

Handhavingsplan 2008



Versiebeheer

Versie	Datum	Toelichting
0.1	22 maart 2007	Eerste concept ten behoeve van PKHN
0.2	5 juni 2007	Tweede concept ten behoeve van KW3
0.3	13 juni 2007	Derde concept ten behoeve van PKHN en RvdKW
0.4	20 november 2007	Definitief

Distributielijst

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

Wijzigingen

Versie	Datum	Omschrijving wijzigingen	Auteur
0.1	22-03-07	Redactie eerste concept	M.N.J. Smit
0.2	05-06-07	Inhoudelijke aanpassingen	M.N.J. Smit
0.3	13-06-07	Lay-out	M.N.J. Smit
0.4	21-11-07	Lay-out	M.N.J. Smit

Voorwoord

De Noordzee dient een schone en veilige zee te zijn en handhaving van de daar geldende regelgeving is daartoe een instrument.

Teneinde die handhaving effectiever te doen plaatsvinden dienen de activiteiten en ontwikkelingen die van belang zijn voor de Noordzee actief te worden gemonitord, waarbij actuele informatie op het Kustwachtcentrum wordt gebundeld en het Kustwachtcentrum de ogen en oren in de lucht en op zee zijn.

Informatiegestuurd optreden dient op die wijze een stevige impuls te krijgen, ter ondersteuning van uiteenlopende doelen als een schone Noordzee, terrorismebestrijding, voorkoming van aanvaringen, veiligheid aan boord van schepen, duurzame exploitatie van de levende aquatische hulpbronnen, eerlijke concurrentieverhoudingen, een veilige grens en een doelmatige exploitatie van de mijnbouw.

In het voorliggende Handhavingsplan heeft de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee aangegeven welke inspanningen daarvoor op diverse onderdelen noodzakelijk zijn en gedurende het jaar 2008 zal regelmatig worden gemeten of de gestelde handhavingsdoelen ook worden bereikt.

De voorzitter,

Pieter Groenhuis
Officier van Justitie Noordzeezaken

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding	5
Hoofdstuk 2: Prioriteiten Handhaving Noordzee/PKHN-werkgroepen	8
2.1. Toezicht containervervoer	8
2.2. Opsporing illegale lozingen	10
2.3. Fraudecontrole	15
2.4. Handhaving wetgeving met betrekking tot scheepvaartverkeer	17
2.5. Grenscontrole	22
2.6. Bemanningcontrole	25
2.7. Handhaving visserijwetgeving	28
2.8. Terrorisme	29
Bijlagen	31
1. Besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7 stappenmodel	31
2. Matrix taken, producten en prestatie-indicatoren Kustwacht Nederland	33

Hoofdstuk 1: Inleiding

Dit Handhavingplan 2008 is op 20 juni 2007 vastgesteld door de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Het concept van dit Handhavingplan is opgesteld door het Beleidsoverleg Handhaving Noordzee 'nieuwe stijl' (BHN), bestaande uit de werkgroep-trekkers (zie hierna)/de liaisons aangevuld met enkele beleidsmedewerkers en de secretaris van de PKHN.

In het Instellingsbesluit Kustwacht Nederland¹ van eind 2006 is de volgende definitie van het Handhavingplan opgenomen:

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

In dit Handhavingplan is voor de handhavingstaken van de Kustwacht Nederland voor komend jaar SMART²-output overwegend geformuleerd in aantallen producten als bedoeld in het door de PKHN aanvaarde besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7-stappenmodel. Voor een complete beschrijving van dit model (en de definitie van het begrip producten) wordt hier verwezen naar bijlage 1. Deze output is deels gebaseerd op ervaringsgegevens uit voorgaande jaren en deels op de PKHN-analyse van de risico's, de vastgestelde prioriteiten en de resultaten van de verrichtingen van de aan deze prioriteiten gekoppelde werkgroepen.

In de tweede helft van 2007 formuleert de PKHN de in dit Handhavingplan beschreven SMART-output, als aangegeven op dit moment nog overwegend geformuleerd in aantallen producten, daar waar mogelijk (nog) 'smarter' in prestatie-indicatoren (*outcome*) en rapporteert hieromtrent in december 2007.

In bijlage 2 zijn de taken en producten van de Kustwacht Nederland op het resultaatgebied handhaving in een matrix opgenomen. De kolom prestatie-indicatoren wordt in de tweede helft van 2007 ingevuld.

Synergie

Volledig in lijn met de gedachte van de Kustwacht Nederland nieuwe stijl is voor de handhavingstaken gekozen voor het uitgangspunt van meer effectieve en efficiënte inzet van mensen en middelen. In beginsel dient elke varende en vliegende inzet in het teken te staan van geïntegreerd, projectmatig, informatiegestuurd en zichtbaar optreden (IGO) en 24/7 elkaars 'ogen en oren' zijn. Daarbij worden de handhavingaspecten van de verschillende diensten continue in de waarneming betrokken en vindt er een goede uitwisseling van informatie plaats. Slechts in uitzonderingsgevallen, dat wil zeggen waarin het vanwege de zeer specifieke aard van de controle of inspectie niet geïntegreerd kan, zal het mogelijk blijven afzonderlijk te opereren. De nadere invulling hiervan geschiedt door de Directeur Kustwacht in samenspraak met de liaisons.

¹ Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie houdende instelling van een Kustwacht voor Nederland, Stcrt. 23 november 2006, nr. 229

² Specifiek, Meetbaar, Ambitieuw, Realistisch en Tijdgebonden

Prioriteitenstelling

Op basis van door experts verricht voorwerk heeft de PKHN in september 2004 onderstaande 8 prioriteiten voor de handhaving op de Noordzee vastgesteld en de daarbij behorende werkgroepentrekking³ benoemd. Hierbij zijn afwegingen gemaakt tussen ongelijksoortige risico's: van veel voorkomende risico's met een beperkt effect tot zeer weinig voorkomende risico's met een groot effect.

Prioriteiten handhaving Noordzee/PKHN-werkgroepen

1. Gebruik van o.a. containers voor vervoer van illegaal afval, wapens, munitie en drugs
werkgroepentrekker: Justitie/OM/Functioneel Parket
2. Lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkvloeistoffen en van olie
werkgroepentrekker: V&W/RWS/Dienst Noordzee (DNZ)
3. Fraude en valsheid in geschrift met betrekking tot lading en documenten, invoerrechten, accijnzen, subsidies, waaronder onjuiste aangifte
werkgroepentrekker: Financiën/Belastingdienst/Douane West
4. Overtreden verkeersscheidingsstelsel, tankerroutring, veiligheidszone, zone kustverkeer & overtreden voorrangsregels
werkgroepentrekker: BZK/Korps landelijke politiediensten/Dienst Waterpolitie
5. Niet melden grensoverschrijding/nadering Nederlandse kust/zieken aan boord (SARS), vervalste documenten, verstekelingen
werkgroepentrekker: Defensie/Koninklijke Marechaussee
6. Bemanning voldoet niet aan eisen, is onderbemand, voldoet niet aan ARBO & ongecertificeerd en niet aan eisen voldoende varen
werkgroepentrekker: V&W/IVW/TE Zeevaart
7. Illegale visserijwerktuigen (voorzieningen, maaswijdte, binnenkuil, bijvangst)
werkgroepentrekker: LNV/AID
8. Aanslagen of gijzelingen op havens/veerboten/cruiseschepen/tankschepen/platforms/gevaarlijke lading
werkgroepentrekker: Justitie/OM/Functioneel Parket

De opdrachten aan en de voor onderhavig plan relevante resultaten van de verrichtingen van de werkgroepen zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Daarin is ook aangegeven wat per werkgroep c.q. prioriteit de planning is voor 2008. Per prioriteit is tevens de SMART-output aangegeven geformuleerd in aantallen producten als bedoeld in het door de PKHN aanvaarde besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7-stappenmodel. Over de resultaten van alle verrichtingen van de werkgroepen tot op heden wordt afzonderlijk gerapporteerd.

Relatie met Activiteitenplan en Begroting (APB)

In genoemd Instellingsbesluit Kustwacht Nederland staat de relatie van het Handhavingsplan met het APB beschreven. Het APB is:

"het door de Directeur Kustwacht opgestelde en door de Ministerraad vastgestelde plan waarin is vastgelegd welke producten in het kader van de Kustwachttaken in het komende jaar worden geleverd met een doorkijk naar de vier jaren daarna, welke middelen daarmee zijn gemoeid en welke prioriteitsvolgorde bij de uitvoering wordt gehanteerd, waarvan een overzichtsbegroting deel uitmaakt en dat is gebaseerd op het Handhavingsplan, het Dienstverleningsplan, een maatschappelijke belangenafweging ten aanzien van de uit te voeren kustwachttaken gegeven de daarvoor beschikbare middelen;" (artikel 1 aanhef en onder g).

