



Kustwacht op Koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

Jaargang 3: Nummer 2, april 2009

Chefvlieger Dion Polman bouwt aan zijn Dornier-team

'We presteren gestaag op niveau'

Hij vertrok naar de burgerluchtvaart toen de marine haar P-3C Orion vliegtuigen verkocht en er geen werk meer was voor hem als vlieger. In 2007 kwamen de nieuwe Dorniers in beeld en werd Dion Polman teruggevraagd. Daar hoefde deze vlieger in hart en nieren niet lang over na te denken. 'Dit is superleuk', vertelt Dion over zijn werk als chefvlieger in de Dornier. 'Binnenkort ga ik in de Raad voor de Kustwacht uitleg geven over het werken met de Dorniers.'

We schreven in Kustwacht op Koers al eerder over de Dorniers, de twee nieuwe vliegtuigen waar de Kustwacht sinds 2008 over beschikt. Ze vervangen een ouder type en dienen ter uitbreiding van de luchtverkenningcapaciteit. In juli 2007 vertelden Michiel Visser (RWS) en Martijn Flamand (Defensie) over de bouw van de toestellen: 'het neusje van de zalm'. In februari 2008 kwamen de Dorniers uitgebreid in beeld, na de feestelijke overdracht door RWS aan Defensie. Hierbij waren



Dion Polman in de Dornier met de 'glazen cockpit', genoemd naar de beeldschermen (zoals middenvoor).

zowel minister Van Middelkoop van Defensie als staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat aanwezig. Nu de toestellen een jaar in gebruik zijn, nemen we een kijkje op Schiphol, de thuisbasis van de Dorniers, en praten met Dion Polman in zijn nog wat sobere kantoor in de hangar.

Een overstap van de burgerluchtvaart naar Defensie: meestal hoor je het andersom, hoe zat dat bij jou?

Dion knikt: 'Dat klopt. Vóór mijn jaren bij Martinair heb ik tien jaar patrouillevluchten op de P-3C Orion gedaan. In die jaren vloog ik voor de Kustwacht, maar ben ik bijvoorbeeld ook boven Afghanistan en Bosnië geweest om luchtsteun te geven aan de grondtroepen. Helaas werden de Orions toen verkocht en was er geen werk meer voor ons vliegers. Bij Martinair heb ik daarna drie jaar internationaal op een groot toestel gevlogen, maar dat werd saai.' Op de vraag, of vliegen op zo'n groot vliegtuig niet de ultieme droom voor een piloot is,

Inhoudsopgave:

- Dion Polman: 'We presteren gestaag op niveau' 1
- Uitnodiging Kustwacht-symposium 3
- Gertjan Bos: 'Door een politiebril naar de Noordzee kijken' 4
- Cor Venema: 'Witte vlekken invullen' 6

antwoordt Dion ontkennend. 'Nee, zo'n snel en wendbaar toestel als de Dornier, handmatig bediend, is echt veel leuker. Bovendien had ik een beetje genoeg van de lange dagen van afwezigheid door die intercontinentale vluchten, dat past niet bij mijn jonge gezin. Daarom hoefde ik niet lang na te denken toen ze me voor de Dorniers terugvroegen bij Defensie.'

Dion werd in mei 2007 aangetrokken als instructeur, vanaf januari 2009 is hij chefvlieger voor de Dornier. 'Ik vlieg ongeveer vijftig procent van mijn tijd. Het boeiende aan mijn huidige functie is de combinatie van vliegen, managementtaken en teambuilding, er één club van maken.' In januari 2008 waren er slechts twee vliegers beschikbaar die in de Dornier konden vliegen, maar eind van dat jaar had hij tien vliegers, ofwel vijf cockpitcrews, die ingezet konden worden.

Konden jullie je werk voor de Kustwacht wel doen, met zo weinig vliegers?

