

# **Kustwacht Nederland**



## **Jaarverslag 2022**

Versie: 1.1

Status: Definitief



## Colofon

Ministerie van Defensie  
Commandant Zeestrijdkrachten  
Kustwachtcentrum

Rijkszee- en Marinehaven  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

Contact: [info@kustwacht.nl](mailto:info@kustwacht.nl)

Auteur(s): Afdeling Control



## Voorwoord

Het veiligheidsdenken in West-Europa is vanaf 24 februari 2022 ingrijpend veranderd door de oorlog in Oekraïne. In het bijzonder onze maritieme veiligheid staat prominent op de agenda na de incidenten rond de Nord Stream leidingen in september. De plannen van het kabinet voor een versnelde uitrol van windenergie op zee vragen eens te meer om een duidelijke visie op de bescherming van deze voor onze energievoorziening vitale infrastructuur. Het belang van het op orde hebben van de nationale en internationale Maritieme Security wordt hiermee onderstreept.

Voor de Kustwachtorganisatie stond het jaar 2022 ook in het teken van groei. Nieuwe middelen zijn in gebruik genomen, zoals het derde Emergency Response Towing Vessel (ERTV) dat de scheepvaartveiligheid in en rond nieuwe windmolenparken moet verbeteren, en vanaf november waken nieuwe vliegtuigen en helikopters over veiligheid op zee en de grote binnenwateren. Het Maritiem Operatiecentrum (MOC) wordt steeds concreter met opleveringen van ICT-componenten en uitgewerkte plannen voor nieuwbouw.

Deze groei komt echter niet zonder pijn. Het vergroten van de aanwezigheid op zee met vaartuigen om handhavingstaken uit te voeren verloopt zeer moeizaam. Investerings in personeel en ICT voor Maritieme Security blijken lastig van de grond te komen en de bedrijfsvoering van de Kustwacht piept en kraakt onder de intensivering van taken en vele verplichtingen naar opdrachtgevers en partners die dat met zich meebrengt.

Dit alles heeft zijn weerslag op het personeel van de Kustwacht en de samenwerkende diensten en heeft geleid tot het indienen van een omvangrijk plan om de basis van de Kustwacht op orde te brengen en de geconstateerde disbalans tussen taken en middelen aan te pakken. Dit plan vereist een grote inspanning van de Kustwacht en haar opdrachtgevers.

Een blijvende inspanning is benodigd om de maritieme uitdagingen van vandaag aan te kunnen en in te spelen op de onzekerheden van morgen.

Nicole Kuipers  
Directeur Kustwacht



## Managementsamenvatting

Het jaar 2022 stond in het teken van de afloop van de Covid-19 pandemie en de oorlog in Oekraïne, die grote impact heeft op het veiligheidsbesef in West-Europa. De explosies rond de Nord Stream in september hebben de kwetsbaarheid van vitale infrastructuur op zee blootgelegd en de aandacht gefocust op Maritieme Security in het algemeen. Het Maritiem Informatieknooppunt (MIK) van de Kustwacht heeft vanuit haar informatiepositie een belangrijke bijdrage geleverd aan het veiligheidsbeeld voor de Nederlandse scheepvaart en aan de naleving van sanctiemaatregelen tegen de Russische Federatie. Het MIK is een voorbeeld van succesvolle samenwerking zoals die binnen de Kustwachtorganisatie gestalte krijgt met uiteenlopende diensten en partners.

De dienstverleningstaken van de Kustwacht zijn in 2022 conform de normen uitgevoerd. Vanaf 1 augustus is een derde ERTV in de vaart gekomen om de scheepvaartveiligheid in en rond (in aanbouw zijnde) windmolenparken te waarborgen, dat zijn waarde vanaf dag 1 heeft bewezen. Op 3 november vond op Schiphol de feestelijke overdracht plaats van nieuwe vliegtuigen en SAR-helikopters aan de Kustwacht, waarmee twee "gamechangers" voor de uitvoering van taken beschikbaar zijn gekomen.

Op het gebied van handhaving heeft de Kustwacht haar taken echter niet cf. opdracht kunnen uitvoeren. Contractuele afspraken voor 2022 met de Rijksrederij voor de inzet van de handhavingsschepen op de Noordzee hebben niet geleid tot een verbetering van de personele en materiele inzetbaarheid van deze schepen. Medio 2022 heeft de Kustwacht aan de voorzitter van de RvdKW gemeld dat de handhavingstaken niet meer cf. opdracht konden worden uitgevoerd. Hierop is een bestuurlijk traject gestart om tot verbetering van de inzetbaarheid te komen, waarbij commerciële alternatieven de voorkeur van de handhavende diensten hebben. Ook de lage bezetting van de handhavingstaken is geadresseerd in dit bestuurlijk traject.

Voor de nieuwe taak in het kader van de Wet ter Bescherming van de Koopvaardij is in juni een eerste vergunning afgegeven door ILT aan een Private Maritime Security Company (PMSC). Dit bedrijf mag de inzet van gewapende beveiligingsteams aanbieden aan scheepsbeheerders van Nederlands gevlagde schepen, waarvan de Kustwacht de beoordeling van de aanvragen verzorgt. In de tweede helft van 2022 zijn vele aanvragen voor de inzet van PCASP's ontvangen.

De vernieuwing en modernisering van de Kustwacht krijgt steeds meer vorm, waarbij een belangrijke mijlpaal de start van het schaduwdraaien van Guardion Coastguard release 1.0 was op 1 juli. De definitieve uitrol van Guardion Coastguard (in 2023) zal leiden tot een aanzienlijke beperking van de rapportagemogelijkheden van de Kustwacht. Dit zal pas in een latere release worden opgelost, waardoor over 2023 mogelijk een niet-volledig beeld zal kunnen worden gegeven van de uitvoering van de taken door de Kustwacht.

De vernieuwing en modernisering van de Kustwacht brengt echter ook het besef dat om huidige en nieuwe taken in de toekomst te kunnen (blijven) uitvoeren en tegelijkertijd ook de bedrijfsvoering op orde te krijgen en te houden, de huidige formatie van de Kustwacht veel te krap is.



Dit heeft zich reeds gemanifesteerd bij de uitvoering van Maritieme Security-taken in 2022 en wordt door de medewerkers van de Kustwacht dagelijks gevoeld door een hoge werkdruk en grote vraag vanuit de opdrachtgevers en samenwerkende partners.

Tezamen met de uitdagingen op het gebied van handhaving is deze personele disbalans eind 2022/begin 2023 bestuurlijk op de agenda gezet, om de Kustwacht niet alleen in staat te stellen haar huidige opgedragen taken uit te voeren, maar ook om een organisatie te bouwen die beter kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen.



## Inhoud

<b>Colofon</b> .....	<b>2</b>
<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>Managementsamenvatting</b> .....	<b>4</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>8</b>
<b>1. Algemene ontwikkelingen Kustwacht</b> .....	<b>9</b>
1.1. Inleiding .....	9
1.2. Project MOC .....	9
1.3. Vier urgente behoeftstellingen.....	10
1.4. Walradar.....	10
1.5. Project varende middelen.....	10
1.6. Projecten vliegende Middelen.....	11
1.7. Project I-stack .....	12
1.8. Innovatie .....	12
1.9. Frontex.....	13
1.10. Personeel en organisatie Kustwacht.....	13
<b>2. Operationele verantwoording Dienstverleningstaken</b> .....	<b>15</b>
2.1. Algemeen.....	15
2.2. Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV) .....	16
2.3. Opsporing en Redding (SAR) .....	16
2.4. Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl).....	17
2.5. Noodsleephulp (ERTV) .....	17
2.6. Rampen- en incidentenbestrijding (RIB).....	18
2.7. Noodhaven (PoR).....	18
2.8. Medische hulpverlening.....	18
2.9. Nautisch beheer .....	19
2.10. AIS .....	20
2.11. Explosieven opruiming .....	20
<b>3. Operationele verantwoording Handhavingstaken</b> .....	<b>21</b>
3.1. Algemeen.....	21
3.2. Ontwikkelingen handhaving .....	21
3.3. Totaal uitgevoerde controles.....	23
3.4. Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee .....	23
3.5. Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving .....	24
3.6. Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit .....	24
3.7. Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid .....	25



<b>4. Operationele verantwoording Maritieme Security taken.....</b>	<b>26</b>
4.1. Algemeen.....	26
4.2. Security Berichtgeving .....	26
4.3. Pre-arrival & DAO.....	26
4.4. Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij .....	27
4.5. Focal point ReCAAP .....	28
4.6. Communicatie en informatievoorziening maritieme security incidenten ..	29
<b>5. Middelen .....</b>	<b>30</b>
5.1. Varende eenheden .....	30
5.2. Vliegende eenheden .....	34
5.3. Personeel.....	38
<b>6. Verantwoording beleidsadvies &amp; beleidsontwikkeling .....</b>	<b>40</b>
6.1. Dienstverlening.....	40
6.2. Handhaving.....	41
6.3. Maritieme Security .....	42
6.4. Noordzeebeleid .....	43
6.5. Juridisch .....	44
<b>7. Financiële verantwoording .....</b>	<b>45</b>
7.1. Inleiding .....	45
7.2. Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine) .....	45
7.3. Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine) .....	46
7.4. Exploitatieontvangsten in de begroting van Defensie .....	47
7.5. Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (DMF hoofdstuk K, artikel 1 en 6) .....	48
7.6. Exploitatie-uitgaven in andere artikelen van Defensie en bij de departementen (kosten) .....	49
7.7. Totaaloverzicht uitgaven & kosten .....	52
<b>8. Bedrijfsvoering.....</b>	<b>53</b>
8.1. Inleiding .....	53
8.2. Informatievoorziening.....	53
8.3. Managementinformatie .....	53
8.4. Algemene Verordening Gegevensbescherming .....	54
8.5. Opleidingen .....	54
8.6. Communicatie .....	55
8.7. Woo-verzoeken.....	55
8.8. Klachten .....	56
<b>9. Bijlage 1: Afkortingen .....</b>	<b>57</b>



## Inleiding

Voor u ligt het jaarverslag 2022.