³ Voor elke genoemde dienst is de huidige benaming opgenomen (en dus niet die van september 2004).

Het APB 2008 is nagenoeg gereed.

Met een doorkijk naar de vier jaren daarna

In de definities van zowel het Handhavingsplan als het APB staat de zinsnede “met een doorkijk naar de vier jaren daarna”. Voor dit Handhavingsplan is de invulling van deze zinsnede op dit moment nog niet goed te duiden.

In het op 7 september 2006 door de PKHN vastgestelde Handhavingsplan Noordzee 2007 is vermeld dat de werkgroepen eind 2007 aan de PKHN rapporteren over hun werkzaamheden en bevindingen tot dan toe en dat zij in die rapportage aangeven welke werkzaamheden er nog ter afronding moeten worden verricht.

In het najaar van 2007 zal het BHN een een nieuwe ‘expertsessie’ organiseren waarin de 8 bestaande prioriteiten worden doorgelicht en mogelijk andere prioriteiten voor de handhaving op de Noordzee worden voorgesteld. De resultaten van die sessie en de lijst van nieuwe prioriteiten voor de handhaving op de Noordzee zullen in de decembervergadering van 2007 aan de PKHN worden voorgelegd. Een en ander houdt in dat niet eerder dan eind 2007/begin 2008 (en derhalve in het Handhavingsplan 2009) nader kan worden ingegaan op de doorkijk naar 2012.

Handhavingsdesk Kustwachtcentrum

In dit Handhavingsplan is rekening gehouden met de resultaten van de zogenoemde pilot handhavingsdesk - bij aanvang nog ‘pilot 5e stoel’ genoemd - op het Kustwachtcentrum⁴, kort gezegd: een onderzoek in het kader van het vinden van de ideale koppeling tussen analyses van actuele Noordzeebeelden en handhavingsactiviteiten van de Kustwacht Nederland. De PKHN gaat er derhalve vanuit dat, conform de aanbeveling van de stuurgroep, de pilot in de loop van 2007 wordt ‘geformaliseerd’ en de handhavingsdesk op het Kustwachtcentrum een reguliere werkwijze wordt. De handhavingsdesk is dan de schakel tussen de varende en vliegende eenheden van de Kustwacht en de diensten op het land en van belang voor het informatiegestuurd optreden.

Geïntegreerd, projectmatig en informatiegestuurd

Tenslotte mag in dit kader niet onvermeld blijven het initiatief van de gezamenlijke liaisons om alle informatie met betrekking tot de gebruikersgroep visserij die aanwezig is bij de betrokken diensten en op het Kustwachtcentrum bij elkaar te brengen, te vergelijken en te onderzoeken (analyse van trends en ontwikkelingen). Gekozen is voor deze gebruikersgroep, omdat uit de rapportage van PKHN-werkgroep 4 is gebleken dat binnen die groep:

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

Hiervoor worden ook andere handhavingsinstrumenten ingezet, waaronder communicatie en voorlichting (mede in het kader van het ‘Programmatisch Handhaven’). Het initiatief van de gezamenlijke liaisons wordt nader uitgewerkt door PKHN-werkgroep 7.

⁴ Eindrapport stuurgroep pilot 5^e stoel, Den Helder, 9 februari 2007.

Hoofdstuk 2. Prioriteiten handhaving Noordzee/PKHN-werkgroepen

1. Gebruik van o.a. containers voor vervoer van illegaal afval, wapens, munitie en drugs werkgroep-trekker: Justitie/OM/Functioneel Parket

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- inventariseert de signalen die aanwezig zijn bij het ministerie van VROM, de Belastingdienst/Douane, de politie, de Koninklijke Marechaussee en anderen over het transport over zee van illegaal afval en – bij voorkeur in relatie met dit afval - het transport over zee van drugs, wapens en munitie en brengt zij de eventuele juridische belemmeringen in beeld voor de uitwisseling van deze signalen;
- veredelt deze signalen om te (kunnen) komen tot een beoordeling van de bruikbaarheid in het kader van de handhaving in brede zin (toezicht en controle, alsook opsporing), en doet zij voorstellen voor complementaire inzet van de instrumenten, die aan de handhavingregimes zijn verbonden;
- onderzoekt de mogelijkheden die nieuwe technieken bieden voor de handhaving.⁵

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

De inventarisatie van de signalen over het transport over zee van illegaal afval en – bij voorkeur in relatie met dit afval - het transport over zee van drugs, wapens en munitie is verricht bij het Landelijk Parket, de Belastingdienst/Douane West en de Unit Noordzee van de Dienst Waterpolitie van het Korps landelijke politiediensten.

Ten aanzien van het in beeld brengen van de eventuele juridische belemmeringen voor de uitwisseling van de signalen over het transport over zee van illegaal afval en – bij voorkeur in relatie met dit afval - het transport over zee van drugs, wapens en munitie, heeft de werkgroep opgemerkt geen juridische belemmeringen te zien voor de uitwisseling van dergelijke signalen, mits een en ander geschiedt in opdracht van het Functioneel Parket/OM.

Over de veredeling van de signalen over het transport over zee van illegaal afval en – bij voorkeur in relatie met dit afval - het transport over zee van drugs, wapens en munitie merkt de werkgroep medio 2007 het volgende op.

Nadere overweging

De beschreven (veronderstelde) veiligheidsrisico's, zoals voorheen neergelegd binnen werkgroep 1, zijn qua actualiteit verminderd. Daarnaast zijn deze met name geënt op containervervoer, iets waarvan de werkgroep, na heroverweging van de beschreven (veronderstelde) veiligheidsrisico's medio 2007 concludeert dat deze controle op containers meer efficiënt en effectief kan plaatsvinden in havens. Daarmee vallen zij buiten het verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht Nederland.

⁵ Vervallen. Op 30 november 2006 heeft de PKHN besloten om dit aandachtspunt te beleggen bij het samenstel van DKW en liaisons dat als het ware fungeert als het 'innovatieplatform' (vast agendapunt maandelijks overleg DKW – liaisons).

In voorkomende gevallen kan, daar waar nodig, in facilitaire zin geparticipeerd worden door de Kustwacht Nederland, bijvoorbeeld in die gevallen dat schepen onder permanent toezicht van de overheid een haven worden binnengebracht.

Nieuwe opdracht werkgroep

Er is geen volledige en actuele beschrijving van de risico's vanuit de invalshoek veiligheid. Deze beschrijving is nodig om de risico's af te dekken binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht Nederland

De werkgroep maakt een risicobeschrijving veiligheid in het kader van het maritiem toezicht.

SMART-output in aantallen producten

Een risicoanalyse (rapportage) die leidt tot controleopdrachten (IGO) voor het detecteren en het afdekken van risico's via fysiek toezicht.

2. Lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkvloeistoffen en van olie werkgroep: V&W/RWS/Dienst Noordzee

Oprichting werkgroep

De werkgroep:

- maakt inzichtelijk de aard en omvang van lozingen van ladingrestanten door scheepvaart als het gaat om schadelijke en gevaarlijke bulkvloeistoffen anders dan olie. Dergelijke lozingen zijn vanuit de lucht veelal niet waarneembaar met de huidige opsporingstechnieken;
- ontwikkelt activiteiten en/of projecten die gericht zijn op het beperken van lozingen schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen en van olie. Deze acties zijn gericht op het wegnemen van de prikkel(s) om voorschriften te overtreden en het bestrijden van de problematiek aan de bron.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

Medio 2005 heeft de werkgroep een plan van aanpak aan de PKHN aangeboden. Een deel van de daarin genoemde onderzoeken en projecten zowel op het terrein van lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen als op dat van olielozingen, is sindsdien opgestart. Een deel daarvan is inmiddels afgerond en heeft geleid tot een eindrapportage. Uit deze eindrapportages, een studie van Haskoning naar de kans op illegale lozingen van in bulk vervoerde chemicaliën op de Noordzee en een studie (HASREP) van TNO/Cedre/AMRIE naar de mogelijkheden voor detectie en bestrijding van chemicaliën op zee, blijkt dat het risico op illegale lozingen van in bulk vervoerde chemicaliën laag is.