Dion vertelt dat het niet alleen om de beschikbaarheid van vliegers gaat of je kunt vliegen of niet. 'De Dornier is een prototype en bij de opbouw zijn eigenlijk te weinig vliegers van Defensie betrokken. Technisch gezien kampten we met kinderziektes; een van de twee toestellen stond daarom vorig jaar vier maanden in Duitsland bij de bouwer, de firma Ruag. Organisatorisch waren we ook nog niet rond, er waren onvoldoende vliegers en waarnemers beschikbaar. Daar worden nu nog steeds mensen voor opgeleid. Maar intussen presenteren we gestaag op niveau.'



Veel opdrachten uitgevoerd

Het stoort Dion duidelijk dat er hier en daar wat negatieve gevoelens over de Dornier leven, veroorzaakt door de aanloopproblemen. Hij ziet dan ook liever geen foto in het blad geplaatst van een Dornier in de hangar op Schiphol, ook al betreft het regulier onderhoud door Jetsupport. Liever kijkt hij naar de zaken die wel zijn bereikt in 2008. 'Ondanks alles hebben we toch zeventig procent van de opdrachten uit het Activiteiten Plan en Begroting van de Kustwacht uitgevoerd! We hebben ruim duizend uur voor de Kustwacht gevlogen, ondanks de technische problemen en dat we vliegers en waarnemers moesten opleiden. Voor opleidingen waren we zo'n 360 uur in de lucht.'

Geavanceerde apparatuur

De Dorniers zijn geen nieuwe toestellen, maar wel van binnen geheel gestript en opnieuw ingericht?

'Ja, de "glazen cockpit" met name is nieuw, zo genoemd vanwege de monitoren van digitale instrumenten. Ook nieuw is de koppeling van de missieapparatuur voor de waarnemers achterin aan de apparatuur bij mij in de cockpit, wat heel goed werkt.'

De twee waarnemers achterin beschikken eveneens over geavanceerde apparatuur. De radar is geïntegreerd met de FLIR (*forward looking infrared camera*). De camera hangt onder het vliegtuig en kan ook 's nachts opnames maken. Die identificatie is nodig voor een proces-verbaal van waarneming. De FLIR is belangrijk bij *search and rescue* (SAR) operaties en nachtelijke oliebestrijdingsacties. De waarnemers kunnen de FLIR laten meedraaien met de gewenste positie, die zij op de radar aangeven. Zo kunnen ze al vliegend bijvoorbeeld een drenkeling in beeld houden, in afwachting van een reddingsboot of helikopter.

Hoe ziet je werkweek eruit?

'We vliegen drie à vier keer per week op basis van een rooster. Planner Kees Broekman van het KWC bepaalt het aantal dag- en nachtvluchten en regelt de inzet van de bemanning. Een vlucht duurt ongeveer vier uur. Ik vlieg ongeveer 50 procent van mijn tijd. Daarnaast ben ik instructeur en examiner op dit toestel en ben ik als chefvlieger bezig één club te maken van mijn vliegers en waarnemers en onderhoud ik contacten met de Kustwacht. Op jaarbasis vliegt ieder ongeveer 400 uur.'

Dion legt uit dat hij in zijn crew de twee waarnemers achterin niet kan missen. 'De waarnemers geven aanwijzingen waar en hoe te vliegen. Het eindproduct van een missie is een *team-effort*'.

Naar één uurs notice

Voor vluchten in het kader van informatiegestuurd optreden staat altijd een volledige ploeg in de wacht. 'We vliegen op dit moment op basis van drie uurs notice (starten binnen drie uur na de oproep). De planning is dat we vanaf medio 2009 op één uurs notice gaan werken. Daar hebben we zeven crews voor nodig; we hebben nu vijf cockpitcrews, maar we hebben ook al vier mensen in opleiding. Aardig detail: daar zit ook een vlieger bij die met een drie jarig contract uit de burgerluchtvaart naar ons komt. Vliegen op basis van één uurs notice is van groot belang. Dat een snelle reactietijd

voor SAR gewenst is, spreekt al eigenlijk voor zich. De Dornier kan bovendien een groter gebied afzoeken en langer in de lucht blijven dan een helikopter. Maar ook voor de handhavers is het belangrijk dat we snel kunnen reageren op een melding van de Kustwacht. Bijvoorbeeld om een schip te betrappen op een illegale lozing.'