In dit jaarverslag kunt u informatie terugvinden met betrekking tot de operationele en financiële verantwoording over de uitvoering van het Gecombineerd Jaarplan.

Deze rapportage is gericht op de uitvoering van de dienstverleningstaken, de handhavingstaken en taken in het kader van maritieme security zoals vermeld in het Gecombineerd Jaarplan.

Leeswijzer:

Hoofdstuk 1 beschrijft de algemene ontwikkelingen binnen de Kustwacht.

Hoofdstuk 2 beschrijft de operationele verantwoording t.a.v. het dienstverleningsplan.

Hoofdstuk 3 beschrijft de operationele verantwoording t.a.v. het handhavingsplan.

Hoofdstuk 4 beschrijft de operationele verantwoording t.a.v. het maritieme security plan.

Hoofdstuk 5 beschrijft de inzet van varende en vliegende eenheden.

Hoofdstuk 6 beschrijft de verantwoording beleidsadvies en beleidsontwikkeling.

Hoofdstuk 7 beschrijft de financiële verantwoording.

Hoofdstuk 8 beschrijft de bedrijfsvoering binnen het Kustwachtcentrum.





## 1. Algemene ontwikkelingen Kustwacht

### 1.1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de algemene ontwikkelingen van de Kustwacht en geeft een toelichting op de stand van zaken op de projecten die voortvloeien uit de Visie 2030. In deze visie zijn vijf thema's leidend voor de Kustwacht te weten:

1. Betrokkenheid bij de inrichting van de Noordzee;
2. Verdere professionalisering van de organisatie;
3. Innovatie van middelen en technieken;
4. Centrale rol voor informatie;
5. Samen sterker door internationale betrokkenheid.

### 1.2. Project MOC

Het project MOC Kustwacht wordt uitgevoerd door Defensie. Dit project realiseert nieuwe huisvesting en vervangt en innoveert de IT-middelen van de Kustwacht. Eind augustus is een nieuwe projectleider MOC gestart.

#### 1.2.1. Nieuwbouw

De realisatie van de nieuwbouw betreft twee gebouwen op de Defensielocatie 'De Nieuwe Haven', namelijk een nieuw Hoofdgebouw en een 'Uitwijk-, Test- & Trainingscentrum' (UTT). De nieuwbouw zal naar verwachting in 2026 worden opgeleverd.

In oktober 2022 heeft het Rijksvastgoedbedrijf bij het aanbieden van het definitief ontwerp een significante kostenstijging gemeld. Oorzaken zijn:

- prijsstijging van de bouwkosten,
- een hogere zeespiegelstijging en endogene factoren,
- aanpassingen in het ontwerp.

Op 7 december 2022 heeft de Raad voor de Kustwacht ingestemd met het beschikbaar stellen van 14,3 M€ aanvullend budget voor de nieuwbouw voor de Kustwacht (hoofdgebouw MOC en UTT). Hiermee is verdere vertraging voorkomen.

#### 1.2.2. IT-middelen

##### *Uitstel ingebruikname*

- Het project heeft vertraging opgelopen door een aantal redenen: Maatregelen na cyberincidenten hebben negatieve gevolgen gehad;
- De Kustwacht heeft vanwege capaciteitsgebrek onvoldoende capaciteit kunnen vrijmaken om een bijdrage te leveren aan het MOC-project.
- Door opgelopen vertraging zijn tijdelijke oplossingen nodig gebleken om oude systemen beschikbaar te houden binnen de nieuwe technologie.
- De vervanging van oude netwerkverbindingen heeft geleid tot verdringingseffecten en vertraging van de applicatie VeiligheidsBerichtenSysteem (VBS/Navtex);
- Benodigde aanpassingen van Guardion Coastguard in combinatie met de workarounds hebben geleid tot vertraging en zorgen bij de Kustwacht over de werkbaarheid. Dit heeft geresulteerd in het besluit om de ingebruikname van Guardion Coastguard uit te stellen.

TNO heeft onderzoek gedaan naar en gerapporteerd over de samenwerking en de werkbaarheid van Guardion Coastguard. Op basis van de bevindingen zijn



verbeteracties in gang gezet en wordt bekeken welke knelpunten opgelost moeten worden voor de livegang, die pas in de loop van 2023 wordt verwacht.

#### *Opgeleverd*

In maart is het nieuwe systeem voor maritieme beeldopbouw, in gebruik genomen. Eind oktober is de applicatie voor communicatie met het vliegtuig bij de Kustwacht geïnstalleerd binnen omgeving van Defensie. Deze applicatie maakt sensorinformatie vanuit de nieuwe vliegtuigen beschikbaar in de IT- en communicatiesystemen van de Kustwacht.

#### *Verkeersbeeld op Zee*

In september 2022 heeft Rijkswaterstaat het concept PID voor het deelproject Verkeersbeeld op Zee (VoZ) opgeleverd. Het project VoZ bestaat uit de deelprojecten Migratie Automatic Identification System (AIS) Noordzee (MAN) en Radar-as-a-Service (RaaS). De doelstelling van VoZ is het vanaf 1 januari 2026 leveren van één nautisch verkeersbeeld aan de Kustwacht, inclusief daarbij behorende dienstverlening (beheer en onderhoud). Dit wordt gerealiseerd door on- en offshore radardata te fuseren met on- en offshore AIS-data en dit door te leveren aan de Kustwacht. De overdracht van de op de Noordzee gestationeerde AIS-base stations is vertraagd.

### **1.3. Vier urgente behoeftestellingen**

Naast huisvesting en IT-systemen zijn vier urgente behoeftestellingen ondergebracht in het project MOC Kustwacht. Deze zijn tot op heden verantwoord in de reguliere P&C-cyclus, maar zijn in 2022 integraal opgenomen in het MOC-project en daar verantwoord.

### **1.4. Walradar**

Een langdurig vergunningentraject heeft ertoe geleid dat er op dit onderwerp geen voortgang is geboekt in 2022. Gezien het moeizame traject wordt er gekeken naar alternatieven.

### **1.5. Project varende middelen**

#### *1.5.1. Project Vervanging Arenden (Vervanging Kustwacht handhavingsvaartuigen)*

De planning van de vlootvervangings van de handhavingsvaartuigen is vertraagd. Ondertussen is de Kustwacht begonnen met een werkgroep om de klanteisen bij de handhavende diensten op te halen. In de KW4/7 en Raad is afgesproken om spoedig een stuurgroep Varende Middelen in te richten zodat beter tot besluitvorming kan worden over gegaan en het toekomstige project worden gemonitord en waar nodig kunnen worden bijgestuurd.

#### *1.5.2. Project Emergency Response Towing Vessels*

Het project heeft het gewenste resultaat opgeleverd. Vanaf 1 augustus 2022 zijn twee ERTV's inzetbaar bovenop de al bestaande capaciteit van de ERTV Guardian.



## 1.6. Projecten vliegende Middelen

### 1.6.1.

#### *Project vervanging Dornier-vliegtuigen*

De modificatie van beide nieuwe vliegtuigen is vanaf begin 2022 voortgezet, waarbij tekorten aan onderdelen, lange levertijden en beperkt beschikbaar personeel (Covid-19 gerelateerd) een belangrijke rol zijn blijven spelen. Om de vertraging zo goed mogelijk op te vangen, is in mei akkoord gegaan met een alternatief plan, waarbij tijdelijk de operationele capaciteit bestaat uit één Dash-8 en een Beechcraft King Air als reservetoestel. Daarnaast is toen de omscholing van de Kustwacht-luchtwarnemers reeds aangevangen.

Op 10 september arriveerde de eerste Dash-8 op Schiphol. Na het afronden van de omscholing van de luchtwarnemers, de acceptatietesten en –vluchten kon de Dash-8 vanaf 31 oktober de operationele taken overnemen van de Dornier-vliegtuigen, die vanaf dat moment niet meer voor Kustwacht Nederland zijn ingezet. De tweede Dash-8 is op 17 november gearriveerd. Na het afronden van de acceptatietesten is deze op 9 december operationeel inzetbaar verklaard. Vanaf dat moment heeft Kustwacht Nederland permanent (24/7) de beschikking over één operationele Dash-8. Hiermee is het project succesvol afgerond.



Afbeelding 1: Dornier 228 met Dash-8 (voorgond)

### 1.6.2.

#### *Project vervanging SAR-helikopters KWNL*

Een groot deel van het jaar is besteed aan de modificatie van de helikopters, aanpassing van de infrastructuur op Den Helder Airport en de luchthaven Midden Zeeland, werving en opleiding van het personeel (vliegend- en onderhoudspersoneel) en overleg met de stakeholders (zoals KNRM en MIRG.nl-team).

Op 3 juni landde de eerste AW189 in de kleuren van de Kustwacht op Den Helder Airport. Vervolgens is deze helikopter vertrokken naar het Verenigd Koninkrijk. Een groot deel van de opleidingsvluchten heeft daar plaatsgevonden.

Uiteindelijk zijn eind oktober/begin november alle drie AW189 helikopters in Nederland aangekomen. Na het succesvol afronden van de acceptatietesten zijn de helikopters operationeel inzetbaar verklaard. Vanaf 4 november - exact een jaar na contactondertekening, op schema - is één AW189 operationeel inzetbaar vanaf Den Helder Airport, één AW189 als reserve-helikopter gestationeerd op Den Helder



Airport en één AW189 operationeel inzetbaar vanaf vliegveld Midden Zeeland. Daarmee heeft de Kustwacht 24/7 twee SAR-helikopters beschikbaar voor inzet met een totale reddingcapaciteit van 38 personen. Hiermee is dit project succesvol afgerond.