Studie Haskoning naar de kans op illegale lozingen van in bulk vervoerde chemicaliën

Op basis van gesprekken met diverse actoren uit de sector (inspectie, rederijen, gezagvoerders, opdrachtgevers) en een analyse van de inspectiedatabase van het Havenbedrijf Rotterdam is Haskoning tot de conclusie gekomen dat de kans op illegale lozingen van in bulk vervoerde chemicaliën klein is. Dit is te danken aan de adequate inspecties in de havens, waarbij eventuele tekortkomingen ter plekke verholpen moeten worden voordat een schip uit mag varen. Hoewel het onderzoek zich alleen richtte op schepen die een Nederlandse (lees Rotterdamse) haven aandoen, is op basis van de Port State Control informatie in het kader van de Paris MOU te concluderen dat hetzelfde beeld geldt voor de overige Europese havens. Bovendien voert de sector zelf ook inspecties uit wat wellicht als zwaarder drukmiddel geldt. Bij geconstateerde afwijkingen kan de vervoerder opdrachten mislopen.

Geconcludeerd kan worden om zowel op zee als op de wal geen extra effort te steken in andere vormen van inspecties. De huidige werkwijze door de IVW en de Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam voldoet uitstekend.

Studie van Hasrep naar de mogelijkheden voor detectie en bestrijding van chemicaliën

Een consortium van Europese onderzoeksinstituten heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor detectie en bestrijding van chemische stoffen op zee. Vanuit handhavingsoogpunt is detectie het meest interessant. Uit het onderzoek komt naar voren dat alleen de Mosselmonitor een optie kan zijn, maar dan vooral bij calamiteuze lozingen. Hierbij is de concentratie van de stof in het water hoog genoeg om ook gedetecteerd te kunnen worden.

Voor de opsporing van chemicaliën in het kader van handhaving is een lagere detectielimiet noodzakelijk. Hiernaar wordt momenteel in een ander kader onderzoek gedaan, waarbij ook gekeken wordt naar de ervaringen van de Duitse kustwacht. Zij werken met een sensor aan boord van het surveillancevliegtuig waarmee op basis van fluorescentie chemicaliën gedetecteerd kunnen worden. In 2007 worden de resultaten van deze studie nader bestudeerd.

Bij positief resultaat van deze studie de mogelijkheden van gebruik in Nederland onderzoeken.

Lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen en van olie

Om het lozen van schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen en van olie op zee te beperken zijn er naast de controles in de havens een drietal instrumenten die ingezet kunnen worden om deze lozingen te beperken. Allereerst is er de inzet van het huidige kustwachtvliegtuig PH-MNZ. Medio 2007 wordt dit toestel vervangen door 2 nieuwe toestellen. Daarnaast vindt toezicht plaats door middel van de satellietbeelden die enige malen per week binnenkomen. Als derde wordt er op dit moment gewerkt aan de aanleg van een walradarsysteem dat olievlekken kan detecteren in de kustzone. Hieronder worden deze drie instrumenten nader toegelicht.

Vliegen

In 2007 wordt er naar gestreefd om in totaal 1500 uur te vliegen boven de Noordzee. Doel van deze vluchten is enerzijds het opsporen van olielozingen, anderzijds gaat er van het vliegen een preventieve werking uit. Om te bezien of de inzet van deze twee kustwachtvliegtuigen efficiënter en effectiever kan, zal er nader onderzoek naar de inzet daarvan plaatsvinden.

- *In het kader van de zorg voor het milieu stelt NZ waarnemers beschikbaar aan de directeur Kustwacht zodat er minstens 1500 uur gevlogen kan gaan worden.*
- *In 2008 zullen de uitkomsten van een in 2007 op te starten onderzoek naar effectiviteit en efficiency t.a.v. de gehele vliegoperatie worden geïmplementeerd.*

Satellietbeelden

Iedere week komen een aantal satellietbeelden beschikbaar waarop eventuele detectie's zichtbaar zijn. Op basis van deze detectie's kunnen vervolgens de beschikbare transportmiddelen (vliegend en varend) ingezet worden om de mogelijke dader te achterhalen. Wanneer er geen transportmiddelen voorhanden zijn, kan ook getracht worden om door middel van de backtrack-functie van AIS de mogelijke dader van de lozing te achterhalen. Aandachtspunten op het gebied van de satellietbeelden zijn dan ook:

- *Bij de planning van het vliegen wordt vanaf medio 2007 zoveel mogelijk rekening gehouden met het tijdstip van overkomst van de satelliet.*
- *Wanneer op de satellietbeelden geen vervuiling wordt aangetroffen, wordt er gevlogen boven die delen van de Noordzee die niet op de satellietbeelden zichtbaar zijn.*
- *Bij een detectie op de satellietbeelden zullen vanaf 2008 tevens de AIS-gegevens zichtbaar zijn op het satellietbeeld.*
- *Uitwisselen van de satellietbeelden tussen de verschillende landen.*
- *Bij constatering van een mogelijke verontreiniging overwegen om contact op te nemen met de Kustwacht van een van de buurlanden wanneer binnen de Kustwacht Nederland kustwacht geen transportmiddelen aanwezig zijn.*

Radar

Voor het project “Detectie olielozingen in risicogebieden” heeft DNZ in 2005 twee op het land gesitueerde seadarq-installaties aanschafft. De eerste van deze installaties zal nog dit jaar ter hoogte van het Hoge Licht Maasvlakte 1 worden geplaatst. Bij goed functioneren van deze installatie is het streven om de tweede seadarq-installatie in 2008 te plaatsen. Het streven is om de beelden van de installatie door de handhavingsdesk van de Kustwacht Nederland te laten monitoren.

- plaatsen van eerste Seadarq-installatie in 2007, tweede in 2008

SMART-output in aantallen producten

- In het kader van Remote sensing van chemicaliënverontreinigingen is in 2006 een onderzoek verricht. Het eindrapport is in 2007 verschenen. Er zal een nader onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden van de door de collega's in Duitsland gebruikte apparatuur op het gebied van chemicaliënlozing. De uitkomsten van dat onderzoek worden in 2008 verwacht.
- In het kader van de zorg voor het milieu stelt DNZ luchtwaarnemers en een vliegtuig (PH-MNZ) beschikbaar aan de directeur Kustwacht. DNZ heeft de behoefte aan minimaal 1500 vliegreuren gedurende het jaar evenredig verdeeld over dag en nacht. De indeling van deze vliegreuren wordt gedaan door het bureau planning van het KWC waar men een overzicht heeft van vliegactiviteiten binnen KW-verband. De Nederlandse Exclusieve Economische Zone is, gerekend vanaf de Nederlandse kustlijn, ingedeeld in drie zones, te weten: de eerste zone van 0 – 35 NM (Nautical Miles), de tweede van 35 – 55 NM en de derde van meer dan 55 NM. De planning voorziet in een dagelijkse dekking van de eerste zone, een tweedaagse dekking van de tweede zone en een drie daagse dekking van de derde zone.

De bemanning vliegt deze zones via bepaalde ‘waypoints’ over de Noordzee. Deze coördinaten in noorderbreedte en oosterlengte worden in een combi samengebracht in zogenaamde tracks - NL punten. Deze tracks zijn zodanig gekozen dat de er sprake is van een 100 % radardekking. Dit zogenaamd SLAR - Side Looking Airborn Radar – heeft links en rechts vanuit het vliegtuig gezien een bereik van twintig kilometer. De combinatie van de vluchten wordt in overstemming gebracht met de satelliet passages. In totaal heeft men een vijftientig combi's samengesteld die door de bemanning van het vliegtuig gevlogen kunnen worden.

Bij incidenten en in overleg met KWC kan er afgeweken worden van deze vliegcombi's. Tijdens het vliegen in KW-verband - met luchtwaarnemers van de verschillende deelnemende disciplines - wordt zoveel mogelijk synergie betracht.

- In 2008 zullen de uitkomsten van een in 2007 op te starten onderzoek naar effectiviteit en efficiency t.a.v. de gehele vliegoperatie worden geïmplementeerd.
- In 2006 en 2007 is ervaring opgedaan met de backtrack-functie van AIS. Naar verwachting zal deze ervaring in 2008 leiden tot een rapport dat duidelijk zal moeten maken of en in hoeverre het ‘backtracken’ bruikbare (vervolgving?) informatie op kan leveren.
- In 2008 zullen de uitkomsten van een in 2007 op te starten onderzoek naar het optimaal gebruik maken van de satellietbeelden worden geïmplementeerd
- Thans vindt een onderzoek plaats naar de mogelijkheden van een 24-uurs monitoring van olielozingen. In dat kader zal medio 2007 een eerste Seadarq-installatie geplaatst worden waarmee ervaring wordt opgedaan. In 2008 zal een eindrapport verschijnen waaruit duidelijk wordt in hoeverre de wens: “24-uurs monitoringsysteem” gerealiseerd kan worden.