Al met al is Dion tevreden over hoe het afgelopen jaar is verlopen, in de opstartfase. 'Leuk werk en de combinatie van werk en privé is heel goed te doen. We hebben veel vrijheid, maar we zijn ook heel flexibel. Dat geldt voor het hele team.'

Uitnodiging Kustwacht-symposium

De Kustwacht heeft het genoegen u uit te nodigen voor een symposium op 9 juli 2009, in de Witte Raaf op het Nieuwe Haventerrein Den Helder (aan de andere zijde van het parkeerterrein naast het KWC). Het programma begint om 10.00 uur en omvat presentaties en een forumdiscussie, gevolgd door rondleidingen.

In het ochtendprogramma zijn er drie korte presentaties door:

- Jankees Trimpe Burger, directeur Kustwacht, over opdracht en taken van de Kustwacht.
- (Beoogd spreker) John Huisman van Directie Noordzee/Coördinator Calamiteiten Organisatie, over dienstverleningsaspecten.
- (Beoogd spreker) René Cupido, KLPD en betrokken bij het maritieme knooppunt, over handhavingsaspecten.

Daarna is er een forumdiscussie onder leiding van het KWC.

Na een Indonesische buffetmaaltijd is er 's middags aandacht voor de praktijk van de Kustwacht. In het KWC worden rondleidingen gegeven, u kunt de NOGEPA helikopter bezichtigen of een bezoek brengen aan enkele Kustwachtschepen. Het symposium valt samen met de veteranendag vóór de Marinedagen van 10 tot 12 juli. Daardoor zullen er deze dag allerlei oefeningen te zien zijn in de haven. Na de lunch ligt voor iedereen een aardig presentje klaar en bent u vrij de verschillende activiteiten te bekijken of aan de rondleiding mee te doen.

Aanmelding

De Kustwacht barbecue in oktober 2008 trok meer belangstellenden dan verwacht. Dat waarderen we bijzonder, maar vanwege de beperkte ruimte kunnen we dit keer maximaal 200 personen ontvangen. Daarom moeten deelnemers zich vooraf aanmelden door de bon op de achterpagina in te sturen. De DKW zal zondig het aantal deelnemers per dienst beperken.

U kunt zich inschrijven tot 9 juni 2009. Er mogen meerdere namen op de aanmeldingsbon staan en u ontvangt vervolgens per e-mail persoonlijk bericht. De uitnodigingen worden op naam gesteld en dienen als toegangsbevijs aan de poort.

Als u vragen heeft, kunt u bellen naar 0223-658300.

Wat wilt u weten over het werk van de Kustwacht?

De Kustwacht is van ons allemaal. We betrekken u daarom graag bij de invulling van het programma en nodigen u uit ons via de aanmeldingsbon te laten weten, of u deze dag een bepaald onderwerp behandeld zou willen zien.



Aanmeldingsbon op de achterpagina →

'Door een politiebril naar de Noordzee kijken'

In de Raad voor de Kustwacht zijn de ministeries vertegenwoordigd die te maken hebben met de Kustwacht, zo ook het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Dit coördinerend ministerie is onder meer verantwoordelijk voor veiligheid, zowel op land als op zee. Op grond van deze verantwoordelijkheid zit plaatsvervangend directeur-generaal Veiligheid Gertjan Bos in de Raad. Gertjan: 'Er is heel veel informatie beschikbaar, maar er wordt nog niet echt door een politiebril naar de Noordzee gekeken'. Als hij uitlegt wat hij daarmee bedoelt, vallen al snel de begrippen *safety* en *security*, in het Nederlands allebei te vertalen als veiligheid.

Waarom maken jullie verschil tussen safety en security?