Afbeelding 2: Twee SAR-heli's in volle vlucht

## 1.7. Project I-stack

In het kader van doorontwikkeling Informatie Gestuurd Optreden (IGO) bij de Kustwacht is in juni 2020 het project I-stack de pilotfase ingegaan. In 2021 is een kernteam samengesteld die analyse-vraagstukken op tactisch niveau oppakt. Op basis van de ervaringen met deze vraagstukken is medio 2022 een advies gekomen voor verdere (minimale) inrichting van analysecapaciteit op tactische en strategisch niveau binnen de Kustwacht. Dit advies is in het najaar in de PKHN gepresenteerd. Het is gebleken dat de tooling t.b.v. data en analyses ook waardevol zijn voor pre-arrival analyse, nautisch beheer, WTBK-taak, back-up voor OT en operationele analyses gedurende incidenten. Daarmee is de tooling breder inzetbaar en interessant voor de Kustwacht gebleken.

## 1.8. Innovatie

### 1.8.1. Maritime Situational Awareness

Kustwacht heeft in 2021 samen met de Defensie Materieel Organisatie(DMO) en een partner uit Noorwegen een project opgestart om de bruikbaarheid van satellietbeelden voor haar hoofdtaken te beoordelen. Momenteel is monitoring van scheepvaart op zee voornamelijk gebaseerd op AIS-gegevens en radar. Beide gegevens hebben echter hun nadelen en kwaliteitsproblemen. Dit veroorzaakt effecten zoals ontbrekende positierapporten, onvolledige tracks en 'dark vessels'. Ook levert het gebruik van AIS-data in strafzaken problemen op. Een veelbelovende oplossing is het gebruik van satellietbeelden in combinatie met artificial intelligence om schepen op zee te detecteren, identificeren en classificeren. Het project onderzoekt in drie stappen de bruikbaarheid en toepasbaarheid van deze technologie op de Noordzee. De eerste stap, waarin bruikbaarheid is onderzocht, is positief afgerond. Momenteel wordt de toepasbaarheid onderzocht.



### 1.8.2. Drones

Voor de inzet van drones of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) volgt de Kustwacht een driesporenbeleid:

1. Experimentele inzet van eigen systemen. Hiertoe heeft de Kustwacht medio 2021 een tweetal toestellen aangeschaft. De Kustwacht heeft de drones in 2022 een aantal keren experimenteel ingezet in de operaties. Naast het leren vliegen zelf, zijn er ook lessons learned opgedaan over inzet van drones t.b.v. Kustwacht scenario's (ConOps).
2. Samenwerking met partners. Hiertoe worden aan diverse samenwerkingsverbanden bijgedragen, zoals met EMSA, KNRM, Douane, RWS en ILT. RWS en ILT hebben vluchten uitgevoerd (containerdetectieproef en containersjorringen). Het uitvoeren van drie maanden surveillance op delen van de Noordzee is uitgesteld, doordat wet- en regelgeving niet gereed was voor een permit-to-fly. Samen met EMSA, CZSK-MDT, ILT, DGLM en MLA worden nu voorbereidingen getroffen om dit in de toekomst mogelijk te maken.
3. Bijdragen aan onderzoek en ontwikkeling. Hiervoor is Kustwacht een van de launching customers binnen het Nederdrone project van de Koninklijke Marine, waarin drones voor maritieme toepassing worden ontwikkeld en het ontsluiten van luchtruim boven zee wordt voorbereid.

### 1.9. Frontex

In 2022 heeft geen inzet van het Kustwachtvliegtuig voor Frontex plaatsgevonden. Reden hiervoor is de transitie van de Dornier 228 naar Dash-8. De levering van de toestellen en het bijkomende implementatietraject hebben het onmogelijk gemaakt het Kustwachtvliegtuig beschikbaar te stellen voor een Frontex-missie.

### 1.10. Personeel en organisatie Kustwacht

In het afgelopen jaar is de evaluatie van de reorganisatie 2021 afgerond. Uit deze evaluatie komt naar voren dat met de beide reorganisaties (in 2019 en 2021) de taakuitvoering zoals opgedragen ten tijde van besluitvorming (respectievelijk in 2017 en 2020) was geborgd.

Echter, uit beide evaluaties komt eveneens naar voren dat de voortgaande modernisering van de Kustwacht en toename van eisen die aan de bedrijfsvoering worden gesteld een zeer hoog beslag leggen op de huidige formatie van de Kustwacht. Uit een uitgevoerd Werkblik onderzoek door beheerder Defensie komt naar voren dat de werkdruk door een groot deel van de Kustwachtmedewerkers als (te) hoog wordt ervaren en tot werkstress leidt.

Naast het leveren van input, begeleiden en uitvoeren van vele moderniseringstrajecten (niet per se structureel), leidt een toename van regelgeving, aanscherping van afspraken met diensten, ICT-leveranciers vanuit de overheid, informatie en databeveiliging, afspraken en rapportages etc. tot structureel hoge druk op de formatie van de Kustwacht.

Deze werkzaamheden zijn niet gebonden aan een van de hoofdtaken van de Kustwacht maar betreffen de bedrijfsvoering in brede zin. Voor langere tijd huurt de Kustwacht gemiddeld negen medewerkers in uit de markt voor ondersteuning in de bedrijfsvoering.

Het advies uit de evaluatierapporten van 2019 en 2021 is om de benodigde personele capaciteit van de afdelingen van de Kustwacht dan ook periodiek opnieuw



te laten vaststellen. Waarbij rekening gehouden wordt met het absorptievermogen van de organisatie.

De Kustwacht heeft in 2022 haar formatie tegen het licht gehouden en haar gewenste personele capaciteit in kaart gebracht, die past bij de ambities van de opdrachtgevers voor de komende jaren en de eisen waaraan de bedrijfsvoering van de Kustwacht anno 2022 moet voldoen.

*Bestuurlijk vervolg - disbalans*

De benodigde personele capaciteit voor de bedrijfsvoering is bestuurlijk op de agenda gebracht tezamen met de noodzakelijk capaciteit ter uitvoering van het Gecombineerd Jaarplan 2024.



## 2. Operationele verantwoording Dienstverleningstaken

### 2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2022.

Op het vlak van de dienstverleningstaken zijn tien Kustwachttaken waarover de Kustwacht rapporteert.

Deze taken zijn:

1. Nood-, spoed- en veiligheidsverkeer
2. (Coördinatie) Opsporing en Redding (JRCC)
3. Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)
4. Inzet MIRG.NL t.b.v. brandbestrijding op schepen
5. Noodsleephulp (ERTV)
6. Noodhaven (PoR)
7. Radio Medisch advies (RMA)
8. Nautisch Beheer, vergunningverlening evenementen en NSA's
9. AIS en radar
10. Explosieven opruiming

De verantwoording gebeurt op basis van afwijkingen op de gestelde normen. Hieronder wordt in het oog springende gebeurtenis op het gebied van dienstverlening benoemd waarbij de Kustwacht een belangrijke rol heeft gespeeld:

#### **Aanvaring watertaxi en snelboot bij Terschelling, 21 oktober 2022**

De Kustwacht startte een grote zoek- en reddingsactie nadat de watertaxi Stormloper en snelboot Tiger tegen elkaar aanvoeren. De aanvaring vond net na 07:00 uur plaats bij het Schuitengat, een geul tussen Terschelling en Vlieland.

Het Kustwachtcentrum in Den Helder alarmeerde meerdere reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM) en de kustwachthelikopter. Ook drie boten van Rederij Noordgat, een politiehelikopter, de Guardian en de Terschelling, een schip van Rijkswaterstaat, kwamen ter plaatse. De veiligheidsregio Friesland schaalde op naar GRIP 3 voor de opvang van de slachtoffers. De GRIP-procedure zorgt voor onderlinge afstemming en coördinatie tussen hulpdiensten.

In de watertaxi zaten acht mensen. Vier van hen werden uit het water gehaald door de Skua, een boot van rederij Noordgat. De Arie Visser, een reddingboot van de KNRM en de kustwachthelikopter vonden nog twee mensen. Zij werden gereanimeerd. Dit mocht helaas niet meer baten. Twee personen waren op dat moment nog vermist: een 12-jarig kind en een volwassen man.

De snelboot maakte na de botsing water maar kon op eigen kracht doorvaren. De 21 opvarenden en zes bemanningsleden zijn opgevangen in Harlingen.

Einde zoekactie door Kustwacht

De zoekactie naar overlevenden is gestaakt. In het gebied is uitgebreid en intensief gezocht. Na verloop van tijd zijn de overlevingskansen helaas verstreken. De politie gaat over tot een bergingsactie. Het kustwachtvliegtuig en het kustwachtvaartuig Visarend worden ingezet ter ondersteuning van de bergingsactie.

Naar de oorzaak van de aanvaring wordt onderzoek gedaan. Team Maritieme Politie van de Landelijke Eenheid start een strafrechtelijk onderzoek naar de aanvaring. De schippers zijn volgens standaardprocedure aangehouden voor verhoor. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid doet onderzoek naar het incident.





## 2.2. Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)

Eén van de operationele doelstellingen voor de Kustwacht is het verzorgen van Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten aan de scheep- en luchtvaart als gevolg van ontvangen alarmeringen en meldingen. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het aantal alarmeringen dat op het Kustwachtcentrum is binnengekomen in de afgelopen periode.

Alarmeringen binnengekomen Kustwachtcentrum			
Jaar	2020	2021	2022
Echt	2.737	1.981	<b>2.043</b>
Vals	395	358	<b>350</b>
<b>Totaal</b>	3.132	2.339	<b>2.393</b>

Tabel 1: Alarmeringen Kustwachtcentrum

Sinds augustus 2020 wordt door de Kustwacht triage op binnenkomende meldingen toegepast. Dit heeft tot gevolg dat het aantal alarmeringen nadien gedaald is.

