



Boa zijn is een vak

Bij Rijkswaterstaat slaat 'blauw' niet alleen op water

Goed oppassen dat ik niet te ver doorrij. In het aan het einde van het parkeervak aangebrachte lage drempeltje dat moet voorkomen dat ik met auto en al een onvrijwillige duik in de Harlingervaart neem, heb ik eigenlijk niet zo heel veel vertrouwen. Over water gesproken, ik ben aangeland in de hoofdstad van één van onze waterrijkste provincies: Friesland! Ik ben vandaag te gast bij Rijkswaterstaat Noord-Nederland (RWS NN) in Leeuwarden en heb daar een afspraak met Abel Spanninga, inspecteur bij RWS NN.

Abel heb ik circa zes jaar geleden voor het eerst ontmoet tijdens een door de KLPD dienst water (zo heette de politie te water destijds) georganiseerde controledag met een politieboot in de Eemshaven. Ik heb er in 2011 al een artikel voor D&M over geschreven (zie D&M, 4-2011). Er deden toen, naast de KLPD, verschillende diensten aan mee waaronder de deelgemeente Eemshaven, RWS NN, de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en mijn eigen inspectiedienst, de toenmalige VROM-inspectie. Buiten het feit dat het heel leuk is om met een politieboot vanaf het water controles uit te voeren op vervoer over het water van allerhande stoffen en diverse activiteiten, waaronder grondwerkzaamheden langs de waterkant, bleek dit soort interdisciplinaire controles behalve heel nuttig ook zeer effectief. Terugdenkend aan die 'varende' controledag kan ik amper nostalgische gevoelens onderdrukken over 'mijn' - toen nog bestaande - VROM-inspectie. Maar goed, toen ontmoette ik dus Abel Spanninga. Na die 'varende' controledag zijn we elkaar uit het oog verloren.

Abel Spanninga.



Eenzijds kwam dat door de samenvoeging van IVW en de VROM-inspectie tot de Inspectie Leefomgeving en Transport, waarbij onder andere de gezamenlijke controles geen prioriteit meer kregen en anderzijds door het feit dat de politie te water dit soort controles niet meer organiseerde. Overigens, op het moment dat ik dit schrijf, laat de politie te water het Nederlandse volk horen hoe ontevreden ze zijn over de huidige situatie, door een

maand geen bekeuringen meer uit te delen. Een tekort aan personeel en een fusie met de spoorweg- en verkeerspolitie laten de gemoederen hoog oplopen. Maar goed ik dwaal af, misschien een onderwerp voor een apart artikel.

In het kader van deze rubriek werd het tijd om ook weer eens een 'blauwe' boa te interviewen. Een IVW-collega die mij tijdens de controledag in de Eemshaven vergezelde, tipte mij om eens contact op te nemen met Abel Spanninga. Zo gezegd,

Dit soort interdisciplinaire controles blijkt behalve heel nuttig ook zeer effectief. (foto: archief)

zo gedaan en vandaag ben ik dus in Leeuwarden. Ik ben heel benieuwd hoe het Abel in de tussentijd is vergaan en wat hij mij kan vertellen over zijn werk als boa bij Rijkswaterstaat. Welnu beste lezers, ik kan al wel verklappen dat Abel van één van zijn hoofdtaken, in tegenstelling tot wat je bij een 'blauwe' boa zou verwachten, absoluut geen natte voeten zal krijgen. Mocht dat overigens wel het geval zijn, dan is er waarschijnlijk sprake van een heel groot probleem, maar wat ik daarmee bedoel wordt in de loop van het gesprek wel duidelijk.

Wie is Abel Spanninga?

Na een hartelijke begroeting, alsof het niet zes jaar geleden is dat we elkaar voor het eerst en laatst hebben gezien, vertelt Abel onder het genot van een bak koffie enthousiast over z'n werk bij Rijkswaterstaat.