Gertjan Bos en Theo Visser, beleidsmedewerker Veiligheid, leggen uit waarom zij de Engelse taal nodig hebben om onderscheid tussen soorten veiligheid te maken. Gertjan: 'In het Kustwachtcentrum wordt bijvoorbeeld gekeken of een schip de juiste route vaart. Dat heeft met *safety* te maken, het schip moet niet in botsing komen met een ander schip. Als je echter met een politiebril naar dat schip kijkt, wil je ook weten waar het vandaan komt, wie zich aan boord bevinden, wat de lading is.' Dat zijn zaken die met *security* te maken hebben. Theo vult aan: '*Security* heeft dus betrekking op

Gertjan Bos



Veiligheidsbeleid een hoofdtaak van BZK

Op de website van BZK (www.minbzk.nl) lezen we: 'De ontwikkeling, coördinatie en afstemming van het publieke veiligheidsbeleid is een hoofdtaak van het directoraat-generaal Veiligheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).'

Als onderdeel van BZK participeert het Korps landelijke politiediensten (KLPD) binnen kustwachtverband. Het beheer over dit korps ligt bij BZK. Over de uitvoering van politietaken maken BZK en het Landelijke Parket van het Openbaar Ministerie afspraken met het KLPD.

handhaving van de rechtsorde. Omdat we voor handhavingstaken willen aansluiten op bestaande structuren, is KWC de logische plek.'

Veiligheidsconcept

Om die reden is toch een handavingsdesk in het KWC ingericht?

Gertjan: 'Dat klopt, maar wij willen de security-kant op een meer gestructureerde manier oppakken. Om met die politiebril naar de Noordzee te kunnen kijken, moet je eerst indicatoren ontwikkelen: op welke combinatie van gegevens ga je letten? Als een schip vol bananen uit Canada komt, weet je zo wel dat er iets niet klopt, in andere gevallen is dat wat minder duidelijk. Die indicatoren hebben we nu in een samenwerkingsverband vastgesteld.' Theo: 'Het KLPD is met alle 'Kustwacht-disciplines' aan de slag gegaan om een veiligheidsconcept voor de Noordzee op te stellen, waarin het begrip *security* adequaat is uitgewerkt. Het concept is door de PKHN (Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee) goed ontvangen en gaat nu binnenkort via het Kustwachtdriemanschap door naar de Raad van de Kustwacht voor besluitvorming. Daarna volgen virtuele, fysieke en – in oktober/november - operationele pilots om te bepalen of het veiligheidsconcept in de praktijk werkt.' Gertjan: 'Daarbij kijken we naar punten als samenwerking, informatiegestuurd optreden en of we zo slimmer gebruik maken van elkaars mogelijkheden.'

Speelt in het Kustwachtcentrum niet het probleem, dat bepaalde informatie van de handhavingsdesk niet gedeeld mag worden met de andere desks?

Gertjan knikt bevestigend, maar legt uit: 'Om die juridische barrière te slechten, kunnen we er een menselijke schakel tussen zetten die de geanalyseerde gegevens deelt. De directeur Kustwacht heeft nu geen bevoegdheid om opsporingsambtenaren aan te sturen. We kunnen echter een convenant tussen partijen opstellen, zodat de politie-informatie toch gedeeld kan worden. Dan hoeft bijvoorbeeld de privacywetgeving geen belemmering te vormen voor uitwisseling van gegevens ten gunste van zowel *safety* als *security*.' Hij verwijst ook naar de KOA's, de Kustwacht Opsporingsambtenaren, die bevoegd zijn tot uitwisseling van gegevens.

Politiehelikopters voor SAR-taken

Een van de voornaamste taken van de Raad van de Kustwacht is het bewaken van de uitvoering van het Activiteiten Plan en Begroting. Daarin zijn jaarafspraken met de verschillende diensten vastgelegd. Hoe loopt dat?