Sedert enige tijd is bekend dat er een gat is in de VHF-dekking bij de Randmeren, waardoor geen sluitende dekking is. De Kustwacht heeft een voorstel tot oplossing hiervan ingebracht in de KW4/7. Op het moment van samenstellen van deze rapportage heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden om dit gat te dichten. De Kustwacht kan derhalve niet voldoen aan de doelstelling van het verzorgen van NSV in dit gebied.

Een gebrekkige verbinding met SAR-eenheden op de Randmeren bemoeilijkt de hulpverlening als elke seconde telt. Dit kan leiden tot onnodige slachtoffers door uitval van essentiële communicatie bij een SAR-operatie.

Op 28 juni heeft er zich een grote storing voorgedaan binnen netwerken van Defensie. Ook het Kustwachtcentrum werd hierdoor getroffen, gedurende enkele uren heeft het Kustwachtcentrum niet kunnen beschikken over haar radioverbindingen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken zijn verkeercentrales en RCC's van buurlanden verzocht de noodfrequenties in Nederlands gebied uit te luisteren.

## 2.3. Opsporing en Redding (SAR)

Voor het 24/7 garanderen van een adequate SAR-dienst, voor het snel opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, luchtvaartuigen, mijnbouwinstallaties of betrokken bij andere activiteiten op zee heeft de Kustwacht de beschikking over diverse varende en vliegende middelen.

Er zijn geen situaties geweest waardoor de Kustwacht de SAR-taak niet heeft kunnen uitvoeren. De beschikbaarheid van de middelen wordt in hoofdstuk 5 verder behandeld.

### 2.3.1. Air Rescue Coordination Centre

In de afgelopen periode is aanhoudend contact geweest met Directoraat-Generaal Luchtvaart & Maritiem (DGLM) over de nadere uitwerking van normen die gelden voor de ARCC-taak. De Kustwacht heeft behoefte aan helderheid over deze normen





om deze taak goed uit te kunnen voeren, aangezien de Kustwacht op dit moment niet de invulling aan deze taak kan geven die zij zelf voor ogen heeft.

#### 2.4. **Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)**

Afgelopen jaar is één keer het gespecialiseerd brandweerteam (MIRG.nl) ingezet.

##### **Brand in machinekamer van tanker Hafnia Tanzanite**

In de machinekamer van de tanker is maandagochtend 5 september een brand ontstaan. De melding kwam om 06:00 uur op het Kustwachtcentrum binnen. Het schip voer op dat moment ongeveer 74 kilometer west van Scheveningen. Aan boord bevonden zich 20 bemanningsleden, de lading van het schip betrof biodiesel. De kustwacht alarmeerde verschillende eenheden waaronder het Maritime Incident Group (MIRG.nl). Dit team is gespecialiseerd in scheepsbrandbestrijding en werd met helikopters naar het schip gebracht. De brand werd uiteindelijk door de bemanning zelf geblust. Om zeker te weten dat de brand uit is voerde het MIRG.nl-team samen met bemanningsleden een controle uit in de machinekamer. Omdat de hulpmotor was uitgebrand en er veel schade was ontstaan in de machinekamer kon het schip niet meer op eigen kracht varen. De Hafnia Tanzanite is vervolgens naar een haven gesleept.

#### 2.5. **Noodsleephulp (ERTV)**

Er zijn geen afwijkingen ten aanzien van de inzetbaarheid van de Emergency Response Towing Vessels (ERTV). De ERTV's zijn in 2022 20 keer ingezet voor noodsleephulp, in twee van deze gevallen is er daadwerkelijk een sleepverbinding gemaakt door de ERTV. Daarnaast zijn de ERTV's dertien keer ingezet voor andere (SAR)taken. Ook wordt er, door uitval van de Arenden, steeds vaker een ERTV ingezet voor handhavingstaken (zie paragraaf 5.1.2).

<b>Inzet Emergency Response Towing Vessels</b>			
	<b>Ingezet (noodsleephulp)</b>	<b>Sleepverbinding gemaakt</b>	<b>Ingezet voor andere (SAR)taken</b>
<b>ERTV-N</b>	14	1	10
<b>ERTV-M</b>	2	0	1
<b>ERTV-Z</b>	4	1	2

Tabel 2: Inzet ERTV's

##### **Nieuw Kustwachtschip direct in actie**

De Protector vaart vanaf 1 augustus 2022 voor de Kustwacht. Met de komst van dit schip heeft de Kustwacht drie vaste noodhulpslepers tot haar beschikking. De Protector kwam op haar eerste dag direct in actie voor een motorjacht in de problemen.

In de nacht van 31 juli op 1 augustus sloeg de bemanning van een motorjacht alarm. Een kilometer voor de kust van Westkapelle (Zeeland) maakte het jacht water. De Protector was als eerste ter plaatse om hulp te bieden. De bemanning van de Protector hield contact met de bemanning van het motorjacht totdat de reddingboot van KNRM-station Westkapelle arriveerde. De KNRM-bemanning zette pompen over, waarna het motorjacht veilig naar de haven werd gesleept.



## 2.6. Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

In de afgelopen periode hebben er zich drie incidenten voorgedaan waarbij het Operationeel Team actief is geweest. Dit waren de volgende incidenten:

Inzet Operationeel Team Kustwacht		
Datum	Betrokken schip/schepen	Incident
31 januari 2022	Julietta D & Pechora Star	Aanvaring
19 februari 2022	Marcos V	Verlies containers
5 september 2022	Hafnia Tanzanite	Brand Machinekamer

De Kustwacht heeft in de afgelopen periode één keer bijstand gevraagd en gekregen van andere Noordzeelanden. Dit was ten behoeve van het incident met de Julietta D, hierbij is een Belgische SAR-helikopter ingezet.

## 2.7. Noodhaven (PoR)

In de afgelopen periode hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij het aanwijzen van een noodhaven noodzakelijk was.

## 2.8. Medische hulpverlening

Zeevarenden kunnen medisch adviesaanvragen via het Kustwachtcentrum. Deze aanvragen worden doorgezet naar de RMD van de KNRM. In de afgelopen periode zijn in totaal 125 aanvragen voor medisch advies binnengekomen.

Binnengekomen aanvragen Radio Medisch Advies (RMA)			
Jaar	2020	2021	2022
Binnen NL	119	123	127
Buiten NL	216	180	167
<b>Totaal</b>	<b>335</b>	<b>303</b>	<b>294</b>

Tabel 3: Aanvragen Radio Medisch Advies

Op advies van de RMD wordt een medische evacuatie uitgevoerd.

In de tabel hieronder volgt een overzicht van het aantal medische evacuaties over de afgelopen vier maanden.

Medische evacuaties			
Jaar	2020	2021	2022
Binnen NL	65	83	86
Buiten NL	9	3	2
<b>Totaal</b>	<b>74</b>	<b>86</b>	<b>88</b>

Tabel 4: Medische Evacuaties

Voor de medische zorgketen zoals het uitvoeren van medische evacuaties van een schip of platform is een HKZ- zorgsectornorm ontwikkeld. De directeur Kustwacht is regiehouder van deze keten. In het najaar 2021 is de zorgketen door Lloyd's Register geaudit en gecertificeerd. Najaar 2022 heeft er een jaarlijkse



herhalingsaudit plaatsgevonden. Een tweetal minor non-conformities zijn afgesloten en er zijn geen onvolkomenheden vastgesteld.

## **2.9. Nautisch beheer**

### *2.9.1. Beschikbaarheid Vaarwegmarkering*

De beschikbaarheid van de markeringen worden maandelijks gerapporteerd door Rijkswaterstaat Vaarwegmarkering (RWS VWM). De beschikbaarheid van het Kustwachtareaal zoals opgenomen in het vaarwegmarkeringsplan lag in 2022 gemiddeld op 92,59%. Dit ligt onder de norm van 95%. RWS geeft aan dat door de langdurige storm periode van februari & maart 2022 de schepen niet in staat zijn geweest om de storingen binnen de gestelde normtijden te verhelpen.

### *2.9.2. Vergunningverlening*

In 2022 hebben 29 evenementen plaatsgevonden. Deze vergunningaanvragen en meldingen hebben betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee waarvoor de Directeur Kustwacht is aangewezen als bevoegde autoriteit.

### *2.9.3. North Sea Activities (NSA)*

In 2022 zijn er in totaal 254 NSA's aangemeld (tegenover 119 NSA's in 2020 en 214 in 2021). Na ontvangst van een NSA-formulier worden de risico's voor het scheepvaartverkeer in kaart gebracht. Zo nodig worden voorwaarden gesteld waaronder werkzaamheden op zee mogen plaatsvinden. Voor werkzaamheden binnen de territoriale zee is de Kustwacht zelf bevoegd om voorwaarden te stellen.

### *2.9.4. Advisering omtrent te nemen vaarroutes*

In 2022 heeft het Kustwachtcentrum 28 containerschepen (>200 meter) opgeroepen, welke aan de criteria voldeden. Zes daarvan hebben het advies van het Kustwachtcentrum om de Noordelijke scheepvaartroute (TSS East Friesland) te volgen niet opgevolgd. Daarnaast heeft het Kustwachtcentrum 362 containerschepen (t/m 200 meter) opgeroepen en gewezen op maatregelen zoals opgenomen in het navigatiebericht ten aanzien van de vaarroutes.

### *2.9.5. Bijzonderheden*

Wegens de toename van het aantal windparken op zee, neemt ook de werklast bij Nautisch Beheer toe. Nautisch Beheer is betrokken bij deze medegebruik projecten om RWS te adviseren op aspecten van scheepvaartveiligheid. Daarnaast zal de doorvaartpassage worden gemarkeerd met betoning zodat vaartuigen onder voorwaarden deze passage kunnen volgen.