Abel is 60 jaar en woont in de provincie Groningen. In 1973 begon zijn werkzaam leven, nadat hij een technische opleiding had afgerond, bij AKZO Chemie. In 1980



startte zijn carrière bij Rijkswaterstaat, bij de afdeling meet- en adviesdienst, als meetassistent op een meetchip. Abel: "Ik hield me toen bezig met de hydrografie, zoals het peilen van dieptes van vaargeulen, het meten van stroomsnelheden en zandverplaatsing. Binnen Rijkswaterstaat stapte ik op een gegeven moment over naar de afdeling ecologie en verlegde mijn aandacht zich naar de milieukant van het werk van Rijkswaterstaat, zoals onder andere het inwinnen van waterkwaliteitsgegevens voor het landelijk meetnet van Rijkswaterstaat RIKZ/RIZA. Ik heb toen meegewerkt aan diverse milieugerelateerde onderzoeken, zoals een onderzoek naar de effecten van eutrofiëring van het oppervlaktewater, de invloed van bepaalde medicijnen op de waterkwaliteit en onderzoek naar de vistrek. Hiervoor hadden wij de beschikking over grote meetcontainers (laboratoriumruimtes) waarin wij de specialistische metingen uitvoerden. Uiteindelijk werd ik in 2006 bij de afdeling handhaving van RWS NN tewerkgesteld. Naast mijn taak als inspecteur/medewerker-toezicht begon toen ook mijn loopbaan als boa. In die functie begon ik ook als heliwaarnemer in een helikopter voor het uitvoeren van inspectievluchten. Maar daar kom ik straks nog uitgebreid op terug".

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en heeft binnen Nederland zeven regionale organisatieonderdelen. Rijkswaterstaat Noord-Nederland er één van. Het werkgebied van RWS NN bestaat uit de drie noordelijke provincies; Friesland, Groningen en Drenthe. Ze verzorgen er het onderhoud, beheer en de aanleg van (snel) wegen en hoofdvaarwegen. Het werkgebied is weer in twee districten verdeeld, te weten district west met een steunpunt te Grou en district oost met een steunpunt te Assen. District west is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de auto(snel)wegen A6, A7, A31, A32, N7, N31 en N32, het westelijke deel van de Waddenzee, de veerverbindingen naar de Waddeneilanden en het Prinses Margrietkanaal. District oost is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de auto(snel)wegen A7, A28, A37, N7, N33 en N48, het oostelijke deel van de Waddenzee, het Eems-Dollardgebied, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. Het hoofdkantoor staat in Leeuwarden en daar ben ik vandaag. Hier zorgt RWS NN in overleg met medewegbeheerders voor een vlotte



RWS is ook verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het westelijke deel van de Waddenzee, de veerverbindingen naar de Waddeneilanden. (foto: archief)

en veilige doorstroming. Medewerkers vertalen samen met collega's in de districten het landelijk beleid naar de regio. Verder worden in overleg met de partners in de regio de noordelijke prioriteiten op het gebied van verkeer en vervoer bepaald. Vanuit deze locatie worden ook aanleg- en onderhoudsprojecten voorbereid.

De afdeling Handhaving bij RWS NN

De afdeling Handhaving richt zich op de inspectie, schouw, toezicht en de handhaving van wet- en regelgeving voor zowel de milieu-, verkeers-, nautische als scheepvaartwetgeving (Droog, Nat en Nautisch). De afdeling Handhaving borgt en verbetert de naleving van voorschriften en dus de kwaliteit, kwantiteit en het veilig gebruik en beheer van de netwerken.

De afdeling beoordeelt vergunningen, meldingen op handhaafbaarheid en voert op basis van risicogestuurde toezichtplannen het nodige toezicht en/of controles uit vanaf het land, het water en vanuit de lucht.

Taken van de afdeling Handhaving zijn:

- controleren (risico gestuurd) vergunningen, meldingen en onderliggende wet- en regelgeving binnen de eigen regio of in landelijk teamverband en preventief adviseren;
- uitvoering in de rol van bevoegd gezag met de daarbij behorende strafrechtelijke en/of bestuurlijke middelen. Dit waar nodig in samenwerking met andere bevoegde gezagdragers zoals gemeenten, ILT (voor eigen werken), waterschappen en provincies, maar ook in samenwerking met OM bij strafrechtelijke onderzoeken;

Vaarweg Lemmer-Delfzijl.





Oliespil Harlingen.