Gertjan: 'De jaarafspraken worden steeds concreter. Het is gebleken dat de diensten niet altijd de mensen en middelen leveren die waren afgesproken met de

'Als een schip vol bananen uit Canada komt, weet je zó wel dat er iets niet klopt. In andere gevallen heb je indicatoren nodig'

Kustwacht. Het is echter niet altijd duidelijk waaróm dat zo is, de gemaakte keuzes zijn dan niet helder beargumenteerd. En wie bepaalt de prioriteit? Daarom willen we als Raad dat er vóóraf duidelijke afspraken worden gemaakt: bepaalde mensen en middelen zijn op de afgesproken tijdstippen voor de Kustwacht beschikbaar tenzij... en dan komen de uitzonderingssituaties aan de orde. Op die manier heb je helder wanneer de betreffende dienst de inzet voor eigen taken voorrang kan geven op die van de Kustwacht.' Bijna achteloos noemt Gertjan als voorbeeld de inzet van politiehelikopters voor SAR-taken (*Search and Rescue*), die niet kan plaatsvinden als er taken moeten worden verricht in het kader van acute terrorismedreiging.



Theo Visser

Gaat de politie een rol spelen bij SAR-taken? Dat klinkt verrassend.

Theo, bestuurskundige met een arbeidsverleden bij marine en KLPD, knikt enthousiast. Gertjan vervolgt: 'Momenteel wordt inderdaad onderzocht hoe de politie haar middelen ook voor SAR-taken zou kunnen inzetten. Het KLPD heeft een landelijke taak, dus ook op zee. Dit jaar kunnen we echter geen helikopteren inzetten, omdat we een enorme krapte hebben. We gaan over op nieuwe helikopters, maar daar moeten we eerst nog personeel voor omscholen. Ook moeten we kijken waar de heli's in technisch opzicht aan moeten voldoen om SAR op zee te kunnen doen. Als we bijvoorbeeld wel iemand neer kunnen laten vanuit een heli, maar geen mensen uit het water omhoog kunnen takelen, is de heli niet geschikt voor reddingsacties. Er komen twee grote heli's (waar wel twaalf mensen in kunnen worden meegenomen) en een aantal kleinere, verspreid over vijf luchtsteunpunten in den lande.'

Een nieuwe vorm van samenwerking tussen KPLD en Kustwacht?

Gertjan, nu drie jaar plaatsvervangend DG Veiligheid, van huis uit jurist: 'Het model van de Kustwacht is niet uniek. Ik ben ook bezig geweest met andere vraagstukken op het gebied van rechtshandhaving, zoals witwassen en aanpak van georganiseerde criminaliteit. Ook daar zie je dat veel informatie her en der verspreid is, bij de Kamer van Koophandel, bij het Kadaster, et cetera. Per onderdeel lijkt alles oké, maar voeg die informatie eens bij elkaar, wat zie je dan? Bijvoorbeeld een winkel die altijd leeg is, maar toch een grote omzet draait, hoe kan dat?' Gedreven: 'Ik geloof in het concept van samenwerking. We worden per slot van rekening allemaal van hetzelfde belastinggeld betaald!'

'Witte vlekken invullen'

Twee hoofdtaken ziet Cor Venema, directeur van het ScheepvaartVerkeersCentrum (SVC), voor deze nieuwe loot aan de stam van Rijkswaterstaat (RWS): het verbeteren van de efficiency tussen de RWS-eenheden en het vergroten van de klantgerichtheid richting schippers. Dit alles gericht op een vlotte en veilige scheepvaart. Op 1 januari 2008 begon zijn 'zoektocht' om zijn taken concreter te maken. Samenwerking met de Kustwacht staat ook op zijn wensenlijstje. 'Leren en verbinden', zo vat hij zijn instelling samen, 'om op die manier kennis en ervaringen te verspreiden.'

