporten significante ongevallen inclusief de opmaaktermijn en een kwalificatie.				
Aantal keer dat ETV op station heeft gelegen en aantal keer dat niet is voldaan aan de norm.				

Aantal uur dat het gehele kustwacht AIS netwerk niet beschikbaar is geweest .				
Aantal vergunningaanvragen en aantal keer dat de voorgeschreven maximale termijn van 6 weken is overschreden.				
Jaarlijkse controle op actualiteit van het vaarwegmarkeringsplan.				
Aantal storingsmeldingen en het aantal keer dat deze meldingen buiten de IALA normen zijn verholpen.				
Jaarlijkse controle op actualiteit van de operationele overeenkomst met DNZ.				
Uiterlijk 31 januari ontvangen rapportage significante ongevallen door DNZ.				

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

3.3 Huidige ontwikkelingen

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen genoemd welke recent of sinds dit jaar leiden tot een verandering in de Dienstverlening.

Monitorrichtlijn

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 27 juni 2002 Richtlijn 2002/59 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart het licht doen zien. Lidstaten dienen aangesloten te zijn op het EU-brede informatiesysteem (SafeSeaNet), beheerd door het Europese Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)) dat onder meer inzicht moet bieden in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. De Lidstaten hadden de plicht om de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen uiterlijk op 5 februari 2004 in werking te doen treden. Nederland heeft deze Richtlijn in wettelijke zin geïmplementeerd middels o.a. een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet (15 december 2004). In operationele zin heeft deze "Monitor" richtlijn vanaf 1 januari 2007 geleid tot verplichtingen voor het Kustwachtcentrum van het monitoren van de "Diepwaterroute" en de uitwisseling van gegevens tussen Lidstaten en/of de Europese Commissie.

Ondertussen is de Europese Commissie met nieuwe voorstellen gekomen in het kader van het Maritime Safety Package ter verdere verbetering van de veiligheid. Op 6 juni 2006 heeft de Transportraad het voorstel besproken om de bestaande monitorrichtlijn verder aan te scherpen en te verduidelijken. Eén van de doelstellingen van het voorstel - voortvloeiend uit het ongeluk van de olietanker Prestige voor de Spaanse kust in 2002 - is om een helder juridisch kader te ontwikkelen inzake de zgn. toevluchtsoorden voor schepen in nood (Places of Refuge). Daarmee wordt onder meer helderheid gecreëerd over de autoriteit die verantwoordelijk is voor het aanwijzen van toevluchtsoorden en die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot deze toevluchtsoorden. Elke lidstaat dient een dergelijke autoriteit aan te wijzen. Om de veiligheid van vissersschepen (met lengte groter dan 15 meter) in Europese wateren te vergroten wordt

daarnaast voorgesteld deze schepen verplicht uit te rusten met een zgn. automatisch identificatie systeem (AIS). Voorzien wordt dat in september 2008 het Europees Parlement zal gaan stemmen over een gedeelte van dit z.g. derde Maritieme pakket.

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 European Maritime Safety Agency (EMSA).

Omdat voorzien is dat het Kustwachtcentrum "National Contactpoint" voor Nederland zal worden is om actieve participatie vanuit het Kustwachtcentrum in dit project gevraagd, met name om de operationele implementatie van dit systeem in Nederland te begeleiden. Hiervoor zal zeker in de periode 2008 – 2009 extra inspanning van de Kustwacht worden gevraagd alsmede investeringen in de benodigde infrastructuur.

Algemene Rekenkamer

De bevindingen en aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer⁶ (ARK) hebben bij V&W aanleiding gegeven tot het in beschouwing nemen van het dienstverleningsplan. De aanbeveling van de ARK, "leg beleid en beleidsprestaties duidelijk vast, in meetbare termen met een tijdhorizon" wordt door V&W onderschreven en dient als leidraad bij de verdere uitwerking van deze beschouwing.

Medio 2005 is hiertoe het project "Maritieme Noodhulp 2008-2013" gestart dat in eind 2008 zal leiden tot de nota waarin de beschikbare capaciteit voor de maritieme noodhulp op de Noordzee in relatie tot een risico- en omgevingsanalyse staat beschreven. De uitkomsten zullen als input dienen voor het dienstverleningsplan.