- zorgdragen voor bijdrages aan landelijke beleidsontwikkeling, deze vertalen naar de uitvoering en kennis leveren over de regionale ontwikkelingen van de netwerken;
- bijdragen aan de afhandeling van bezwaar- en beroepsprocedures.

Waaruit bestaat je takenpakket?

Momenteel ben ik toezichhouder voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Daarbij controleer ik de meldingen en

vergunningen die te maken hebben met het gebruik - op wat voor wijze dan ook - van het kanaal. Daarnaast zie ik toe op illegale activiteiten die zich op en rondom het kanaal afspeelen en kan dan zonedig handhavend optreden. Daarnaast ben ik aangesteld als boa. Als zodanig maak ik deel uit van het landelijk boa-team van Rijkswaterstaat.

Integrale inspectievluchten Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Al snel merk ik dat Abel een deskundig en gemotiveerd handhaver is, maar dat het

projectleiderschap integrale inspectievluchten hem wel heel veel extra voldoening geeft. Gepassioneerd vertelt hij over hoe hij deze taak vanaf 2012 heeft opgepakt en daarbij heeft aangetoond dat deze wijze van toezicht een onmisbare schakel in het reguliere en ketentoezicht is. In de tijd dat ik zelf onder andere als milieucontactambtenaar bij de Rijkspolitie werkte, heb ik ooit een cursus 'heli-waarnemer' gevolgd.

Door een niet luchtvluchtige maag ging aan mij uiteindelijk een enthousiast heli-waarnemer verloren. Maar goed, ik stelde wel vast dat toen (de jaren '80 en '90) heel veel 'milieuvluchten' werden uitgevoerd en niet alleen door de Rijkspolitie, maar door allerlei toezichtorganisaties. Ik heb toen wel eens enigszins chargerend opgemerkt dat, als we al die opstappers c.q. waarnemers in één vliegtuig zouden samenbrengen we waarschijnlijk niet genoeg hadden aan een Boeing 747. Efficiënt was dat natuurlijk sowieso niet en ik twijfelde ook sterk aan de effectiviteit van al die vluchten. Maar in die tijd groeiden de 'milieubomen' nog tot aan de hemel, tot dat daar ook de klad in kwam en de rest is geschiedenis.

Aan een positieve wending daarvan levert Abel sinds 2012 als projectleider een bijdrage.

Effectiviteit en efficiëntie zijn daarbij leidend, want een luchtinspectie is nu eenmaal een kostbaar instrument. Hij probeert de maximale effectiviteit te bereiken door de vluchten niet alleen met het primaire doel van milieuhandhaving uit te voeren, maar de milieuvlucht te combineren met de beheersaspecten van het gehele areaal. Maximale efficiëntie van de vluchten wordt bereikt door naast de 'vaste' RWS-luchtwaarnemers ook twee waarnemers van andere overheidsdiensten te laten meevliegen. Abel: "Achterin waren nog drie plaatsen extra beschikbaar. Zonde om die plekken niet ter beschikking te stellen

De vliegroute van RWS boven de Waddenzee.



Takenpakket

RWS heeft als ambitie om naast bestuursrechtelijk ook strafrechtelijk te kunnen optreden ten behoeve van het bevorderen van de naleving. Vandaar dat RWS bij de afdelingen handhaving ook eigen milieu-boa's in dienst heeft voor controle op de naleving van de natte (milieu)wetgeving en recent ook de nautische (niet scheepsgesbonden) en droge wetgeving. Sinds 2012 is het Milieu BOA Team (MBT) bij RWS actief. Het MBT geeft o.a. uitvoering aan:

- professionalisering, door het beter benutten van elkaars kennis en het functioneren als platform voor kennisuitwisseling;
- efficiënt werken, door het bieden van 'burenhulp' bij regionale capaciteitsproblemen en door landelijke uitwisseling;
- één RWS-aanpak door het delen van 'best practice' en het meedenken bij implementatievraagstukken of nieuwe ontwikkelingen;
- het samen met anderen fungeren als betrouwbare gesprekspartner voor het Openbaar Ministerie (OM), Functioneel Parket/Officier van Justitie en opsporingsdiensten zoals het regionale milieuteam (RMT) van de politie;
- het platform voor strafrechtelijke adviezen en vragen over interne en externe ontwikkelingen. Deze rol is in het afgelopen jaar nadrukkelijk naar voren gekomen.