Overig handhaving

- In het kader van de aanleg van de 2de Maasvlakte en de Handhaving van de Ontgrondingenwet zal een aantal zandwinschepen worden uitgerust met een zogenaamde Black-Box. De informatie die dat oplevert (alsmede de vergelijkbare informatie van de reguliere zandwinvloot) zal d.m.v. scheepsbezoeken (60 op jaarbasis) en via uitlezen op afstand worden verkregen.
- In het kader van de Handhaving Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken (WBR) zullen 20 inspectieverslagen worden opgesteld naar aanleiding van uit te voeren inspecties. Deze zullen deels via luchtwaarneming deels via grondonderzoek (al dan niet uit te besteden) plaatsvinden. Denk hierbij vooral aan de windmolenparken voor onze kust.
- IBN (Integraal Beheerplan Noordzee). In 2008 zijn de aanbevelingen van de werkgroep 2 (lozingen van schadelijke en gevaarlijke Bulkvloeistoffen en van olie) omgezet in geconcretiseerde actiepunten in het IBN.

Handhaving mijnbouw

De handhaving van wetgeving met betrekking tot mijnbouw door de Kustwacht is toegevoegd nu de Kustwacht Nederland een beperkt aantal onaangekondigde inspecties van mijnbouwinstallaties voor het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) gaat accommoderen met inspecteurs die door het SodM beschikbaar worden gesteld. Dit ter ondersteuning van het doel 'een schone Noordzee'.

Naleving lozingsvoorschriften offshore

Het SodM houdt toezicht op de naleving van wettelijke regelingen die van toepassing zijn op het opsporen en winnen van delfstoffen en het transport en distributie van gas door buisleidingen. Bij deze delfstoffen gaat het vooral om gas, aardolie en zout gewonnen uit voorkomens onder Nederlands territorium en het Nederlandse deel van het continentale plat. De dienst richt zich bij haar toezicht op de aspecten veiligheid, gezondheid, milieu, doelmatige winning en bodembewegingen. Voor het uitvoeren van de inspecties van de mijnbouwinstallaties op het continentale plat heeft het SodM geen eigen middelen en maakt zij gebruik van de wettelijke vervoersplicht van de oliemaatschappijen voor inspecteurs van het SodM. Het betreft in dit geval integrale inspecties gericht op veiligheid, gezondheid en milieu.

De mijnbouwondernemingen hebben de laatste 15 jaar met succes veel acties ondernomen om de hoeveelheid olielozingen terug te brengen. Hun meldingsgedrag lijkt goed te zijn. Ook morsingen van minder dan 1 liter worden gemeld. Toch voert het SodM onaangekondigde inspecties uit om dit goede naleefgedrag ook in de toekomst te stimuleren. Voor 10 vluchten per jaar (5% van de inspecties) maakt het SodM via de Kustwacht gebruik van een helikopter van het Klpd om onaangekondigd te inspecteren. De onaangekondigde inspecties zijn vooral gericht op het handhaven van de lozingsvoorschriften. Tijdens deze bezoeken worden monsters genomen van de waterstromen die in zee worden geloosd. Deze monsters worden door de mijnonderneming zelf én door het SodM (via een onafhankelijk laboratorium) geanalyseerd op oliegehalte. Vervolgens wordt door het SodM geverifieerd of deze analyses grote afwijkingen vertonen met de analyseresultaten van de mijnondernemingen en of aan de lozingsnorm wordt voldaan. Hoewel bij de onaangekondigde inspecties, die SodM al sinds 1993 uitvoert, slechts zelden overtredingen zijn geconstateerd, hecht het SodM toch veel waarde aan deze inspecties vanwege de preventieve werking die daarvan uitgaat.

SMART-output in aantallen producten

Jaarlijks worden maximaal 10 onaangekondigde vluchten uitgevoerd. Per vlucht worden gemiddeld 2 mijnbouwinstallaties geïnspecteerd. De planning en uitvoering daarvan wordt door de Kustwacht Nederland in overleg met het SodM verzorgd.

3. Fraude en valsheid in geschrift met betrekking tot lading en documenten, invoerrechten, accijnzen, subsidies, waaronder onjuiste aangifte werkgroep-trekker: Financiën/Belastingdienst/Douane West

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- ontwikkelt een aanpak van de fraude die wordt gepleegd met lading (ook proviand) en de daarbij behorende formaliteiten (documenten) en richt zich hierbij speciaal op de aanpak van de accijnsproblematiek met betrekking tot de smokkel van sigaretten over zee door vissersvaartuigen;
- ontwikkelt een risicoanalyse ten aanzien van fraude en valsheid in geschrift met betrekking tot lading en documenten, invoerrechten, accijnzen, subsidies, waaronder onjuiste aangifte, nu dergelijke vormen van fraude en valsheid in geschrift niet of nauwelijks zijn te constateren tijdens een controle van (lading)documenten op zee.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

In eerste instantie is bevestigd in welke mate de risicobeschrijving een werkelijk risico vormt en ook kan worden ingepast binnen het werkgebied van de Kustwacht Nederland. Daarnaast is bevestigd of er sprake kan zijn van een operationalisering van de werkzaamheden binnen Kustwacht verband dan wel dat in het kader van een efficiënt en effectief werkende Overheid voor een andere aanpak kan en/of gekozen moet worden.

Geconcludeerd wordt dat risico's met betrekking tot lading en documenten, invoerrechten, subsidies waaronder onjuiste aangifte in bepaalde mate bestaan. Dat controle hierop binnen het werkgebied van de Kustwacht Nederland kan plaatsvinden. Dit in operationele zin verwezenlijken echter zeer lastig is, omdat op zee lastig een relatie te leggen valt tussen enerzijds documenten en lading en anderzijds moeilijk geconstateerd kan worden of er sprake is van valse/vervalste documenten. Om te komen tot een efficiënt en effectief werkende Overheid wordt daarom gekozen om deze controles uit te voeren in de haven.

Daarmee vervalt weliswaar de noodzakelijkheid voor werkgroep 3 hier zich verder over te buigen, maar niet voor de douane.

Door de Belastingdienst/Douane is intern het omschreven risico centraal belegd bij de Douane Rotterdam.

Zij voeren de landelijke controle regie op de commerciële handelsvaart en hebben daartoe ook toegang tot diverse geautomatiseerde systemen.

Blijft over de fraude op het gebied van de accijnzen.

Daarvan wordt geconcludeerd dat het risico reëel is, valt binnen het werkgebied van de Kustwacht en ook in operationele zin efficiënt en effectief gecontroleerd kan worden. Het betreft hier in beginsel geconstateerde fraude op het gebied van sigarettensmokkel. Mogelijke fraude op het gebied van minerale oliën dient nader onderzocht te worden.

Aanpak accijnsfraude (t/m 2006)

In 2005 is "het sigarettenproject" gestart. Mede naar aanleiding van dit project heeft het Ministerie van Financiën nieuw beleid ontwikkeld voor het provianderen van sigaretten door vissersvaartuigen. Dit beleid is inmiddels landelijk geïmplementeerd.

Binnen de Douane-organisatie zijn nadere afspraken gemaakt op het gebied van toezicht en controle. Ingeval er sprake is van significante hoeveelheden geproviandeerde sigaretten volgt een signalering. Deze signalering wordt ook ter kennis gebracht aan de eenheden van de Kustwacht Nederland.

Het resultaat van de nieuwe regelgeving en procedure is in 2006 getoetst middels een aantal landelijke controleacties vissersschepen en de geproviandeerde sigaretten. De resultaten waren van dien aard dat herziening van beleid en/of procedure noodzakelijk werd geacht.

Alle controles, resultaten en overige bevindingen zijn geëvalueerd waarbij een link is gelegd tussen schil 1 en schil 2. De uitkomsten van deze evaluatie worden gebruikt voor het Informatie Gestuurd Optreden (IGO).

Plan van aanpak 2007

Ook in 2007 is een aantal gerichte controleacties gepland op de accijnsfraude.

Werkgroep 3 is nu, naast de liaison, samengesteld uit specialisten op het gebied van accijnsfraude om te komen tot een verdere verfijning van het risicobeeld.

De gegevens vrijgekomen uit de risicovinding, de intern uitgevoerde evaluatie 2006 en de HH-desk zullen in de werkgroep worden ingebracht.

SMART-output in aantallen producte n

Verwacht wordt dat voor september 2007 het totale risicobeeld voorhanden is.

Van alle controles wordt een controlerapport opgemaakt.

Voor 2008 betekent dit 1210 fysieke boardings, dus 1210 controlerapporten/dossiers.

Te verwachten aantallen onregelmatigheden/processen verbaal op het gebied van accijnsfraude 30.

Ruimte voor verplichtingen in Europees verband.