Als gevolg van de sanctiemaatregelen tegen Russisch gevlagde schepen heeft Nautisch Beheer extra ankercapaciteit voorbereid. Achteraf is deze extra capaciteit niet nodig gebleken.

Vanwege de oorlog in Oekraïne heeft de minister van EZK versnelt toestemming gegeven voor het ontvangen van LNG-brandstof in de Eemshaven. Totdat het Duitse loodswezen gereed is om LNG-tankers te beloodsen via Duits zeegebied, wordt de niet-officiële route tussen TSS East Friesland en het Nederlandse loods station tijdelijk gedoogd.



### 2.9.6. Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen			
Jaar	2020	2021	2022
ESO	5	9	7
ZESO	1	1	2

Tabel 5: Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

Hieronder is een beschrijving opgenomen van de twee zeer ernstige scheepvaartongevallen die in 2022 plaats hebben gevonden.

#### **Zeiljacht strandt op Gronden van Stortemelk nabij Terschelling, 20 maart 2022**

Rond 04.55LT krijgt het KWC van de VC Brandaris een melding dat het een zeiljacht waarneemt dat zich op de Gronden van Stortemelk bevindt. Met het schip is geen contact te krijgen. Enige tijd later krijgt de Kustwacht een EPIRB-alarm binnen, het noodbaken behoort toe aan een Duits zeiljacht en komt overeen met de positie van het schip in het Stortemelk.

Verschillende reddingseenheden worden gealarmeerd. Zo'n tien minuten na het EPIRB-alarm komt er een telefoontje via 112 binnen. Het is de eigenaar van het jacht die aangeeft dat alle vier de opvarenden het schip hebben verlaten en in een reddingsvlot zitten. De eerste reddingboot ter plaatse heeft het vlot gelokaliseerd en de opvarenden aan boord genomen, enkelen van hen waren onderkoeld maar verder in redelijke gezondheid. Het zeiljacht blijkt dan gezonken te zijn. De volgende dag is het schip geborgen door een berger.

#### **Kapseis Noorse catamaran boven Vlieland, 15 september 2022**

Rond 16.45LT PLB (406) komt een alert binnen vanuit Toulouse. Rond dezelfde tijd belde de Noorse kustwacht met volgende informatie over omgeslagen zeiljacht met 2 personen aan boord. De personen zijn op de kiel gaan zitten en uiteindelijk door een reddingboot ervan af gehaald. Een sleper maakt sleepverbinding, maar het blijkt lastig om het jacht binnen te slepen. Uiteindelijk is de sleep is gebroken en drijft het jacht door wind en stroom af naar de kust van Vlieland. In de vroege morgen van de volgende dag is het jacht aangespoeld op het strand van Vlieland (noordkant).

### 2.10. AIS

De beschikbaarheid van het AIS-systeem t.b.v. SafeSeaNet was het afgelopen jaar 99,99%. Er heeft zich één storing voorgedaan. Als gevolg van een netwerkstoring is de verbinding op 18 oktober 2022 gedurende 20 minuten niet beschikbaar geweest.

### 2.11. Explosieven opruiming

Er zijn geen afwijkingen op de gestelde zorgnorm voor het ruimen van explosieven.

Explosievenoverzicht 2022													
Explosieven Beneficial Cooperation 2022	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
Gemelde explosieven	7	6	2	2	4	20	4	6	3	3	6	3	66
Vernietigde explosieven	3	0	5	0	5	16	4	9	1	4	4	3	54
Explosieven niet aangetroffen	0	1	2	2	2	3	0	2	0	0	1	0	13

Tabel 6: Explosieven overzicht



### 3. Operationele verantwoording Handhavingstaken

#### 3.1. Algemeen

De verantwoording van de handhavingstaken vindt plaats aan de hand van in het Gecombineerd Jaarplan opgenomen tabellen.

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de vastgestelde gemeenschappelijke doelen:

- Verbetering van de verkeersveiligheid op zee;
- Verbetering naleving milieuregelgeving;
- Bestrijding criminaliteit;
- Bevorderen naleving Visserijbeleid.

De operationele verantwoording wordt gepresenteerd in onderstaande tabellen. IGO-opdrachten worden apart vermeld in paragraaf 3.8.

#### 3.2. Ontwikkelingen handhaving

In het begin van 2022 is de planning van de handhavingsactiviteiten op basis van het UPH 2022 voortvarend ter hand genomen. De door de Covid-19 pandemie veroorzaakte beperkingen in 2020 en 2021 waren aan het begin van 2022 nauwelijks meer van toepassing. De in het UPH geformuleerde handhavingsdoelen leken dan ook haalbaar en werden door middel van een aantal door het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) geïnitieerde themaweken gepland. Deze concrete planningscyclus door de medewerkers van het MIK is een essentiële stap omdat de Kustwacht een informatie gestuurd opdrachten (IGO)-proces hanteert. Daarbij spelen de operationele analisten van het MIK een grote rol omdat zij de maritieme risico's kunnen duiden en omzetten in concrete informatie gestuurde opdrachten (IGO's). Zo is een planning gemaakt voor het hele jaar 2022.

De Zeearend en de Visarend waren in 2022 voor een groot gedeelte niet inzetbaar conform de met de Rijksrederij contractueel afgesproken normen. Het inzetbaarheidspercentage lag op 59%.

De lage inzetbaarheid van de handhavingsvaartuigen Visarend en Zeearend en de lage bezettingsgraad van de handhavingsdesk hebben tot gevolg dat de Kustwacht haar handhavingstaken op zee niet langer kan uitvoeren cf. de opdracht, wat in de zomermaanden door DKW is aangekaart bij de voorzitter van de RvdKW. Ter gedeeltelijke vervanging van deze vaartuigen is veelvuldig een beroep gedaan op de bemanning van het ERTV Guardian, maar deze oplossing is niet toekomstbestendig gezien de taken van de Guardian op het gebied van scheepvaartveiligheid

In samenwerking met de Rijksrederij en de opdrachtgevers wordt gezocht naar een oplossing voor de handhavingsschepen.

Voor de bezetting van de handhavingsdesk hebben rapportages van de Kustwacht en hernieuwde vragen van de Kustwacht tot op heden niet tot een betere bezetting geleid, waardoor de uitvoering van handhavingstaken serieus in gevaar komt.

In aanvulling op de handhavingstaken uit het handhavingsplan vindt handhaving plaats op de door de EU afgekondigde sancties tegen Rusland. Daarnaast vindt overleg plaats met de buurlanden over best-practices. Inmiddels zijn er bestuurlijke initiatieven ontplooid om te komen tot een verbetering van de uitvoering van taken.



Hieronder worden een aantal in het oog springende gebeurtenissen op het gebied van handhaving benoemd waarbij de Kustwacht een belangrijke rol heeft gespeeld:

**ERTV als Drone-moederschap**

De ERTV's hebben goed werk verricht bij de toezichttaak als 'drone-moederschap' voor en samen met ILT. Door de inzet van deze eenheden is het geplande toezicht op containersjorringen in 2022 voor een groot gedeelte conform plan uitgevoerd.

**SAR-actie bleek illegale mensensmokkel**

Sinds medio 2022 beschikt de Kustwacht over drie ERTV's. Eén van deze eenheden is tijdens een SAR-actie ingezet om de opvarenden van een waterscooter af te halen. Na de redding bleek echter dat het om een gestolen waterscooter ging en dat de opvarenden bezig waren met een illegale mensensmokkel actie naar het VK. Door het snelle handelen van de bemanning van de ERTV is het bewijsmateriaal veiliggesteld en overgedragen aan de Politie en KMar.

**Samenwerking diensten verdacht schip**

Tijdens de laatste week van 2022 zijn alle beschikbare operationele varende eenheden van de Kustwacht en de nieuwe helikopter ingezet om een verdacht schip onder fysiek toezicht te houden en vanuit de helikopter een boarding met een controleteam van de Douane uit te voeren.



### 3.3. Totaal uitgevoerde controles

Hieronder het totaaloverzicht uitgevoerde controles per beleidsdoelstelling.

<b>Totaaloverzicht Handhaving</b>						
	mei t/m augustus	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	Totaal aantal PV aangezegd	Totaal aantal Bestuurlijke maatregel	Totaal aantal Waarschuwing
1	Verbetering verkeersveiligheid op zee	<b>1466</b>	472	275	12	185
2	Verbetering naleving milieuregelgeving	<b>101</b>	11	0	0	0
3	Bestrijding criminaliteit	<b>302</b>	13	3	0	10
4	Bevordering naleving Visserijbeleid	<b>227</b>	20	9	0	11
	<b>Totaal</b>	<b>2096</b>	<b>516</b>	<b>287</b>	<b>12</b>	<b>206</b>

Tabel 7: Totaaloverzicht resultaten handhaving

### 3.4. Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2022 geresulteerd in 1.466 controles. Tijdens deze controles zijn 472 overtredingen geconstateerd, dit is 32% van de totaal uitgevoerde controles. Dit is een lichte stijging ten opzichte van voorgaande jaren.

<b>Verbeteren verkeersveiligheid op zee</b>					
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtredingen t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2020	1114	284	25%	204	18%
2021	1291	336	26%	232	18%
<b>2022</b>	<b>1466</b>	<b>472</b>	<b>32%</b>	<b>275</b>	<b>18%</b>

Tabel 8: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 1



### 3.5. Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft over 2022 geresulteerd in 101 controles. Tijdens deze controles zijn 11 overtredingen geconstateerd, dit is 11% van de uitgevoerde controles. De Kustwacht beschikt niet over informatie over de afhandeling van overtredingen op het gebied van strafbare lozingen. Deze afhandeling vindt plaats door het Team Maritieme Politie. Daarnaast werden in het verleden controles op Natura2000 gebieden gerapporteerd, in 2022 was dat echter geen aandachtsgebied. Dit verklaart tevens de daling van het aantal PV's.