(De Juristen Expert Groep (JEG) vervult die rol ten aanzien van het bestuursrecht). RWS NN heeft drie boa's in dienst. Naast de regionale zaken die we zelfstandig oppakken, kunnen deze boa's, zoals ik hiervoor al heb aangegeven, in principe ook voor een landelijk onderzoek ingezet worden. Zo draai ik momenteel mee in een interdisciplinair team van een groot strafrechtelijk onderzoek. Regionale zaken zijn vaak overtredingen van vergunningvoorschriften, het niet melden van aanvang werken, illegale lozingen, illegale ligplaatsen schepen en dergelijke.

Mijn derde taak is het projectleiderschap van de integrale inspectievluchten bij RWS NN. Dit heb ik vanaf 2012 opgepakt vanuit het idee om meer invulling te geven aan het inspecteren vanuit de lucht en de samenwerking in deze met andere handhavingdiensten.



Vaar- en scheepvaartgedrag op de Waddenzee.

aan onze handhavingspartners. Kost amper iets meer, want we vliegen toch al". Daarnaast neemt door een goede en 'slimme' vluchtplanning de effectiviteit en efficiëntie alleen maar toe. Maar daarover later meer.

Hoe heb je het project opgezet?

"Landelijk worden door alle RWS-regio's inspectievluchten uitgevoerd. Binnen onze regio Noord-Nederland - ons beheergebied bestaat uit de Waddenzee en de hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl - beschikken wij over drie luchtwaarnemers. Wij maken gebruik van een helikopter van het type Eurocopter EC 120. Daar de gehele Waddenzee ons beheergebied is, is deze voorzien van allerlei veiligheidsmiddelen zoals bijvoorbeeld zogenaamde 'floats'. Dat zijn opblaasbare tubes, waardoor we boven grote wateroppervlaktes kunnen vliegen - mocht het mis gaan, dan kunnen wij een noodlanding op het water maken. We voeren per jaar circa 30 vluchten uit die naast de piloot worden bemenst door wisselende teams van drie luchtwaarnemers per vlucht.

Alle luchtwaarnemers zijn toezichhouder en/of opsporingsambtenaar. Per vluchtroute wordt er ongeveer een afstand van 600 à 800 kilometer afgelegd. Feiten die we tijdens de inspectievluchten constateren worden als er haast bij is (bijvoorbeeld bij een illegale lozing), direct doorgegeven aan de centrale meldposten of aan een collega op de grond die speciaal daarvoor middels een piketdienst beschikbaar is. Sommige zaken leg ik vast en pak ik zelf na de vlucht op. Zonodig worden andere betrokken afdelingen van RWS, dan wel andere overheidsdiensten van onze bevindingen op de hoogte gesteld".

Welke partners vliegen mee, in welke samenstelling en wat controleren jullie

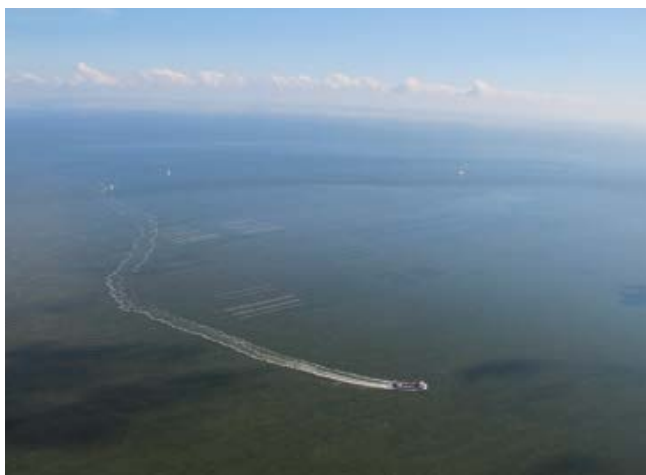
"RWS NN voert inspectievluchten uit in het eigen beheergebied in samenwerking met andere inspectiediensten in het kader van Samenwerking Inspectie Waddenzee (SIW). Het doel van de SIW is het bevoor-

Mosselzaadinvanginstallaties, gezamenlijke controles gebeuren dan vanuit de lucht en zo nodig vanaf het water.

deren van de afstemming, coördinatie en samenwerking tussen de betrokken diensten, het uitwisselen van informatie over elkaars activiteiten, elkaar informeren over onregelmatigheden in het Waddengebied (oor- en oogfunctie) en een zo efficiënt mogelijk inzet van personeel en materieel. Hiertoe wordt uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden van betrokken diensten.