Voor alle duidelijkheid zij nog gemeld dat bij fysieke boardings door de douane gecontroleerd wordt op alle VGEM⁶-handhavingfacetten en de fiscale wetgeving.

⁶ Veiligheid/Gezondheid/Economie/Milieu

**4. Overtreden verkeersscheidingsstelsel, tankerrouting, veiligheidszone, zone kustverkeer & overtreden voorrangsregels
werkgroep-trekker: BZK/Korps landelijke politiediensten/Dienst Waterpolitie**

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- inventariseert en analyseert de informatiestromen over geconstateerde scheepvaartverkeersovertredingen die worden vastgelegd bij de partners in Kustwachtverband en doet voorstellen omtrent de borging en structurele uitwisseling van deze bij de partners beschikbare informatie;
- inventariseert op basis van de inventarisatie en analyse van informatiestromen over geconstateerde scheepvaartverkeersovertredingen de risico's (welke soort overtredingen, welke doelgroepen, welke tijdstippen e.d.);
- inventariseert de (eventuele) knelpunten in de bestaande handhavingstrategie c.q. het bestaande handhavingsbeleid op dit terrein en doet voorstellen ter verbetering daarvan.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

De werkgroep heeft de resultaten van haar drieledige opdracht beschreven in het in 2005 verschenen onderzoeksrapport 'Handhaving van de Verkeersveiligheid op de Noordzee'. Hierin is geconcludeerd dat het handhavingsbeleid verkeersveiligheid zich in het bijzonder zou moeten richten op verbetering van het verkeersgedrag van:

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

Voor elk der gebruikersgroepen is een doelstelling geformuleerd. In deze rapportage worden aan de hand van deze doelstellingen de resultaten geanalyseerd. Op basis hiervan worden aanbevelingen voor het Handhavingsplan 2008 gedaan, tevens vertaald in SMART-output.

1. Doelstelling gebruikersgroep DWR tankschepen 2005 - 2006

Voorlopig doel was het aantal overtredingen van deze gebruikersgroep permanent te verminderen. Alvorens voor deze gebruikersgroep een concrete doelstelling te kunnen formuleren, was het noodzakelijk een beter inzicht te verkrijgen in de overtredingsfrequentie van deze categorie. Het voorstel was gedurende een periode van 3 maanden een 24-uurs AIS-monitoring op het KWC te organiseren gericht op die categorieën tankschepen die verplicht zijn door de DWR te varen; een 0-meting. Hierna kon de handhavingdoelstelling voor 2007 voor deze categorie meer concreet worden geformuleerd.

2. Analyse gebruikersgroep tankschepen DWR 2006

De 0-meting gebruikersgroep DWR tankschepen is gehouden in de laatste 3 maanden van 2006 in het kader van de 'pilot 5e stoel'. Met behulp van het AIS zijn ruim 1900 DWR-plichtige tankschepen gemonitord. Ongeveer 70 hiervan, ruim 3,5 %, weken af van de DiepWaterRoute. In dezelfde periode over de jaren 2001 - 2005 werden maximaal 12 van dit soort overtredingen waargenomen. Een bijna vervijfvoudiging van het aantal foutvaarders DWR.

Ook zijn er door AIS-monitoring aanzienlijk meer overtredingen van VSS vs.10 waargenomen. Over de jaren 2002 - 2005 was het gemiddeld aantal VSS overtredingen 100, in 2006 waren dit er 130. Een toename van 30 %, vrijwel geheel toe te schrijven aan de 3 maanden AIS-monitoring.

De resultaten van de 0-meting worden nog nader geanalyseerd. De conclusie, dat AIS monitoring zich prima leent voor het toezicht op het verkeersgedrag van de zeescheepvaart die met AIS (moeten) zijn uitgerust, lijkt gerechtvaardigd.

3. Doelstelling gebruikersgroep visserij 2005 - 2006

Voor de gebruikersgroep visserij is als hoofddoelstelling geformuleerd het terugdringen van het aantal scheepsongevallen waarbij deze categorie is betrokken. Op deze wijze wordt een bijdrage geleverd aan de operationele doelstelling die moet leiden tot een vermindering van het aantal significante scheepvaartongevallen op de Noordzee. Subdoel is het permanent verminderen van de overtredingsfrequentie van de sector visserij. Het is noodzakelijk dat de sector zich bewust wordt van de bedreiging die zij vormt voor de verkeersveiligheid op zee. Voorlichting en preventie zijn hiertoe geëigende middelen. Maar ook handhaving en sanctionering zijn noodzakelijk om naleving af te dwingen.

Analyse gebruikersgroep visserij 2005 - 2006

De gebruikersgroep visserij is (nog) niet gehouden aan de verplichting tot gebruik van AIS en is daarmee buiten het bereik van de 0-meting gebleven. Het aandeel van deze gebruikersgroep in de aantallen waargenomen overtredingen VSS laat over de jaren 2005 / 2006 in vergelijking tot de voorgaande jaren een dalende tendens zien. In 2005 waren dit 62 van de 104 overtredingen (60 %), in 2006 was het aandeel 44 op de 130 (34 %). In de voorgaande jaren was bij gemiddeld 70 % van de overtredingen de visserij betrokken. Ook in absolute getallen is het aantal waargenomen 'visserij' overtredingen VSS afgenomen; het jaargemiddelde over 2003 / 2004 was ruim 70 en in 2005 en 2006 was dit achtereenvolgens 62 en 44, een daling van respectievelijk 11 en 37 %.

In de periode 2005 / 2006 is het aantal scheepvaartongevallen een fractie toegenomen, van gemiddeld 15 per jaar in de periode 2000 – 2004 tot 18 in 2005 en 17 in 2006. De gebruikersgroep visserij was hierbij in 12 achtereenvolgens 7 gevallen betrokken. Verhoudingen die zich in vergelijking tot voorgaande jaren stabiliseren. Deze getallen bewegen zich overigens nog steeds ruimschoots binnen de nationale doelstelling het aantal scheepvaartongevallen op de Noordzee onder de 25 te houden.

Wel is in 2006 een significante en vooralsnog onverklaarbare toename gesignaleerd van het aantal overtredingen ter zake schending van de veiligheidszone rond platforms, van gemiddeld 16 naar 25. Het aandeel visserij bleef hierin echter beperkt tot 6.

Analyse over de periode 2005 – 2006 laat zien dat de betrokkenheid bij overtredingen en ongevallen van de gebruikersgroep visserij zowel in relatieve als absolute zin afnemende tendensen vertoont.

De vooral over 2006 opvallende daling in het aandeel visserij van het totaal aantal VSS overtredingen heeft natuurlijk vooral te maken met een vertekening veroorzaakt door de methodiek van de gehouden AIS – 0 meting. Alleen de met AIS uitgeruste schepen zijn hiermee waar te nemen en niet de visserij, reden waarom het aantal waargenomen VSS overtredingen van AIS plichtige schepen in vergelijking tot die van de visserij fors is toegenomen.

Andere factoren die hierop mogelijk van invloed zijn, zijn: de inkrimping (sanering) van de Nederlandse visserijvloot, de opgelegde beperking van het aantal zee(visserij)dagen en het veranderende visserijgedrag i.c. het afwijken van de traditionele 'maandag-vrijdag visserij'.

Wellicht is deze daling ook beïnvloed door de door het KLPD geïntroduceerde methodiek 'Gericht Toezicht Scheepvaartverkeer' (GTS). Verkeershandhaving door inzet van mens en middelen naar tijd en plaats, i.c. luchtsurveillance specifiek gericht op de momenten van uit- en invaren van de visserijvloot. Gedurende de periode van de 'pilot 5e stoel' is de combinatie AIS monitoring en vluchtsurveillance een succesvolle gebleken. Alleen al het vanuit een verschillend perspectief naar eenzelfde situatie kijken, genereert meer en betere informatie.

4. Ontwikkelingen 2007

Medio 2007 zal op het KWC het 'Noordzee Radarproject' worden geïntroduceerd. Een geïntegreerde Radar- en AIS presentatie van de scheepvaart langs de Nederlandse kust en op het continentale plat. Hiermee zijn alle schepen met een lengte vanaf 10 meter tot 10 mijl uit de kust te volgen. Voor grotere schepen, bijvoorbeeld viskotters, is dit bereik aanzienlijk verder. In de 2e helft van 2007 zal met behulp van dit 'Noordzee Radarproject' het verkeersgedrag van de gebruikersgroep visserij worden gemonitord. Een 0-meting gebruikersgroep visserij, dient als basis voor het handavingsbeleid verkeersveiligheid 2009.