Verbeteren naleving milieuregelgeving					
jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtredingen t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2020	26	11	42%	6	23%
2021	153	38	25%	18	12%
<b>2022</b>	<b>101</b>	<b>11</b>	<b>11%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>

Tabel 9: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 2

### 3.6. Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft over 2022 geresulteerd in 302 controles. Tijdens deze controles zijn 13 overtredingen geconstateerd, dit is 4% van de totaal uitgevoerde controles en ligt in lijn met voorgaande jaren.

Bestrijding criminaliteit					
jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtredingen t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2020	418	12	3%	8	2%
2021	312	18	6%	5	2%
<b>2022</b>	<b>302</b>	<b>13</b>	<b>4%</b>	<b>3</b>	<b>1%</b>

Tabel 10: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 3





### 3.7. Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft over 2022 geresulteerd in 227 controles. Tijdens deze controles zijn 20 overtredingen geconstateerd, dit is 9% van de totaal uitgevoerde controles en ligt in lijn met voorgaande jaren.

Bevordering naleving Visserijbeleid					
jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtredingen t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2020	164	4	2%	3	2%
2021	178	18	10%	15	8%
<b>2022</b>	<b>227</b>	<b>20</b>	<b>9%</b>	<b>9</b>	<b>4%</b>

Tabel 11: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 4



## 4. Operationele verantwoording Maritieme Security taken

### 4.1. Algemeen

Vanaf 2022 heeft de Kustwacht drie concrete nieuwe taken of uitbreidingen van bestaande taken op het gebied van Maritieme Security. Dit betreft:

- Analyse van de Security Pre-Arrival Informatie van bezoekende schepen;
- Duly Authorized Officer (DAO)-rol Noordzee;
- Toestemmingsverlening inzet private gewapende beveiligers als bijstand tegen Piraterij (Wet Bescherming Koopvaardij).

### 4.2. Security Berichtgeving

#### *ISPS/Dreigingsberichtgeving*

In het afgelopen jaar heeft de Kustwacht wekelijks, via de Maritieme Security nieuwsbrief, de bij haar bekende relevante dreigingsinformatie, gedeeld met de betrokken netwerkpartners. Wanneer nodig wordt een bericht acuut doorgezet aan het voorzitterschap van de expertgroep (NCTV & IenW DGLM).

Er is in 2022 zes keer sprake geweest van een International Ship & Port Facility (ISPS) securitylevel change of waarschuwing die is doorgezet aan de veiligheidsofficieren van de rederijen. Op deze wijze worden zeevarenden op de hoogte gehouden van veranderde veiligheidsomstandigheden. Tevens is er bijzondere aandacht geweest m.b.t. het risicogebied i.r.t. de oorlog tussen Oekraïne en Rusland.

#### *LRIT (Long Range Identification and Tracking)*

In 2022 is geen informatie over meldingen van kwesties betreffende LRIT beschikbaar. In het nieuwe systeem Guardian Coastguard is LRIT geïmplementeerd.

### 4.3. Pre-arrival & DAO

Voor de Duly Authorised Officer (DAO) rol moet de Kustwacht de vervolg DAO-opleidingen voor nieuwe medewerkers nog beleggen binnen haar afdeling opleidingen. De kwartiermakers zijn verder het DAO-proces aan het uitwerken om deze binnen de Kustwachtorganisatie te implementeren.

De kwartiermakers lopen tegen een aantal punten op die de uitvoering van de pre-arrival analyse taak belemmeren/blokkeren:

- De Ship Security Pre-Arrival Information (SSPI) is de basisinformatie waarvan uit de pre-arrival analyse wordt gestart. De Kustwacht heeft tot op heden nog geen beschikking tot de SSPI omdat er geen aansluiting is gerealiseerd met het (Maritime) Single Window.
- Voor de aansluiting op het Single Window is een doorontwikkeling van het systeem Kustwacht systemen nodig, wat tevens een scope-uitbreiding van het MOC-project betekent. Voorfinanciering voor de koppeling is in handen bij het ministerie van IenW, voor de overige financiering is nog geen besluit genomen.

Om toch stappen te maken met het voorbereiden van de pre-arrival analyse taak zijn de kwartiermakers een samenwerkingsproject begonnen met een aantal Kustwachtpartners om de kwaliteit van de Ship Security Pre-Arrival Information (SSPI) data te verbeteren, zodat er een betere naleving komt op de SSPI aanmeldingseisen. Dit project is gestart met ILT, Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam. Als vervolg op dit project willen de kwartiermakers in de



toekomst ook met de andere havens eenzelfde samenwerking aangaan. Hiervoor zijn in 2022 een aantal havenbedrijven al bezocht.

In 2022 kon de Kustwacht de pre-arrival analyse taak niet uitvoeren conform de opdracht.

#### **4.4. Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij**

Met de komst van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) is er voor scheepseigenaren van Nederlands gevlagde schepen een extra mogelijkheid gekomen om hun schip met gewapende beveiligers te beschermen tegen piraterij. Tot voor kort was dit alleen mogelijk met militairen (Vessel Protection Detachment). Vanaf 1 februari 2022 kan dit volgens de wet, zij het onder strikte voorwaarden, ook met particuliere, gewapende beveiligers (Private Contracted Armed Security Personnel). Deze mogelijkheid geldt alleen voor de zogenaamde (High) Risk Area, het gebied rondom de Golf van Aden en de Hoorn van Afrika bij Somalië. De Kustwacht is bij wet aangewezen om al dan niet toestemming te verlenen voor het varen met PCASP. Uitgangspunt van de wet is VPD tenzij. Dit betekent dat een aanvraag voor PCASP alleen kan worden toegewezen indien een VPD niet of niet tijdig in de aanvraag kan voorzien. Echter indien voor de inzet van een VPD meer dan 40% extra kosten moeten worden gemaakt of wanneer er meer dan 100 zeemijl moet worden omgevaren gebiedt de wet om alsnog toestemming te verlenen om te varen met PCASP aan boord.

Het verlenen van toestemming voor de inzet van een PMSC (Private Maritime Security Company) in het kader van de WtBK is een nieuwe taak voor de Kustwacht. De aanvragen worden al enige tijd met succes afgehandeld. Onlangs heeft een audit plaatsgevonden door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Hieruit is gebleken dat het proces goed is ingeregeld, conform wet- en regelgeving. Sinds 1 oktober is de functie van Coördinator WtBK structureel ingevuld.

Tevens is er aandacht besteed aan het verfijnen van het proces aan de hand van de eerste praktijkervaringen. Een en ander in nauw overleg met de gebruikelijke overheidspartners, scheepsbeheerders en brancheorganisaties.



### PCASP

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport heeft op 23 juni de eerste vergunning verleend aan een PMSC. Dit bedrijf mag nu ook de inzet van PCASP als dienstverlening aanbieden aan scheepsbeheerders van Nederlands gevestigde schepen. In de cijfers zijn vanaf deze datum de aanvragen meegenomen. In de periode van 1 februari tot 23 juni en zelfs daarvoor zijn wel beperkt aanvragen ingediend die echter niet in behandeling konden worden genomen wegens het ontbreken van een geldige vergunning. Waar in de tabel gesproken wordt over 'niet in behandeling genomen' betekent dat de aanvraag niet compleet was of verkeerde informatie bevatte.

### Vessel Protection Detachments (VPD)

In de eerste helft van 2022 kwamen relatief veel aanvragen voor VPD bij de Kustwacht binnen. Vanaf het moment dat de eerste vergunning werd afgegeven was duidelijk merkbaar dat de scheepsbeheerders in veel gevallen willen kiezen voor PCASP. Mogelijke reden hiervoor is dat dit aanzienlijk goedkoper is. In de praktijk is te zien dat de kosten voor de inzet van een PCASP rond de 7 k€ per inzet ligt, terwijl de kosten voor een VPD doorgaans meer dan 50 k€ per inzet bedragen.

In 2022 heeft de Kustwacht 64 aanvragen ontvangen. Onderstaande tabel geeft een beeld van het resultaat van het proces van toestemmingsverlening.

Bijstandsaanvragen bescherming Koopvaardij				
Jaar		2020	2021	2022
Toegewezen	VPD	8	19	<b>17</b>
	PCASP	-	-	<b>41</b>
Afgewezen	VPD	0	1	<b>4</b>
	PCASP	-	-	<b>1</b>
Niet in behandeling genomen	VPD/PCASP	3	0	<b>1</b>
<b>Totaal</b>		11	20	<b>64</b>

Tabel 13: bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij

## 4.5. Focal point ReCAAP

### Focal point ReCAAP Activiteiten

In 2022 is zeven keer sprake geweest van een Incident Alert of Warning vanuit ReCAAP. Deze zijn conform de daarvoor bestaande ReCAAP Focal Point procedure doorgezet aan de Company Security Officers (CSO's) van Nederlandse zeeschepen. Door het NL Focal Point is er één keer een incident report opgemaakt. Er zijn vijf ReCAAP Focal Point workshops en meetings bijgewoond.



#### 4.6. Communicatie en informatievoorziening maritieme security incidenten

##### *Maritieme security Incidenten Noordzee*

In de afgelopen periode zijn er geen Maritieme security Incidenten op de Noordzee geweest.

##### *SSAS alert*

In 2022 is 12 keer sprake geweest van een SSAS-alert dat bij het Kustwachtcentrum is binnengekomen. Het CCC heeft actie ondernomen conform procedure, i.o.m. de reder en DCC IenW. Alle meldingen waren vals alarm.