De inspectie en handhaving door de SIW wordt vanaf het water, vanaf het Wad en vanuit de lucht uitgevoerd. Vanuit de SIW vliegen verschillende overheidsdiensten mee. Dit zijn de RWS NN Regio Handhavers NN, Mobielverkeersleiders/Nautische boa's, beheerders/bestuurders Regio-NN, districten Douane, Marechaussee, Landelijke Politie Eenheid LPE (voorheen KLPD), Economische Zaken (EZ), Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Inspectie Leefomgeving en Transport, Regionale uitvoeringsdienst NHN (groene handhaving), Friese Uitvoeringsdienst Milieu en Omgeving (FUMO), de drie noordelijke waterschappen Noorderzijlvest, Hunze en Aa's en Wetskip Fryslân en de Omgevingsdienst Groningen.

Omdat er veel raakvlakken en overlappingen zijn binnen de verschillende beheergebieden van de verschillende overheden past dit prima binnen het gezamenlijk uitvoeren van toezicht en handhaving. RWS vanuit de missie droge voeten, voldoende schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie over Grond en Baggerwerken, lozingen gebruik waterstaatswerk, scheepvaart, morfologie, inzet calamiteiten en dergelijke. Binnen SIW-verband zijn er gezamenlijke belangen en samenloop m.b.t. bijvoorbeeld vergunningen.





Voorbeeld is het vergunnen van tijdelijke visgebieden zoals mosselzaadinvanginstallaties (MZI's). Hiervoor vergunt RWS de ruimte op de Waddenzee en EZ kijkt naar de natuurbescherming en visserij. Gezamenlijke controles gebeuren dan vanuit de lucht en zo nodig vanaf het water. Werken waarop wij toezicht houden controleren wij op basis van vergunningen en meldingen voor bepaalde werkzaamheden, maar we zien ook toe op illegale activiteiten. We besteden onder andere aandacht aan het lozen op rijkswater tijdens bronneringen, het lozen van afvalwater vanuit een inrichting, het lozen tijdens baggerwerkzaamheden, het lozen uit tijdelijke gronddepots en het baggeren en verspreiden in de aangewezen baggervakken. Maar ook het plaatsen van strandbebouwing op de stranden van de eilanden en de Noordzeekust, het toepassen van bouwstoffen, het reinigen en conserveren van vaste objecten zoals steigers, bruggen, veersteigers, meetopstanden en dergelijke. Ook het snel varen buiten de betonde hoofdvaarweg, sleeptransporten, vaarwegbetonning bij laagwater in de geulen of na de winter (ijsgang) of na een storm het visueel vastleggen van eventuele afkalving van de duinen en kust van de eilanden en de visuele controle op de leidingstraten van en naar de eilanden bij laagwater heeft onze aandacht.

Vanaf 2013 zijn de luchtinspecties uitgebreid naar de hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl, waarbij nu ook actief wordt meegevolgd en geïnspecteerd door andere overheden, zoals waterschappen, provincies en politie. Begin 2013 is er een

Baggerwerk verspreiden op de Waddenzee.



gezamenlijke verkenning geweest om nog intensiever te gaan samenwerken met de waterschappen, mede naar aanleiding van het bestuursakkoord water. Er is toen gestart met een pilot "Integrale inspectievluchten Rijkswaterstaat Noord-Nederland i.s.m. de drie noordelijke waterschappen". De deelnemende waterschappen zijn: Noorderzijlvest, Hunze en Aa's en het Wetterskip Fryslân. Er zijn in 2013 elf inspectievluchten uitgevoerd met twee luchtwaarnemers van RWS NN en zes luchtwaarnemers van de drie noordelijke waterschappen. Hierbij zijn in vier beheergebieden gezamenlijke inspecties uitgevoerd en kon men ook in elkaars werkgebied meekijken en van elkaar leren. Eind 2013 is geëvalueerd en de uitkomsten waren zeer positief. Toen is er besloten om deze samenwerking definitief voort te zetten. Er worden nu vrije-veldinspecties,