De kernpunten van de nota bestaan uit:

- De Kustwacht Nederland is een organisatie waarvan het communicatie- en coördinatiecentrum permanent bemand is voor het operationeel leiden van acties op het Nederlandse deel van de Noordzee, de Waddenzee, Zeeuwse stromen en grote binnenwateren.
- Deze acties betreffen de dienstverlenings- en handhavingstaken die namens de 8 ministeries wiens werkterrein ook op de Noordzee ligt, door de directeur Kustwacht worden uitgevoerd met eigen Kustwachtmiddelen danwel middelen die via samenwerkingsovereenkomsten de Kustwacht ter beschikking staan.
- Voor de inzet bij incidenten en calamiteiten zijn de communicatiemiddelen voor het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer, de organisatie voor het verlenen van radio medische adviezen, het bieden van noodsliephulp, en het aanwijzen en afhandelen van schadeschepen in Nederlandse havens die als Places of Refuge zijn aangemerkt, op orde.
- Voor de opvang, indien door de Kustwacht een groot aantal slachtoffers aan wal wordt gebracht, kunnen gemeenten vanuit hun verplichtingen volgens de Wet Rampen en Zware Ongevallen voldoende middelen mobiliseren. De noodzaak naar verdere afstemming wordt onderzocht.

⁶ Functioneren Kustwacht Nederland, 7 april 2005

- De aanvulling van de middelen, nodig voor de bestrijding van de milieubedreigende stoffen, zijn in 2007 afgerond.
- Uitbreiding van helikopter inzet voor de Search and rescue taak is nodig om te voldoen aan de, in deze nota benoemde, vastgestelde zorgnorm.
- Voor de inzet van de overheid bij branden aan boord van passagiersschepen is een projectplan gereed dat moet leiden tot de inzet van een MIRG-team, geleverd door twee gespecialiseerde brandweerkorpsen die behoren tot de Maritiem Incident Response Groep (MIRG). Hoofddoel is voorkoming van onnodige evacuaties.
- Het inzetten van middelen voor het lichten van een gezonken schip dat de toegang tot een Nederlandse haven verspert, is een taak voor bergingsbedrijven. In Nederland is voldoende materieel voorhanden om in noodgevallen de stremming van een haventoeegang op te heffen

Optreden bij rampen en incidenten

Naar aanleiding van gesignaleerde knelpunten in het functioneren van het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen (IBTN), mede in relatie tot afstemmingsproblematiek i.g.v. uitstraling naar de landzijde, is besloten de bestuurlijke aansturing van rampen en incidenten op zee anders vorm te geven. Eind 2006 is het IBTN opgeheven en vervangen door een Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) en is het voorzitterschap overgedragen van DGLM aan RWS-NZ. Op beleidsniveau worden de randvoorwaarden vastgesteld waaronder het RBN de aansturing van de rampen en incidentenbestrijding op zee verzorgt. In situaties met grote gevolgen voor het land kan na verloop van tijd het accent van de rampenbestrijding verschuiven naar de landzijde. Daarnaast kan het voorkomen dat het incident niet meer beheersbaar is in het RBN. In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT) dat bijeenkomt bij het Nationaal Coördinatiecentrum (verder te noemen NCC) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Het Rampenplan voor de Noordzee is in 2008 overeenkomstig aangepast.

Capaciteitsnota "om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen"

In juni 2006 is de nieuwe Capaciteitsnota ("om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen") verstuurd naar de Tweede Kamer ter vervanging van de Capaciteitsnota uit 1990. De Capaciteitsnota beschrijft de incidenten met milieubedreigende stoffen op de Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse delta waarop Rijkswaterstaat zich voorbereidt, rekening houdend met ecologisch en economisch kwetsbare gebieden. Deze capaciteitsnota zal onderdeel uitmaken van het hierboven genoemde overkoepelende "nota Maritieme Noodhulp".

Windturbineparken problematiek

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. Het beleid van de Nederlandse overheid is erop gericht het niveau van scheepvaartveiligheid en luchtvaartveiligheid (helikopterverkeer van/naar platforms) op de Noordzee te verbeteren. De bouw en de operatie van windturbineparken mag de scheepvaartveiligheid en de luchtvaartveiligheid dus niet verslechteren.

Ook in 2009 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.

Taken op- en boven het water

Rijkswaterstaat wil in 2008 het meest publieksgerichte overheidsbedrijf zijn. Om deze ambitie te kunnen realiseren moet RWS haar dienstverlening aan het publiek verbeteren. De kern is dat RWS denkt en handelt vanuit het belang van de gebruiker. Om dit te realiseren is RWS herkenbaar en aanspreekbaar aanwezig in het beheergebied en spreekt de gebruiker aan op zijn eigen verantwoordelijkheid bij ongewenst gedrag. Toezicht en handhaving is gericht op preventie en gedragsbeïnvloeding. Met als doel het verhogen van de veiligheid, het beperken van hinder en het verbeteren van het milieu. Wat deze Corporate RWS ambitie betekend voor de taken en verantwoordelijkheden van RWS Noordzee wordt onderzocht in het project 'Taken Op en Boven het Water', afgekort als TOBW. In dit project wordt een ambitie geformuleerd hoe de dienstverlenende- en handhavingstaken op de Noordzee meer publieksgericht uit gevoerd kunnen worden. De Kustwacht is voor RWS Noordzee een belangrijke partner voor het realiseren van onze ambitie en de 'aanwezigheid' op zee.