<b>SSAS alert meldingen</b>			
<b>Jaar</b>	2020	2021	<b>2022</b>
Vals alarm	14	11	<b>12</b>
Echt alarm	0	0	<b>0</b>
Onbekend	0	0	<b>0</b>
<b>Totaal</b>	14	11	<b>12</b>

Tabel 14: SSAS alert meldingen



## 5. Middelen

### 5.1. Varende eenheden

#### 5.1.1. Algemeen

De Kustwacht heeft al sinds 2021 te maken met veel uitval van de handhavingsvaartuigen. Helaas zijn de problemen bij de inzet van de patrouillevaartuigen Visarend en Zeearend in 2022 niet opgelost. Behoudens het feit er veel uitval is door storingen en defecten aan de vaartuigen, ook na uitvoering van gepland onderhoud in 2022, wordt een aanzienlijk van de uitval veroorzaakt door een tekort aan nautisch personeel aan de zijde van de Rijksrederij. Het komt veelvuldig voor dat zelfs een geruime tijd voor aanvang van de geplande dienst al bekend is dat de Rijksrederij niet voldoende bemanning kan leveren om de Arenden operationeel inzetbaar te krijgen t.b.v. de handhavingstaken van de Kustwacht.

De lage inzetbaarheid van deze vaartuigen heeft tot gevolg gehad, dat de Kustwacht haar handhavingstaken op zee niet langer kon uitvoeren cf. de opdracht, wat in de zomermaanden door DKW aangekaart is bij de voorzitter van de RvdKW. In samenwerking met de Rijksrederij en de opdrachtgevers wordt gezocht naar een oplossing voor de schepen

In de twee volgende paragrafen is de gewijzigde inzet zichtbaar gemaakt per scheepstype.



### 1.1.1 De Arenden

#### Realisatie

De realisatie ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2022 59%. In plaats van een toename ten opzichte van 2021 was er sprake van een afname van maar liefst 20%. Met name in september tot en met december was de realisatie laag, namelijk 44%, waardoor het jaargemiddelde aanzienlijk is gedaald. Vooral het niet tijdig en in voldoende mate beschikbaar zijn van nautische bemanningen en de uitval van de schepen door onderhoud hadden een negatief effect op de inzetbaarheid van de Arenden. Dit heeft geresulteerd in een sterk verminderde aanwezigheid en pakkans op het water.

Arenden	jan-april	mei-aug	sept-dec	totaal
<b>2022</b>				
Realisatie	1.173	1.336	815	3.324
Gecombineerd jaarplan	1.867	1.867	1.867	5.601
<b>Percentage tov GJP</b>	<b>63%</b>	<b>72%</b>	<b>44%</b>	<b>59%</b>
Geplande uren	2.023	2.177	1.584	5.784
Uitval	850	841	769	2.460
<b>Percentage uitval</b>	<b>42%</b>	<b>39%</b>	<b>49%</b>	<b>43%</b>

Tabel 15: Inzet uren Arenden

#### Uitval

Het verschil tussen geplande uren (5.784) en gerealiseerde uren (3.324) betreft uitval. Deze uitval van 2.460 uur in 2022 was relatief hoog. De Covid-19 maatregelen die aan het begin van het jaar 2022 nog duidelijk aanwezig waren, het vele onderhoud en het bij herhaling niet beschikbaar zijn van nautische bemanningen, hebben een negatief effect gehad op de inzetbaarheid van de Arenden. Het effect hiervan was een verminderde aanwezigheid op de Noordzee en daarmee potentieel tot ander gedrag van Noordzee-gebruikers. Deze verminderde aanwezigheid is deels gecompenseerd door het inzetten van de Guardian voor handhavingstaken (723 uur).

Het percentage uitval van 43% kan onderverdeeld worden naar personele uitval 29%. Onder personele uitval wordt de uitval van de nautische bemanning verstaan. De uitval door meteo betrof 8% en 6% door techniek.



### 5.1.2. Barend Biesheuvel

De realisatie ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2022 85%. De realisatie blijft hiermee achter t.o.v. het doelgemiddelde. Dit wordt veroorzaakt door de eerste periode van dit jaar, de realisatie was toen slechts 69%. In de laatste periode van dit jaar was het percentage 99%.

Barend Biesheuvel	jan-april	mei-aug	sept-dec	totaal
<b>2022</b>				
Realisatie	1.015	1.277	1.452	3.744
Gecombineerd jaarplan	1.472	1.472	1.472	4.416
<b>Percentage tov GJP</b>	<b>69%</b>	<b>87%</b>	<b>99%</b>	<b>85%</b>
Geplande uren	1.247	1.373	1.670	4.290
Uitval	232	96	218	546
<b>Percentage uitval</b>	<b>19%</b>	<b>7%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>

Tabel 16: Inzet Barend Biesheuvel

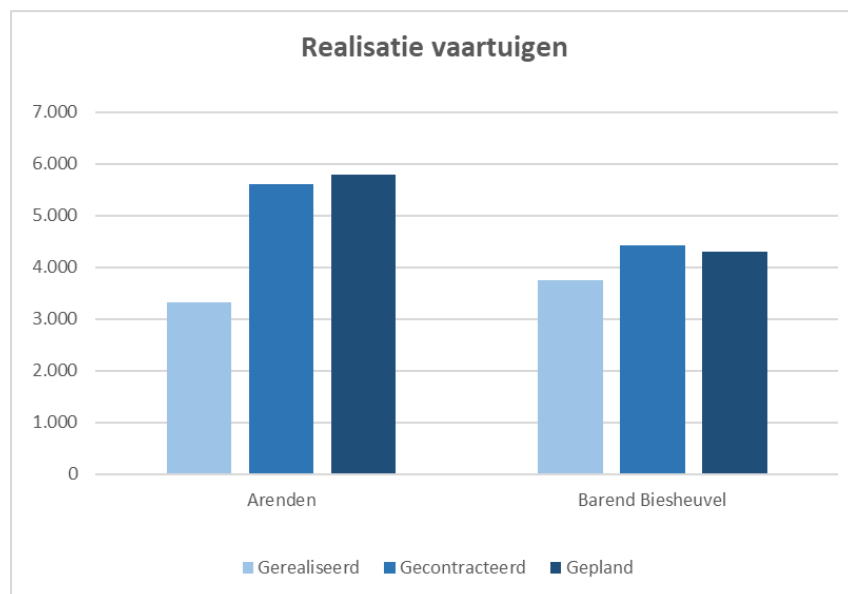
#### Uitval

De totale uitval ten opzichte van de ingeplande uren bedroeg meteo 4%, techniek 5% en personele uitval 4%, de uitval overige is 13%.

De Barend Biesheuvel had van mei tot juni 2022 veel uitval, dit werd veroorzaakt door een niet werkend Public Address systeem (omroepsysteem). De niet-planmatige uitval van de varende eenheden resulteerde in een verminderde zichtbaarheid op de Noordzee en daarmee potentieel tot ander gedrag van Noordzee-gebruikers. De optimalisatie van de inzetbaarheid van de varende eenheden is elke maand onderwerp van overleg met de Rijksrederij.

#### Samenvatting realisatie

In navolgend overzicht is de realisatie in uren van de beide Arenden en de Barend Biesheuvel opgenomen.



Figuur 1: Realisatie vaartuigen t.o.v. contract Rijksrederij





*1.1.2 Emergency Response Towing Vessel (ERTV)*

Voor zowel de ERTV-Noord, Midden als de ERTV-Zuid is de beschikbaarheid in 2022 100% geweest. In het geval dat een schip zelf niet beschikbaar was, is voor adequate vervanging gezorgd. Deze vervanging heeft plaatsgevonden volgens contractuele verplichtingen.

*5.1.3. Alkmaar klasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV)*

De mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Koninklijke Marine worden ingezet voor het ruimen van zeemijnen en explosieven op de Noordzee. De samenwerking met de AMBV en Kustwacht wordt de Beneficial Cooperation Operation (BCO) genoemd. In 2022 zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd (zie paragraaf 2.11).



## 5.2. Vliegende eenheden

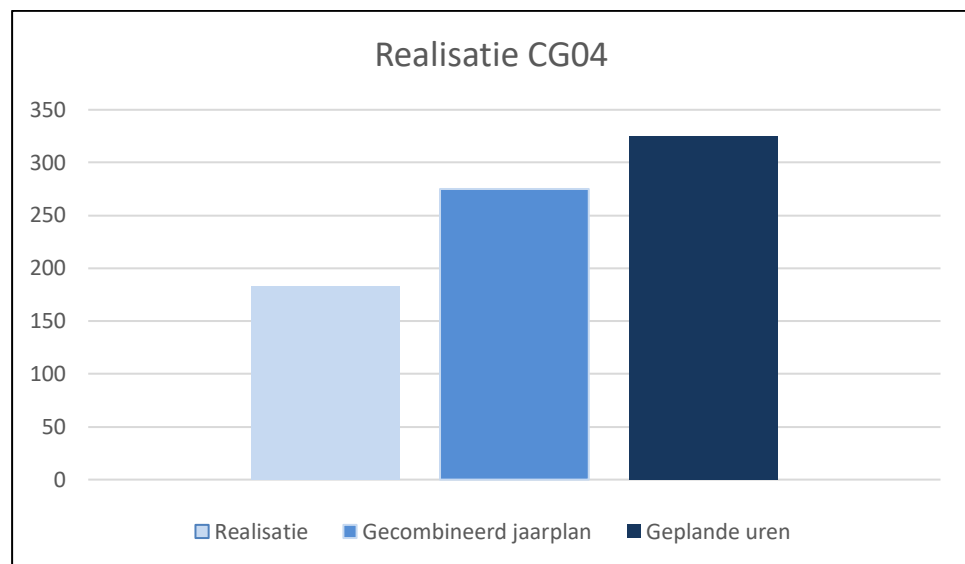
### 1.1.3 Politiehelikopters

De AW139 politiehelikopter (CG04) van de Nationale politie heeft in 2022 183 uur (67% van het doel) gevlogen. De uitval bedroeg 142 uur. Hiervan had 8% van de uitval een technische reden, 9% had een personele oorzaak, 27% van de uitval betrof overige oorzaken. Dit laatste heeft vooral te maken met alternatieve inzet door de politie.