Griend.

maar ook gerichte themavluchten ingepland. Een van de thema's is het gezamenlijk inspecteren van de hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl. Hierbij inspecteren wij het nautische en waterstaatkundige deel, terwijl de waterschappen de waterkwaliteit en -kwantiteit meenemen. Hierbij is de Waterwet het gemeenschappelijk kader, waarbij ook de samenloop een rol speelt. Misschien nog wel leuk om te vermelden is dat wij ook een groepsapp hebben samen met de drie noordelijke waterschappen. Als zij niet mee vliegen en wij komen zaken tegen die wellicht voor hun interessant zijn, maken wij hiervan even een foto met ons mobieltje en zetten het in de groepsapp weg".

Hoe vindt vaststelling vluchtschema plaats en hoe wordt de vlucht voorbereid

Er vliegen momenteel zo'n 12 verschillende externe diensten per jaar met ons mee.

Voor de SIW partners is er in het begin van het nieuwe jaar een evaluatiemoment waarbij de inzet en opbrengst worden gedeeld. Hierbij wordt voor het komend jaar de inzet bepaald. Dus hoe vaak een bepaalde dienst mee vliegt, wanneer de vluchten plaats vinden (waaronder de zaterdagen en zondagen) en of er bij hoog of bij laag water wordt gevlogen. Aan de hand van de evaluatie wordt er dus een conceptplanning voor dat jaar gemaakt. Hierin kan iedereen z'n prioriteiten inbrengen. Bepaalde controles zijn seizoen- of periode-gebonden en die



worden dan door mij als zodanig ingepland. Zo zijn er bijvoorbeeld op het wad gebieden die het hele jaar niet toegankelijk zijn of alleen voor een bepaalde periode in verband met de broedtijd. Hier houd ik in de planning dus rekening mee. De definitieve planning stel ik zelf samen. Ik plan de luchtwaarnemers RWS NN op de geplande datums en daarna koppel ik per vlucht de meevliegende partners aan elkaar die qua taakhoud het meest bij elkaar liggen. Zo plan ik de Douane en KMAR gezamenlijk op een vlucht en EZ bij de groene handhavers van de RUD/FUMO of LPE.

Voor wij een vlucht gaan uitvoeren moeten wij verschillende instanties inlichten over hoe en waar wij gaan vliegen. De vlucht moet worden afgevoerd bij de vliegmaatschappij, er wordt een vliegplan ingediend als wij locaties moeten overvliegen die binnen de vliegvelden en CTR-gebieden liggen, onze laagvliegvergunning wordt geregeld en de vlucht wordt gemeld aan de provincie Fryslân in het kader van de Natuurbeschermingswet. Wij hebben een backoffice dat de uitnodigingen verstuurt naar de diensten en personen die op een bepaalde vlucht gaan meevliegen. Daarnaast worden alle diensten die niet meevliegen en andere belanghebbenden vooraf geïnformeerd over de aankomende vlucht. Hierdoor weet men dat wij gaan vliegen en kan men nog een verzoek indienen voor het overvliegen van een bepaalde locatie.

Oefening: olievervuiling op de Waddenzee.



Aanleg van het verkeersplein in Joure, samenwerken met het waterschap ivm lozing vanuit het depot op binnenwater.

De verzoeken komen binnen bij de backoffice of direct bij de luchtwaarnemer, waar deze worden ingepland. Alle verzoeken worden geregistreerd en verwerkt in een opdrachtformulier.

De vluchten worden meestal vanaf vliegveld Lelystad uitgevoerd met een tussenlanding op vliegveld Texel of vliegveld Ameland, waar wij dan ook gaan lunchen. Met de waterschappen vliegen wij vanuit het bestuursakkoord en richten ons dan op de hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl, de randen van de Waddenzee en de zeedijken zoals nu de dijkverzwaringswerkzaamheden waarbij zoet en zout (kruin van de dijk, Waterwet) de scheidslijn is.