De projectopdracht is als volgt: bepaal vanuit de verantwoordelijkheden en taken van RWS Noordzee:

1. Hoe de huidige dienstverlenende- en handhavingstaken professioneler en publieksgerichter kunnen worden uitgevoerd;
2. Bepaal een ambitie om invulling te kunnen geven aan een effectieve 'aanwezigheid' op de Noordzee en de grotere binnenwateren;
3. Ter besluitvorming: werk in een aantal scenario's (laag, middel en hoog) de consequenties uit op basis van de geformuleerde doelen en ambities uit de stappen 1 en 2. Geeft hierbij tevens de risico's en een fasering aan.

In 2008 is duidelijk geworden welke ambities Noordzee heeft en wat hiervan de consequenties zijn t.a.v. de dienstverlenende en handhavingstaken van RWS Noordzee en wat dit betekent voor (delen van) de uitvoering door de Kustwacht.

Monitoren nautische veiligheid

In voorjaar 2008 voert RWS NZ in samenwerking met de Kustwacht een studie uit 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 is op welke wijze NZ en KW significante ongevallen op de Noordzee structureel gaan evalueren. De uitkomsten van deze studie kunnen gevolgen hebben voor het uitvoeren van de DV-taken door de Kustwacht in 2009 en mogelijk zelfs reeds in 2008. 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. De technische infrastructuur op het KWC zal daarom in de loop van 2009 moeten worden aangepast om positiebepaling van een GSM oproep mogelijk te maken.

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 2009 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.

3.4 Mogelijke toekomstige ontwikkelingen

In deze paragraaf worden ontwikkelingen genoemd welke in de toekomst mogelijk van invloed kunnen zijn op de Dienstverleningstaken van de Kustwacht.

e-Navigation

"What's in a name". Vooralsnog is er nog geen duidelijk beeld voor iedereen wat hier onder wordt verstaan. Zowel IMO als IALA zijn zoekende wat onder e-navigation geschaard kan/moet worden. Het IALA eNav Committee heeft de definitie e-Navigation getracht inhoud te geven. Er zijn twee visie's: 1) een smalle visie waarbij alleen sprake is van integratie van informatiesystemen op de brug van het schip en 2) een brede visie waarbij geïntegreerde informatiesystemen aan de boord van het schip integreren met informatiesystemen aan de wal. Het Committee heeft besloten dat onder e-Navigation de brede visie wordt verstaan ofwel e-Navigation is een "concept" inclusief services en systemen. Het Committee zal deze zienswijze middels een working paper inbrengen bij de IMO.

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 gesteld, systematisch gebruik van voorgeschreven moderne navigatie- en informatiesystemen. Het eenduidige gebruik van de navigatie- en informatiesystemen moet er voor zorgen dat de veiligheid in de sector toeneemt en de belasting van het milieu afneemt. Daarnaast maken de systemen een efficiënter en betrouwbaarder transport mogelijk. Het project is opgezet mede naar aanleiding van het ongeluk met de olietanker Erika voor de kust van Frankrijk.

Het project valt onder het 6th Frame Work Programme van de EU, wordt gecoördineerd door AVV en staat onder begeleiding van een Advisory Board van DG-TREN. Het Marin is een van de 44 partners en 12 sub partners in het project.

Het concept gaat uit van het uitwisselen van informatie (e-Maritime) van het schip naar de wal, van de wal naar het schip en tussen organisaties aan de wal onderling (kustwachtstations, verkeerscentrales, havenautoriteiten, scheepseigenaren, agent etc.). Een belangrijk deel van de informatie komt uit een verbeterde versie van het SafeSeaNet (SSN ++) na 2015. Voor wat betreft het (kustwacht-)station functioneert het hierbij als centrum voor Maritime Operations Services (MOS) waarbij gebruik wordt gemaakt van o.a. een Long Range Identification & Tracking (LRIT) datacentrum en een nationaal Automatic Identification System (AIS) netwerk.

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 European Maritime Safety Agency (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.

Wrakkenopruimingsverdrag

De implementatie van het Wrakkenopruimingsverdrag (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 eenvoudig kan verlopen.