Het verkeerstoezicht op de visserij zal in 2007 via de methode van 'Gericht Toezicht Scheepvaartverkeer' worden gecontinueerd. Extra aandacht zal hierbij moet uitgaan naar het verkeersgedrag rond de platforms, i.c. de schending van de veiligheidszones.

5. Doelstelling gebruikersgroep tankschepen DWR 2008 - 2009

De ervaringen met en de resultaten van de 0-meting DWR pleiten voor continuering van het verkeerstoezicht op deze categorie door een gecombineerde inzet van AIS/Radar monitoring en 'Gericht Toezicht Scheepvaartverkeer'. Via een Bericht aan Zeevarenden (BAZ) zal deze gebruikersgroep nog eens over de routeringsmaatregelen worden geïnformeerd. Het streven is de overtredingsfrequentie binnen de in de 0-meting gevonden norm van 3,5 % te houden. Ter controle hierop zal in 2008 weer een DWR-meting worden gehouden.

Uitgaande van gelijkblijvende continuïteit zullen er in 2008 ongeveer 7500 DWR plichtige tankschepen worden gemonitord. Bij een overtredingsfrequentie van 3,5 % zal dit in ongeveer 260 processen-verbaal resulteren. Daarnaast verschijnt in 2008 een evaluatie- en voortgangsverslag over 2007, een onderzoeksverslag van de in 2008 te houden DWR-meting en een voorlichtingsactie, i.c. een BAZ.

6. Doelstelling gebruikersgroep visserij 2008 - 2009

De introductie van het Radarproject Noordzee in 2007 zal het zicht op het verkeersgedrag van de gebruikersgroep visserij waarschijnlijk drastisch doen veranderen en leiden tot een herschikking van de informatiepositie. De resultaten van de voorgestelde 0-meting zullen echter op zijn vroegst eind 2007 beschikbaar zijn en dus geen rol kunnen spelen in dit Handhavingplan.

Dit en de waargenomen ontwikkelingen binnen de gebruikersgroep visserij rechtvaardigen de voorzetting van het huidige niveau van verkeerstoezicht conform de methodiek 'Gericht Toezicht Scheepvaartverkeer' (GTS). Het streven blijft gericht op het terugdringen van de overtredingsfrequentie in zowel absolute als relatieve zin. Op deze wijze wordt een bijdrage geleverd aan vermindering van het aantal scheepvaartongevallen op de Noordzee.

De resultaten van de analyse over de jaren 2005 – 2006 vormen het referentiepunt voor de streefwaarden voor 2008. Maar nogmaals wordt opgemerkt dat deze streefwaarden onder invloed van de voorgestelde 0-meting in 2007 mogelijk behoorlijk moeten worden bijgesteld. In 2008 zal een evaluatie- en voortgangsverslag over 2007 worden gepresenteerd. Daarnaast is een onderzoeksverslag van de 0-meting 2007 ten behoeve van het Handhavingplan Noordzee 2009 gerealiseerd.

SMART-output in aantallen producten

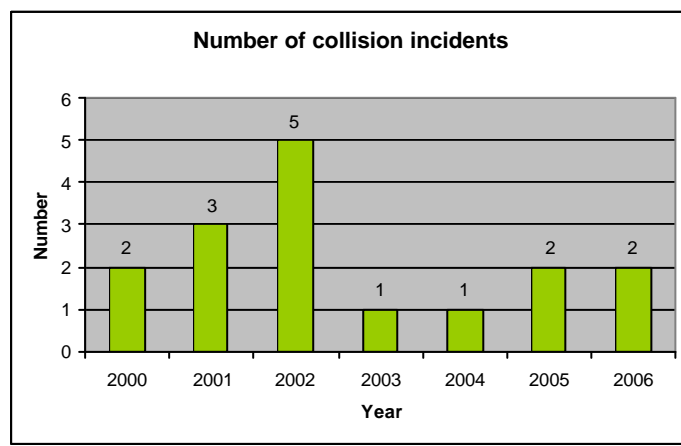
2008	DWR tankschepen	Visserij
<i>Streefwaarden</i>	Overtredingsfrequentie max. 260/7500 = 3,5%	* Aandeel visserij in totaal VSS overtredingen max. 60 % * Overtredingen visserij max. 50
<i>Stuurgetallen</i>		
* processen-verbaal	260	50
* voorlichting via BAZ	1	-
* evaluatie verslag	1	1
* onderzoeksverslag	1	1

Productieplatformen

In de afgelopen jaren is er een reeks van incidenten geweest waarbij schepen daadwerkelijke schade aan offshore productieplatformen hebben toegebracht. Na de aanvaring van het platform P12-C in 2001 bleek dit platform bijvoorbeeld onherstelbaar beschadigd te zijn.

Zoals uit onderstaand overzicht blijkt, vinden er op het Nederlands Continentaal Plat jaarlijks aanvaringen plaats. Het aanvaringsrisico in de offshore-industrie is daarom een punt van ernstige zorg.

Eén van de preventieve maatregelen is het instellen van een 500 meter veiligheidszone rondom een mijnbouwinstallatie (artikel 43 van de Mijnbouwwet). Het regelmatig met of zonder opzet schenden van de 500 meter zone door schepen impliceert een hoger aanvaringsrisico, dat kan leiden tot het verlies van mensenlevens en/of permanente beschadiging aan een installatie. Naast het risico dat personen kunnen omkomen bij een brand en/of ontploffing tengevolge van een aanvaring, kan ook de materiële schade oplopen tot tientallen miljoenen euro's.



Het aanvaringsrisico is in de reddingsanalyses van de mijnondernemingen geïdentificeerd. Zij hebben besloten als preventieve maatregel het in de scheepvaart gebruikte AIS op verschillende mijnbouwinstallaties te installeren. AIS wordt vanuit de centrale controlekamer van het Kustwachtcentrum te Den Helder gevolgd. De mijnondernemingen monitoren dit ook afzonderlijk. Het systeem heeft reeds diverse malen dienst bewezen en geleid tot koersverandering van een naderend schip. Visserij schepen (= 300 ton) zijn echter niet uitgerust met AIS. Via de branche-organisatie van de visserij is het bovengenoemde risico meerdere malen aan de betrokkenen kenbaar gemaakt. Desondanks komt het nog steeds voor dat een vissersschip artikel 43 van de Mijnbouwwet overtreedt (verbod zich binnen de 500 m veiligheidszone rond mijnbouwinstallaties te bevinden). Daarom is eind 2006 door de PKHN besloten om de Kustwacht een pilot van 6 maanden uit te laten voeren waarbij 20 bemande platformen werden bewaakt met behulp van Vessel Monitoring Systeem (VMS). Dit bleek een succes te zijn.

SMART-output in aantallen producten

Bewaak de 500 meter veiligheidszone rond mijnbouwinstallaties. Maak hierbij gebruik van het AIS en voor een twintigtal bemande platformen het Vessel Monitoring Systeem (VMS).

Neem correctieve actie bij potentiële schendingen van deze 500 m zone ter voorkoming van een overtreding.

In geval van een naderende schending van de 500 m veiligheidszone rond mijnbouwinstallaties wordt de mijnbouwinstallatie door de Kustwacht Nederland gewaarschuwd, zodat zij maatregelen kunnen nemen (ultimo: insluiten/ verlaten van het platform) en eventueel foto's kunnen nemen van het naderende vaartuig.

Bij overtreding informeer het Klpd, zodat een proces-verbaal kan worden opgesteld. Rapporteer jaarlijks het aantal bijna-schendingen en daadwerkelijke schendingen, inclusief genomen acties.

5. Niet melden grensoverschrijding/nadering Nederlandse kust/zieken aan boord (SARS), vervalste documenten, verstekelingen
werkgroep-trekker: Defensie/Koninklijke Marechaussee

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- maakt inzichtelijk de aard en de omvang van de illegale immigratie via de Noordzee;
- ontwikkelt plannen en/of projecten en verricht overig noodzakelijke werkzaamheden om illegale immigratie via de Noordzee zo effectief mogelijk tegen te gaan.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

Binnen Kustwacht Nederland is de Koninklijke Marechaussee (KMar) verantwoordelijk voor de uitoefening van de grensbewaking op en boven de Noordzee op 24/7 basis. Dit dient voor:

- Het voorkomen en bestrijden van illegale grensoverschrijding en grensoverschrijdende criminaliteit, waaronder mensenhandel en bedreigingen van de binnenlandse veiligheid, de openbare orde, de volksgezondheid en de internationale betrekkingen van de lidstaten;
- Het inzichtelijk maken van de risico's op het gebied van zowel de illegale migratie als voor de grensoverschrijdende criminaliteit, terrorisme en binnenlandse veiligheid;
- Het inzichtelijk maken van de aard en omvang van de illegale immigratie via de Noordzee.
- Het vervullen van de zogenaamde oog- en oorfunctie voor overige diensten

De KMar ontwikkelt plannen en voert projecten en overige noodzakelijke werkzaamheden uit om illegale immigratie via de Noordzee zo effectief mogelijk tegen te gaan. Hierbij zal worden opgetreden op informatiegestuurde, multidisciplinaire en geïntegreerde wijze, zowel binnen de KMar als tussen de KMar met andere diensten en zowel met maritieme als landeenheden. Daarom is er 24/7 minimaal 1 KMar-fte buitengaats aanwezig door middel van varende surveillances aan boord van een van de Kustwachtvaartuigen. Tijdens deze surveillances worden er minimaal 500 controles uitgevoerd in 2008 waarbij de KMar risicogestuurd zal optreden. De KMar stelt hiervoor 6 fte KMar-opstappers beschikbaar.