Middelen, waaronder de persoonlijke beschermingsmiddelen

"Het gebruik van specifieke persoonlijke beschermingsmiddelen is essentieel om onze taak als heli-waarnemer te kunnen uitvoeren. Standaard uitrusting is een vliegoverall die we tijdens alle vluchten aan hebben. Daarnaast beschikken we over zogenaamde overlevingspakken, die we verplicht moeten dragen boven grote oppervlaktewateren (zoals de Waddenzee) bij een watertemperatuur lager dan 15 °C. Verder maakt onze dienst gebruik van een boordsysteem (laptop, fotocamera, gps en 4G router) dat momenteel wordt gehuurd. Vanaf eind september heeft RWS weer een eigen boordsysteem in beheer, waarover iedere RWS-luchtwaarnemer kan beschikken tijdens de vlucht.

Zoals eerder vermeld kunnen wij tijdens de vluchten, bijvoorbeeld bij incidenten die direct moeten worden vervolgd, beschikken over toezichthouders/inspecteurs (boa's) ter plaatse in het veld. Doordat alle diensten van Rijkswaterstaat de beschikking hebben over een inwinstelsysteem, bestaand uit het Portal (internetapplicatie) en het boordsysteem in de helikopter, is het mogelijk incidenten of waarnemingen die vanuit de helikopter zijn vastgelegd direct via een server naar de grond te verzenden. Verder is het ook mogelijk om tijdens de inspectievlucht mee te kijken vanaf iedere willekeurige locatie.

De incidenten of waarnemingen die tijdens de vlucht worden vastgelegd zijn direct in rapportvorm (informatie locatie en foto's) beschikbaar voor de aangesloten diensten en grondeenheden.



De helikopters (met piloot) worden door Rijkswaterstaat in een gezamenlijk corporate contract gehuurd. Om onze toezicht-taak goed te kunnen uitoefenen heeft de helimaatschappij (als vergunninghouder) een laagvliegvergunning (zodat we indien noodzakelijk bepaalde situaties lager en dus beter kunnen aanvliegen).

Verder hebben ze een fotovergunning (het mogen maken van foto's boven Nederlands grondgebied, want dat is niet altijd toegestaan) en een zogenaamde landings-toestemming (zodat we indien noodzake-lijk ook mogen landen buiten vliegvelden).

Specifieke opleidingen

"Naast dat ik als inspecteur/medewerker toezicht en boa de daarvoor benodigde vakcursussen heb en moet doorlopen (zoals onder andere de Permanente Her-en Bijscholing voor boa's), zijn er een aantal specifiek voor een heli-waarnemer vereiste opleidingen door mij en m'n collega's gevolgd, zoals: de Basic Safety Training (Overlevingstraining op zee voor offshore en maritiem personeel), de

Om de toezichttaak goed te kunnen uitoefenen heeft de helimaatschappij een laagvliegvergunning.



Het boordsysteem waarover iedere RWS-luchtwarnemer kan beschikken tijdens de vlucht.

Helicopter Underwater Escape Training (HUET: training om te ontsnappen uit een helikopter te water), Gebruik Aerial Patroller (boordsysteem inwinning), Gebruik Portal (webbased vliegvoorbereiding), basiscertificaat marifonie en de basiscursus fotografie.

Er komt dus wel het een en ander bij kijken, zoals je ziet".

Tot slot

Zoals ik al zei, eigenlijk een interview van een 'dubbele' blauwe boa, als je denkt aan water en aan lucht.

Maar Abel heeft mij in ons gesprek heel duidelijk kunnen maken, dat als we denken aan het kleurspoor blauw in relatie tot het waarnemen vanuit de lucht en het toezicht op en langs het water, het zich bij RWS NN zeker niet alleen daartoe beperkt.

Interdisciplinaire controles zijn standaard en meer dan alle kleursporen worden hiermee gediend. Samenwerking in optima forma, om over efficiëntie en effectiviteit nog maar te zwijgen. Abel bedankt voor je mooie verhaal en prachtige foto's en ik hoop dat je deze vorm van toezicht nog heel lang met al die collega's van die verschillende diensten kan blijven uitvoeren.

Het milieu is er mee gediend!

Tekst: Dick Nijhof
Foto's: RWS