De mogelijke wijziging van de Wet Bon heeft relatie met de implementatie van het Wrakkenopruimingsverdrag.. 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 Wrakkenopruimingsverdrag mogelijk nog een aantal andere verdragen op de langere termijn invloed hebben op de werkwijze van de Kustwacht. Dit zijn Erica III pakket en de Places Of Refuge, verdrag Hazardnous 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)

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 kustwachttak, 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	Pin	Rapportage moment	Eis
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.	Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen en het aantal keer dat de norm van 3 minuten voor DSC berichten en 5 minuten voor Immarsat-C is overschreden.	4 wk periode	Alle Mayday en Pan-Pan oproepen opgevolgd door een Acknowledge bericht; binnen 3 minuten voor een DSC bericht en binnen 5 minuten bij een Immarsat-C bericht.
				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 opsporen en redden van drenkelingen en schiphbreukelingen en van hen die zich in onmiddellijk dan wel in dreigend gevaar bevinden	Actuele, door HID vastgestelde, OPPLAN-SAR opgesteld hebben.	Aantal uur dat er onvoldoende SAR capaciteit beschikbaar is geweest.	4 wk periode	Beschikbaarheid 98%: Maximaal 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.
				Operationele SAR-dienst (Searche en Rescue). Deze dienst staat gesteld voor het opstellen en uitvoeren van operationele procedures conform OPPLAN-SAR (Operationeel Plan SAR)	Aantal keer dat een drenkeling binnen- en buiten het uitgezette zoekgebied danwel niet wordt gevonden.	4 wk periode	Een gevonden drenkeling moet in 98% van de gevallen binnen het uitgezette zoekgebied worden aangetroffen.
				Beschikbaar stellen kustwachtvliegtuig, SAR helikopter en KNRM vaartuigen	Aantal keer dat er voor het kustwachtvliegtuig niet is voldaan aan de 1 uurs notice.	4 wk periode	Te allen tijde maximaal 1 uur notice (=block-off) voor kustvliegtuig tbv ad hoc SAR- en RIB vluchten.
					Aantal keer dat er voor de helikopter niet is voldaan aan de gestelde maximale reactietijd.	4 wk periode	Binnen het Nederlandse deel van de Noordzee is te allen tijde de reactietijd (=airborne) van de helikopter maximaal 20 minuten in werktijd (van 08.00 tot 17.00 uur); buiten werktijd tijdens daglicht 45 minuten en buiten daglicht 1 uur.
					Aantal klachten van de arts over de hulpverlening.	jaar	Maximaal 5 klachten per jaar.
	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.	Aantal weken dat er onvoldoende olie-opruimcapaciteit beschikbaar is geweest voor de Noordzee en de Zeeuwse delta.	4 wk periode	Te allen tijde Maximaal 3 weken per jaar wordt niet voldaan aan de minimale capaciteit voor het opruimen van olie: Noordzee: 15000 m3 in 3 dagen Zeeuwse delta: 5000 m3 in 2 dagen
					Aantal keer dat het OT is geactiveerd en het aantal keer dat niet is voldaan aan de gestelde norm van 90 minuten.	trimester	Binnen 90 minuten na het activeren van het OT is een 1e risicoanalyse beschikbaar dat samen met een plan van aanpak is voorgelegd aan de vz van het (kern-) RBN (Categorie III en IV).
					Aantal geplande en uitgevoerde oefeningen.	trimester	80% van de oefeningen wordt volgens vooraf met RWSNZ afgestemd oefenplan uitgevoerd.
		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.							