'Ik heb een echte kantoorbaan', vervolgt Cor, die desalniettemin een uiterst dynamische indruk maakt. 'Een centrum is niet hetzelfde als een centrale. Wij voeren geen operationele taken uit als beheer en aanleg van de infrastructuur. Wij hebben ook geen "knoppen" om aan te draaien. Nee, scheepvaartverkeersmanage-

Directeur SVC Cor Venema: 'We werken hard aan eenduidige procedures.'

ment, dát is ons primaire proces. Wij vormen daarbij een verbindende schakel tussen de regionale diensten van RWS. Sinds de oprichting is SVC hét aanspreekpunt voor scheepvaartzaken, zowel binnen als buiten RWS. Bijvoorbeeld voor een vergunning bijzonder transport over rijksvaarwegen heeft een transporteur nu niet meer te maken met verschillende diensten van RWS, maar kan hij sinds oktober 2008 terecht bij het digitale loket dat we hebben geopend. Onze aandachtsgebieden zijn verkeersmanagement, incidentmanagement, vergunningverlening/handhaving, alsook monitoring.'

Verspreiden en delen van informatie

Veel aandachtsgebieden, maar wat houdt scheepvaartmanagement nu in de praktijk in? Wat doe je zoal?

'Het doel van SVC is een vlotte en veilige begeleiding van het scheepvaartverkeer. Onze managementtaak houdt in het algemeen in dat wij processen coördineren, standaardiseren, uniformeren, en de kwaliteit bewaken van de dagelijkse uitvoering. Om bij incidenten de overlast voor het overige scheepvaartverkeer zo klein mogelijk te houden, is goede samenwerking tussen de verschillende vaarwegbeheerders essentieel, daar werken wij aan. Het werk van het SVC heeft in 2008 al diverse concrete projecten en producten opgeleverd, zoals het genoemde digitale loket. De projecten "Leren van incidenten" en



“Omgaan met risico's” zijn bedoeld om de ervaringen die incidenten opleveren, breder te benutten.’

Ter illustratie noemt Cor een incident op het Twentekanaal, een paar jaar geleden. ‘Twee roeiers zijn daar aan de dood ontsnapt, toen ze werden overvaren door een vrachtschip. Naar aanleiding daarvan heeft Dienst Oost-Nederland veel geïnvesteerd in informatie-uitwisseling tussen recreatievaart, beroepsvaart en roeiers. Wat ze in Oost-Nederland bedenken, kan ook elders in het land nuttig zijn en dat rollen we nu dan ook uit. Wij zijn heel erg gericht op het verspreiden en delen van informatie.

Om het dagelijks werk van de diensten te stroomlijnen en standaardiseren, werkt het SVC concreet aan bijvoorbeeld hinderplanning voor gepland onderhoud, publieksgericht werken en een landelijke aanpak voor bediening op afstand. Ook de actualiteit kan aanleiding zijn tot concrete stappen, zoals het incident op de Ketelbrug tussen de Noordoostpolder en Flevoland in 2007. Een automobiliste verongelukte toen zij zich tussen de slagbomen bevond en achteruit rijdend van de inmiddels geopende brug naar beneden stortte. ‘Wij zijn geen onderzoeksclub, maar we gaan wel na wat we hier als Rijkswaterstaat van kunnen leren.’

'We zoeken de synergie'

De missie van de Kustwacht is te zorgen voor een veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee. Het SVC is zowel gericht op binnenvaart als zeevaart. Hoe ligt op dit gebied de relatie tussen Kustwacht en SVC?

Cor: ‘Kustwacht Nieuwe Stijl biedt meer aanleiding om zaken af te stemmen. Rijkswaterstaat verleent bijvoorbeeld vergunningen voor het bouwen van windturbineparken op de Noordzee. De Kustwacht let erop dat daar veilig omheen wordt gevaren. Toch is scheepvaartverkeersmanagement op de Noordzee een witte vlek gebleken, een taak die ook de Kustwacht niet vervult. Dat is reden om elkaar op te zoeken en te bespreken hoe we hier gezamenlijk invulling aan kunnen geven. Eind 2008 heb ik een eerste gesprek gehad met de directeur Kustwacht, in het voorjaar gaan we hiermee verder. Om weer even concreet te worden: het SVC is internationaal georiënteerd. Ik krijg een bericht vanuit Lissabon dat een enkelwandige tanker richting Nederland vaart. Nu geef ik die waarschuwing verder door. Maar is dit een taak voor het SVC of voor de Kustwacht? Die vraag moeten we nog beantwoorden. We zoeken de synergie en ook hier leidt informatie tot standaardisatie.’