De realisatie van de gestelde 500 grensbewakingcontroles kan op verschillende wijzen zijn uitvoering krijgen door onder meer 'risicoprofiling'. Dit kan door middel van fysieke controle van (zee-)schepen binnen de territoriale wateren op basis van de vastgestelde doelgroepen-prioriteitenlijst of op basis van door de Handhavingsmeldtafel aangeleverde informatie (gestuurd optreden), door fysieke controle van (zee-)schepen binnen de Aansluitende Zone op basis van concrete informatie, feiten en of omstandigheden waaruit blijkt dat er strafbare feiten worden gepleegd in relatie tot migratiecriminaliteit of door administratieve controle van (zee-)schepen binnen de territoriale wateren.

De input voor het opstellen van de risicoanalyse en de uitvoeringsplanning van de grensbewakingcontroles wordt onder andere gerealiseerd door de informatie voorvloeiende uit de navolgende daartoe beschikbaar gestelde ondersteuningseenheden:

Luchtwaarnemers

Het uitvoeren van 100 vliegende grensbewakingssurveillances van gemiddeld 2 uren = 2007 uren waarbij de luchtwaarnemers (on)-gevraagd direct support leveren aan alle Kustwachtvaartuigen. De KMar stelt hiervoor 2 luchtwaarnemers beschikbaar.

Handavingsmeldtafel KWC-CCC

Op basis van 24/7 monitoring door de handavingsdesk op het Kustwachtcentrum. Hierin zal de KMar met 2 FTE-en participeren.

Thema-acties/projecten

Op basis van KMar-analyses kunnen maritieme grensbewaking thema-acties en/of projecten worden opgezet waarbij het eigen KMar-personeel werkende in Kustwachtverband wordt ingezet en ondersteund door varende/vliegende eenheden van de Kustwacht. Hierbij kan ook de ondersteuning worden gevraagd van regionale KMar-, Douane- en KLPD-eenheden voor personeel, rijdende middelen en varende middelen, zonodig met toestemming van DKW voor inzet binnen de territoriale wateren.

In EU-verband kan de KMar landelijk participeren in maritieme grensbewaking thema-acties en/of projecten waarbij het eigen KMar-personeel werkende in Kustwachtverband wordt ingezet en ondersteund door varende/vliegende eenheden van de Kustwacht. Hierbij kan ook de ondersteuning worden gevraagd van regionale KMar -eenheden voor personeel, rijdende middelen en varende middelen, zonodig met toestemming van DKW voor inzet binnen de territoriale wateren.

SMART-output in aantallen producten

1. Meldingsformulier

Schriftelijk verslag d.m.v. Controleformulier Grensbewaking – Kustwacht (bijlage 3.5 OPPLAN Kustwacht) en Meldformulier Douanetoezicht en Grensbewaking – Kustwacht (bijlage 3.2 OPPLAN Kustwacht)

2. Proces-verbaal

Schriftelijk verslag, d.m.v. proces-verbaal conform BPS.

3. Mutaties

Schriftelijke vastlegging van incidenten, meldingen e.d. in het Kustwacht-datasysteem Vision, waaruit gedistilleerd die incidenten en meldingen welke van belang zijn in het kader van de grensbewaking en vastgelegd worden in het BPS cq VBS. De output van de producten worden door de KMar Maritieme Kamer / District Informatie & Analyse KMar verwerkt .

4. Onderzoeksverslag / Rapportage risico-analyse

Schriftelijke weergave van een uitgevoerd onderzoek, inzake migratiecriminaliteit via de Noordzee, grensoverschrijdende criminaliteit via de Noordzee, risico-analyse inzake migratiecriminaliteit via de Noordzee of inzake grensoverschrijdende criminaliteit via de Noordzee.

⁷ In 2007 wordt de vliegcapaciteit van de Kustwacht uitgebreid en zal de KMar een 2^e luchtwaarnemer opleiden.

KMar producten zijn:

- 24/7 aanwezigheid op de Noordzee;
- aantal fysieke controles (500 controles);
- een groot aantal van deze controles is gebaseerd op risicoprofiling van vaartuigen. Risicoprofiling komt onder meer tot stand door informatie van de Kustwacht/Buitenland/Grensdorlaatposten in de havens en Ketenpartners
- aantal medevacs;
- overige strafbare feiten die kunnen voortvloeien uit grensbewakingscontroles.

In een bilateraal overleg met de KMar kwam naar voren dat

- een schip op basis van 'risicofinding' moet worden gecontroleerd, hetzij d.m.v. boarding, hetzij in haven, hetzij door 3e land (informereren);
- daarnaast 'blinde steekproeven' moeten worden gehouden om te constateren of het risicoprofiel (nog) juist is;
- rescue-tijd optimaal moet worden benut: veel daarvan is ongebruikt en zou moeten worden besteed aan handhaving;
- er een tactisch stuuroverleg (denk aan hoofden infocentra) moet komen dat wordt belast met de inzetplanning.

**6. Bemanning voldoet niet aan eisen, is onderbemand, voldoet niet aan ARBO & ongecertificeerd en niet aan eisen voldoende varen
werkgroep: V&W/IVW/TE Zeevaart**

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- maakt inzichtelijk de aard en de omvang van deze prioriteit;
- ontwikkelt plannen en/of projecten en verricht overig noodzakelijke werkzaamheden om de bij deze prioriteit genoemde gedragingen zo effectief mogelijk tegen te gaan.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

In 2005 is het 'Toezichtarrangement Koopvaardij' vastgesteld. Dit toezichtarrangement beschrijft de hoofdlijnen van het nieuwe toezicht op de Koopvaardijvloot onder Nederlandse vlag.⁸

In de visserijsector worden de certificerende inspecties uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Op basis van risicoanalyse stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat periodiek een aantal aandachtsgebieden vast waarop het (handhavend) vlaggenstaattoezicht, buiten de certificeringcyclus, zich zal concentreren. In samenwerking met de Kustwacht Nederland wordt de handhaving op de visserij uitgevoerd. In het 'Toezichtarrangement Visserij', dat naar verwachting in 2008 wordt vastgesteld, zal dit nader worden vormgegeven.

Inspecties

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

Resultaten en bevindingen tot nu toe

De cijfers over 2006:

1. De (voorlopige) cijfers over 2006 geven aan dat er bij 30 % van de inspecties op vissersschepen, de bemanningswetgeving niet wordt nageleefd; (er wordt op grote schaal met een man minder gevaren in verband met de 'slechte economische toestand')
2. Op grond van signalen (o.a. foto's) en controles (tijdens een gezamenlijke actie met de KLPD op de Westerschelde zijn veel overtredingen geconstateerd op het gebied van overbelading) is de inschatting dat ongeveer 50% van de baggerschepen over het merk vaart;
3. Voor de sportvissers is het beeld gunstiger: bij 8 % van de inspecties werd in 2006 vastgesteld dat bemanningswetgeving niet werd nageleefd (er wordt buiten

⁸ Naast dit vlaggenstaattoezicht is de Inspectie Verkeer en Waterstaat ook verantwoordelijk voor het havenstaattoezicht op zeeschepen (*Port State Control*) en het toezicht op (Nederlandse) havens. Die twee zijn in dit document niet aan de orde.

- het vaargebied gevaren en met een ongediplomeerde bemanning met 20-50 passagiers aan boord). Het aantal gecontroleerde schepen is echter klein;
4. Momenteel is één visservaartuig gecertificeerd om als wachtschip dienst te mogen doen, er zijn sterke aanwijzingen dat er daadwerkelijk meer vissersschepen (illegaal) worden ingezet als wachtschip.

Planning 2008

Onderstaande prioriteiten op het gebied van de handhaving in het domein koopvaardij en visserij zijn door werkgroep 6 onderkend, voor opname in het 'Handhavingsplan 2008'.