		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.	Aantal opgemaakte evaluatierapporten inclusief de opmaaktermijn en een kwalificatie.	jaar	Significante ongevallen zijn binnen 2 mdn intern KWC geëvalueerd op het eigen functioneren. Deze evaluaties dienen als eind-oordeel voldoende te krijgen en dienen een plan van aanpak voor verbeteringen te bevatten.
		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 viermaandelijke rapportage weergegeven hoe vaak er bijstand verleend is.			
Optreden bij incidenten en calamiteiten	Maritieme hulpverlening	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.	Aantal keer dat een ETV op station heeft gelegen en aantal keer dat niet is voldaan aan de norm.	4 wk periode	Bij windkracht 5 Bft of hoger ligt er te allen tijde een ETV op station.
		4b	Het tot stand brengen van contact tussen hulpbehoevend vaartuig en serviceverlener. (MAS)	Tot stand gebracht contact tussen hulpbehoevend vaartuig en serviceverlener.			
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.	Uitvoering geven aan de EU-monitorrichtlijn 2002/59, waaronder het in stand houden van het AIS-systeem en de bewaking van scheepsroutesysteem "Diepwaterroute".	Aantal uur dat het kustwacht AIS netwerk niet beschikbaar is geweest.	4wk periode	Maximaal 72 uur per jaar gehele netwerk niet beschikbaar en maximaal 24 uur per uitval.
				Voorwaarden stellen bij bijzondere nautische activiteiten	Aantal vergunningaanvragen en aantal keer dat de voorgeschreven maximale termijn van 6 weken is overschreden.	trimester	Op alle vergunningaanvragen wordt door het KWC binnen 6 weken gereageerd.
				Advies bij planmatige mijnbouwactiviteiten			
				Advies bij de aanleg van installaties op de Noordzee, bijv. windmolenparken (WBR)			
				Advies over tekortkomingen in wet- en regelgeving op gebied van gedragsregels en routeringsmaatregelen tav de scheepvaart in de jaarrapportage.			
	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 vaarwegmarkeringsplan 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.	Jaarlijkse controle op actualiteit van het vaarwegmarkeringsplan.	jaar	Vaarwegmarkeringsplan wordt jaarlijks voor mei van voorafgaande jaar ter goedkeuring aangeboden aan DNZ.
				Zorgdragen voor de uitvoering van vaarwegmarkeringswerkzaamheden op de Noordzee.	Aantal storingsmeldingen en het aantal keer dat deze meldingen buiten de normen zoals genoemd in het "landelijk kader voor regionale vaarwegmarkeringsplannen" zijn verholpen.	trimester	De vaarwegmarkering voldoet voor 95% ⁷ aan de gestelde IALA norm.
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 omtrent ongevallen, acties, hinderlijke situaties en voor de scheepvaart gevaarlijke of hinderlijke situaties voor conform landelijke standaard in jaarrapportage.	Uiterlijk 15 maart ontvangen rapportage significante ongevallen door DNZ .	jaar	Overeenkomst is per 1 juli aan het voorafgaande jaar maximaal 1 jaar oud.	
			Statistische- en andere relevante scheepvaartgegevens zoals ongeval- en verkeersgegevens, een actueel beeld van de verkeersdichtheid en - intensiteit op de Noordzee				

⁷ Percentage is als prof. Eind 2008 zal worden geëvalueerd of dit percentage moet worden bijgesteld.

4.3 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 beleidsontwikkeld 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

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:**
 - Aanvaring tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie;
 - Interactie tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie, resulterend in contact met drijvende of vaste objecten of stranding of gronding;
 - Contacten van niet-recreatieschepen met vaste of drijvende objecten. Contacten van recreatieschepen worden ook tot de ongevallen gerekend als de objecten daar niet behoren te zijn of als er schade aan objecten is;
 - Stranding of gronding of zinken, uitgezonderd recreatie;
 - Brand of explosie aan boord van schepen uitgezonderd recreatie en uitgezonderd de accommodatie van niet- passagiersschepen.
- **Significante ongevallen:** 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
- **Incidenten:**
 - Stranding of gronding of zinken van recreatie voor zover er verhoogd risico voor niet- recreatie schepen bestaan heeft;
 - Verlies van grote eenheden lading, voor zover dit verhoogd risico oplevert voor contacten. Als grote eenheden worden aangemerkt: containers, staalconstructies, sleep, geen hout;

- Motorpech, roerschade of blackout aan boord van varende schepen exclusief recreatie in de volgende gevallen:
 - er is milieuschade
 - het schip wordt weggesleept
 - het schip drijft stuurloos rond
 - storing ten gevolge van zwaar weer als de tijdsduur is aangegeven
 - gevaar voor de scheepvaart is opgenomen in de beschrijving
 - Driftende offshore installaties;
 - Driftende schepen door onbekende oorzaak
 - Slagzij ten gevolge van zwaar weer
 - Omslaan van jachten in vaarwater
-
- **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

- **Gebruikersonderzoek:** Zowel voor NSV als voor de MEDEVAC zal een representatieve groep gevonden moeten worden om jaarlijks de gebruikerstevredenheid te toetsen. De resultaten zullen input zijn voor het KW3 en de beoordeling van de directeur Kustwacht.
 - **Audit op processen:** In de instructie voor NSV worden processen beschreven met normtijden per actie. Er dient jaarlijks een audit plaats te vinden waarbij onderzocht wordt of de processen in orde zijn, of de normtijden juist gesteld zijn en of de normtijden gehaald worden. De resultaten zullen input zijn voor het KW3 en de beoordeling van de directeur Kustwacht.
-