Nog andere toekomstplannen?

‘Net als veel andere landen hebben we geen verkeerscentrale voor de Noordzee. De aanloopgebieden naar de havens worden door de havens zelf aangestuurd. Voor de haven van Rotterdam moet je bijvoorbeeld al in Dover voorsorteren. Toch moeten we eens gaan nadenken over een verkeerscentrale Noordzee.’

Een zaak waar SVC al mee bezig is in het kader van klantgericht werken, is de invoering van *River Information Services*. Met deze service kan binnen heel Europa op een gestandaardiseerde manier informatie worden uit-

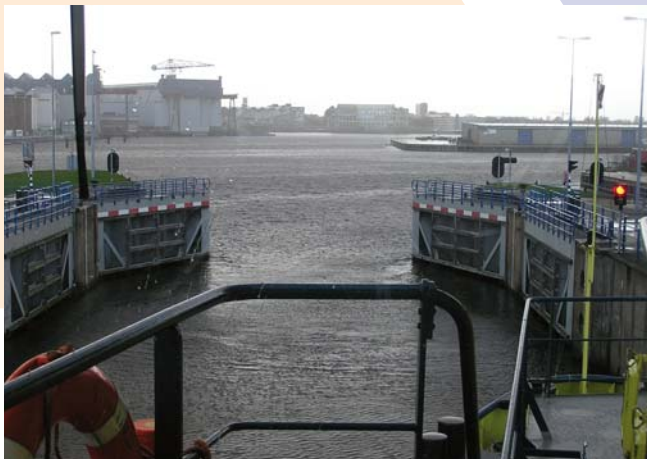


→ Aanmelding Kustwacht-symposium 9 juli 2009

Naam	Dienst	Functie	E-mail adres

Suggestie voor een te behandelen onderwerp

Deze bon vóór 9 juni 2009 insturen naar KWC / Bureau Registratie, Postbus 10.000, 1780 CA Den Helder.



Verkeersmanagement: het SVC ontwikkelt ook landelijke kaders voor verkeersbegeleiding en bediening-op-afstand van sluizen en bruggen.

gewisseld over en met schepen, bijvoorbeeld hun lading en route. Schepen kunnen hierdoor beter begeleid worden. Het gemak voor de schipper is bijvoorbeeld dat hij zich nog maar één keer elektronisch hoeft aan te melden.

Een laatste punt dat Cor noemt is het *managen* van incidenten. 'Afhandeling van incidenten op de vaarwegen gebeurt door vele instanties. Rijkswaterstaat wil nu met de 25 veiligheidsregio's convenanten afsluiten op basis van één parapluconvenant.'

Hé, de Kustwacht sluit ook convenanten met veiligheidsregio's!

Cor grinnikt: 'Ja, daar las ik over in Kustwacht op Koers. Nog meer reden om samen te werken. Zo kunnen we de efficiëntie van de overheid vergroten!'

ScheepvaartVerkeersCentrum

Het ScheepvaartVerkeersCentrum (SVC) is het aanspreekpunt binnen Rijkswaterstaat voor alle scheepvaartzaken, zowel voor de beroeps- en recreatievaart, andere vaarwegbeheerders, partners en belangenvertegenwoordigers.

Dit dienstonderdeel is voortgekomen uit het Projectbureau Betrouwbaar op de Vaarweg. De 28 medewerkers van SVC zijn sinds eind 2008 gehuisvest in Rotterdam.

Colofon

Kustwacht op Koers is een tweemaandelijks informatiebulletin, bestemd voor alle betrokkenen bij Kustwacht Nederland.

Uitgave: Kustwacht Nederland
(0223) 65 83 33 / 34

Redactie: Kustwachtcentrum:
Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse
Openbaar Ministerie Functioneel Parket:
Marcel Smit
Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel
BCP: Isabel Couwenberg

Fotografie: Isabel Couwenberg