Prioriteiten:

1. Nederlandse vissersvaartuigen (kotters) op het gebied van: onderbemand varen, (kwalitatief en kwantitatief) en de controle op een geldige medische keuring;
2. Nederlandse baggervaartuigen op het gebied van: over het merk varen (overbelading);
3. Sportvissersvaartuigen met passagiers op het gebied van: onderbemand varen, (kwalitatief en kwantitatief) en buiten het toegestane vaargebied varen;
4. Vissersschepen die als wachtschip dienst doen op het gebied van: er dient een geldig (bemanning)certificaat op grond van de Zeevaartbemanningswet aan boord te zijn, het schip mag geen lading of passagiers vervoeren, vistuig en vis mogen niet aan boord zijn, het vaartuig heeft een geldig certificaat als vissersvaartuig en bemanningssamenstelling is in overeenstemming met het bemanningcertificaat.

Risico's van het niet naleven op bovengenoemde items:

1. Door het onderbemand varen neemt de kans op aanvaringen (met zowel vaste als varende objecten) en (ernstige) arbo-ongevallen aan boord toe;
2. Door over het merk te varen is het schip overbeladen en daarmee niet meer zeewaardig en de stabiliteit niet meer conform de eisen met het gevaar dat het schip kan omslaan, breken en zinken enzovoort;
3. De risico's van het onderbemand varen levert een groot risico op voor de passagiers (gem. 45 passagiers, zie ook 1) en buiten het toegestane vaargebied varen kan leiden tot rampen omdat de schepen er niet voor zijn uitgelegd;
4. Risico's als schepen niet zijn gecertificeerd en aangepast voor het werk als wachtschip de veiligheid niet is gewaarborgd en er oneerlijke concurrentie ontstaat.

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

SMART-output in aantallen producten

Per prioriteit:

1. 200 inspectieverslagen, plus naar verwachting⁹ circa 40 processen-verbaal;

⁹ Op grond van historische gegevens.

2. 30 inspectieverslagen, plus naar verwachting circa 15 processen-verbaal;
3. 35 inspectieverslagen, plus naar verwachting circa 5 processen-verbaal;
4. 10 inspectieverslagen, plus naar verwachting circa 4 processen-verbaal.

7. Illegale visserijwerktuigen (voorzieningen, maaswijdte, binnenkuil, bijvangst) werkgroep: LNV/AID

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- verricht een grondige analyse van al dan niet naleving;
- komt tot een meer gerichte aanpak bij de controles op onder andere illegale visserijwerktuigen en visserijactiviteiten in beschermde zones.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

De beleidsdirectie Visserij van LNV heeft aangegeven dat een hoog niveau van naleving van de vigerende regelgeving wenselijk is, een absoluut getal is daarbij niet gegeven.

De werkgroep heeft eerder onder andere het project 'verboden netvoorzieningen', gericht op de aanpak van de illegale visserijwerktuigen uitgevoerd.

De ervaring heeft geleerd dat voor de visserijcontrole op zee het instrument van vaststellen van nalevingsniveau's middels projecten, met de daarbij behorende 0, tussen en eindmetingen zich niet leent. Om te komen tot een beeld wordt nu gedacht aan het uitvoeren van een zogenoemde expertsessie.

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

Door het werken met een andere methodiek gericht op controlekwaliteit, een wijziging in de Arboret, duurder wordende dieselolie, jaarlijkse verplichting in het NEAFC-gebied, het uitbreken van diverse dier- en voederziekten en andere (structurele) oorzaken (weersomstandigheden), werd het aantal voorgenomen controles kwantitatief niet gehaald.

Een niet reële behoeftestelling was het gevolg. Gelet op deze ervaringen en genoemde beleidsdoelstelling wordt voor 2008 gestuurd en middelen (in uren) beschikbaar gesteld die nodig zijn de beleidsbehoefte uit te voeren.

Er wordt continue een monitoringprogramma uitgevoerd voor de visserijactiviteiten op het NCP.

SMART-output in aantallen producten

De hieronder genoemde aantallen zijn gebaseerd op gegevens van 2005 en 2006.

1. Beleidsadvies

In de zogenoemde MCS (interne AID) rapportagecyclus driemaal per jaar een rapportage onderdeel visserijcontrole op zee (3);

Jaarlijks een risicoanalyse betreffende de controleaspecten visserijcontrole (1);

2. Informatie Gestuurd Optreden

Controle advies voorafgaand aan Kustwacht Visserij Controle reizen, 40 reizen Barend Biesheuvel en 20 reizen Overige Platforms (40 + 20);

Ad-hoc controle interventie aan hand van VMS informatie en/of andere databron (10);
Controledossier (20).

3. Rapportage

Processen-verbaal (20)

Schriftelijke waarschuwing (25)

Journal controlereis (60)

Inspectie Telexbericht (40) (format OPPlan Kustwacht)

Debriefing formulier (40) (interne adressering AID)

Formulier Waarneming vissersvaartuigen (50) (format OPPlan Kustwacht)

Rapportage Bestuurlijke Handhaving (20)

Sinds 2006 worden na constatering vermoedelijk overtreding van o.a. illegaal gebruik verboden netvoorzieningen, weekendverbod garnalenvisserij en motorvermogens naast strafrechtelijke rapportage (PV of PVB) zogenoemde BEHAVI rapportage opgemaakt ten behoeve van de beleidsdirectie Visserij van LNV (25).

4. Mutaties

Inspectie formulier zeecontrole (850)

Registratie controles in SPIN (850) (SPIN = bedrijfsmanagementsysteem AID)

Registratie controles VIRIS (850) (VIRIS=vangst/quota registratie systeem zoals in gebruik bij de AID)

5. OPPLan

Operatie SHARK (7 x planmatig)

Idem adhoc (5)

SHRIMP (2)

6. Rapportage/analyse van trends en ontwikkelingen visserij. Dit betreft een uitwerking van het initiatief van de gezamenlijke liaisons om alle informatie met betrekking tot de gebruikersgroep visserij die aanwezig is bij de betrokken diensten en op het Kustwachtcentrum bij elkaar te brengen, te vergelijken en te onderzoeken. Zoals reeds in Hoofdstuk 1 is weergegeven, is gekozen voor deze gebruikersgroep, omdat uit de rapportage van PKHN-werkgroep 4 is gebleken dat binnen die groep:

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

Hiervoor worden ook andere handhavingsinstrumenten ingezet, waaronder communicatie en voorlichting (mede in het kader van het 'Programmatisch Handhaven').

7. Ruimte voor verplichtingen in Europees verband.

**8. Aanslagen of gijzelingen op havens/veerboten/cruiseschepen/tankschepen/
platforms/gevaarlijke lading
werkgroep trekker: Justitie/OM/Functioneel Parket**

Opdracht werkgroep

De werkgroep:

- brengt de juridische vragen met betrekking tot het gezag in kaart en draagt hiervoor oplossingen aan;
- brengt de structuur in beeld (een draaiboek) waaraan alle betrokken partijen zich dienen te houden in geval van een aanslag of gijzeling en deze structuur (dit draaiboek) wordt door middel van een oefening getest.

Voor planning relevante resultaten en planning 2008

In 2005 heeft de werkgroep de juridische vragen met betrekking tot het gezag en de oplossingen hiervoor beschreven. De PKHN heeft deze beschrijving vastgesteld en integraal opgenomen in het Beleidsplan Handhaving Noordzee 2006.

Eveneens in 2005 heeft de werkgroep de structuur/het draaiboek waaraan alle betrokken partijen zich dienen te houden in geval van een aanslag of gijzeling schematisch beschreven. De PKHN heeft dit schema vastgesteld en opgenomen in het Beleidsplan Handhaving Noordzee 2006.

Na de rapportage van de (Raad voor de Kustwacht-)werkgroep 'Veiligheidsconcept Noordzee' zullen vervolgstappen worden gezet, zoals het actualiseren van de structuur/het draaiboek alsmede het testen daarvan.

SMART-output in aantallen producten

Een rapportage omvattende de actualisering van de structuur/het draaiboek en 1 rapportage omvattende de weergave van de resultaten van het testen van de structuur/het draaiboek (inclusief aanbevelingen).

Bijlagen

Bijlage 1: Besturingsinstrumentarium gebaseerd op het 7-stappenmodel

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

Stap 1: Omgevingsanalyse

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

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

Stap 2: Prioriteitstelling

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

Stap 3: Effecten

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

Stap 4: Stuurgetallen

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

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

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

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

Stap 5: Streefwaarden

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

Stap 6: Producten

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

Stap 7: Evaluatie en bijsturing

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

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

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

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

Bijlage 2: Matrix taken, producten en prestatie-indicatoren Kustwacht Nederland