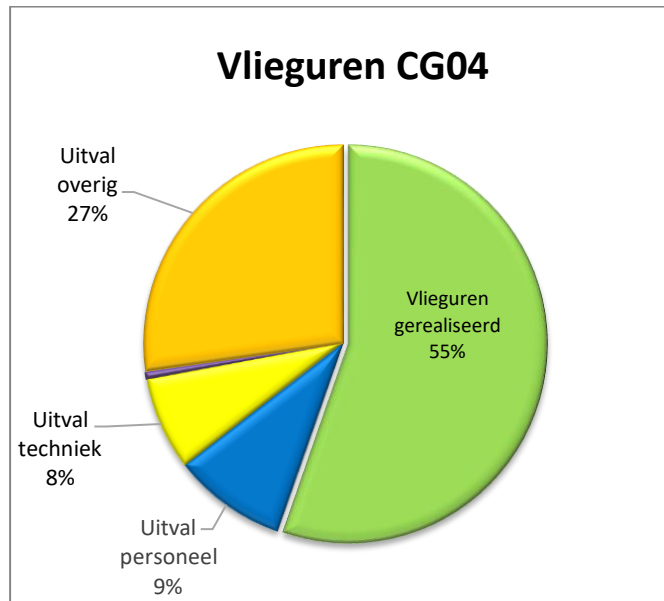
De helikopter is voor 325 uur ingepland geweest, 118% van het doel voor 2022 (275 uur).

Het hoge percentage uitval overige heeft te maken gehad met inzet voor andere politietaken waardoor het halen van de doelstelling al langere tijd onder druk staat. Tijdens uitvaluren heeft geen invulling van de handhavingstaken plaats kunnen vinden. Dit heeft geleid tot verminderde toezicht op de Noordzee.

De AW139 wordt alleen voor SAR gebruikt als de helikopter zich in de omgeving van een incident bevindt, ook wanneer deze niet voor Kustwachttaken vliegt. De verminderde inzet voor Kustwachttaken heeft dan ook geen invloed gehad op de uitvoering van de nationale opsporings- en reddingstaak.



Figuur 2: Realisatie politiehelikopter t.o.v. GJP en planning



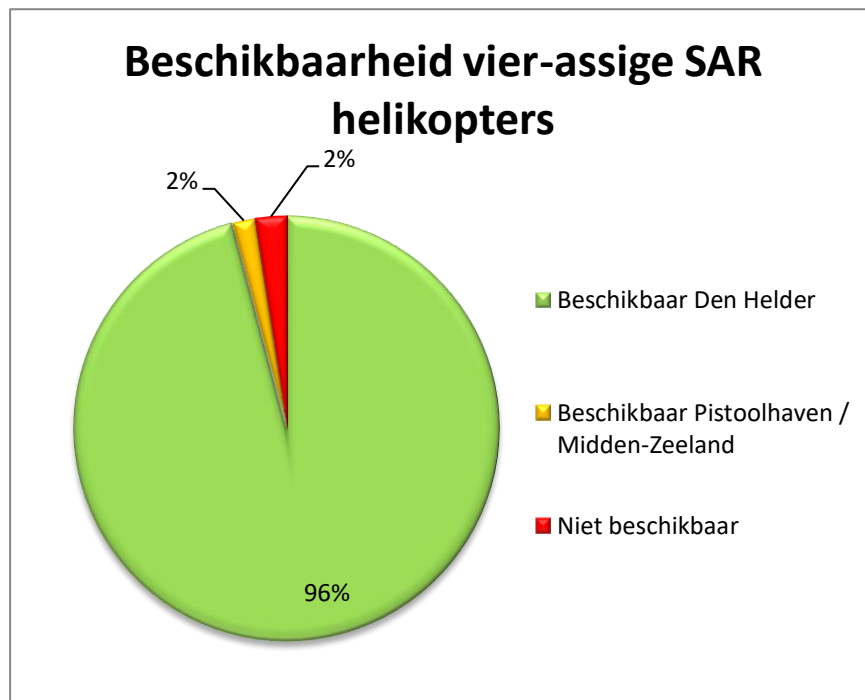
Figuur 3: Uitval CG04 t.o.v. planning

1.1.4

*SAR-helikopters*

Er zijn geen afwijkingen te rapporteren op de gestelde zorgnorm dan wel de afspraken met de helikoptermaatschappijen.

Van de beschikbare uren (8760) is er 98% van de tijd minimaal één vier-assige helikopter beschikbaar geweest.



Figuur 4: Beschikbaarheid vier-assige SAR-helikopters

Per 4 november 2022 heeft de Kustwacht de beschikking over SAR-helikopters van een nieuwe leverancier. In de volgende tabel is de beschikbaarheid per helikopterleverancier inzichtelijk gemaakt.



<b>Beschikbaarheid SAR-helikopters per leverancier</b>	
<b>Helikoptermaatschappij</b>	<b>Beschikbaarheid</b>
Type: AS365 (1 jan – 4 nov 2022)	97%
Type: AW189 (4 nov – 31 dec 2022)	100%
<b>Totaal</b>	<b>98%</b>

Tabel 17: Beschikbaarheid SAR-helikopters

De SAR-helikopters die de Kustwacht vanaf begin november tot zijn beschikking heeft, zijn van het type AW189 (zie 1.6.2 voor meer informatie). Deze heli's zijn allemaal 4-assig. Elk van deze helikopters kan maximaal 19 personen per keer redden. Daarmee kan met één beschikbare helikopter voldaan worden aan de zorgnorm. Contractueel kan de Kustwacht in 98% van de tijd beschikken over twee SAR-helikopters.

De Kustwachthelikopter fungeert incidenteel op verzoek als back-up voor patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden.

#### 1.1.5 *Kustwachtvliegtuig*

De Kustwacht had tot 31 oktober de beschikking over twee Dorniers-228. Op die dag is de eerste Dash-8 in gebruik genomen, op 9 december is daar de tweede Dash-8 bijgekomen. De nieuwe vliegtuigen worden gehuurd van en onderhouden door een commerciële partij. Zij zijn ook verantwoordelijk voor het leveren van de piloten. Met de komst van de nieuwe vliegtuigen vervalt deze taak voor de luchtmacht en de marine.

De nieuwe vliegtuigen bieden meer mogelijkheden. De toestellen hebben bijvoorbeeld een moderne radar die het aanwezige scheepvaartverkeer in een groot zeegebied in kaart brengt. Ook beschikken ze over de mogelijkheid om rookmarkeerders en boeien om een locatie te markeren tijdens zoekacties en een groter vliegbereik.

##### *Ready 90*

De beschikbaarheid van het Kustwachtvliegtuig dient te voldoen aan twee normen: de beschikbaarheid van personeel en vliegtuig om binnen 90 minuten na een melding te kunnen opstijgen: "Ready 90" (R90) en de beschikbaarheid van het vliegtuig voor dagelijks geplande vluchten.

Het R90 beschikbaarheidspercentage in de 2022 was 87%.

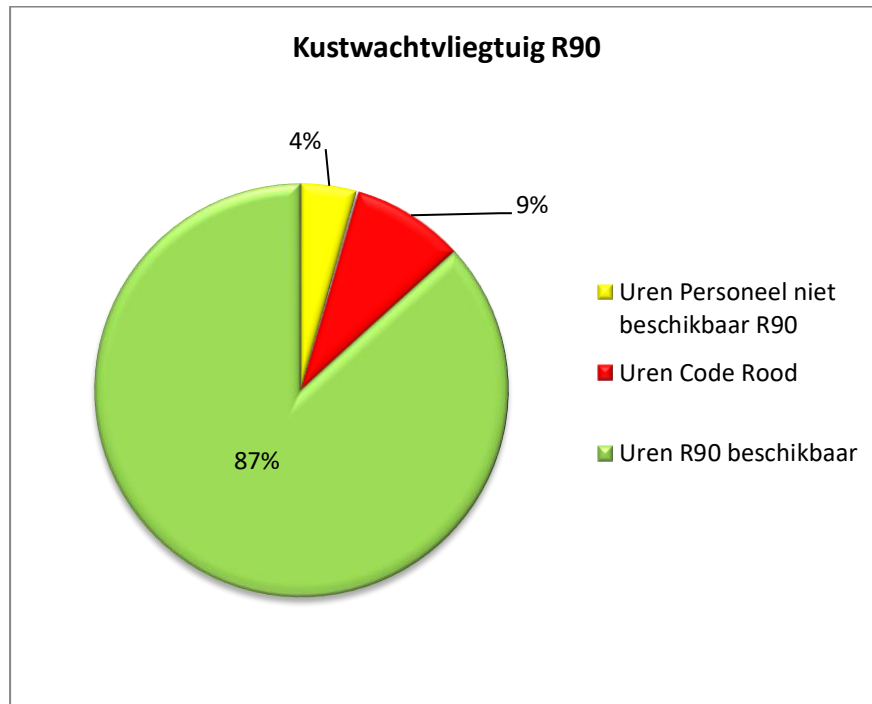
##### *Technisch*

De uitval techniek was 9%. Uitval techniek betekent dat er geen R90 capaciteit beschikbaar was door uitval van beide vliegtuigen, met een technische oorzaak.

##### *Personeel*

Tijdens 4% van de tijd was er geen R90 beschikbaar door uitval van personeel. De uitval met een personele oorzaak is voornamelijk veroorzaakt door ATW-overschrijding.

Gevolg van een lager beschikbaarheidspercentage is een verminderde zichtbaarheid boven de Noordzee en een verminderde bruikbare SAR-capaciteit waardoor de kans bestaat dat mensen op een later moment gevonden worden tijdens een zoekactie.

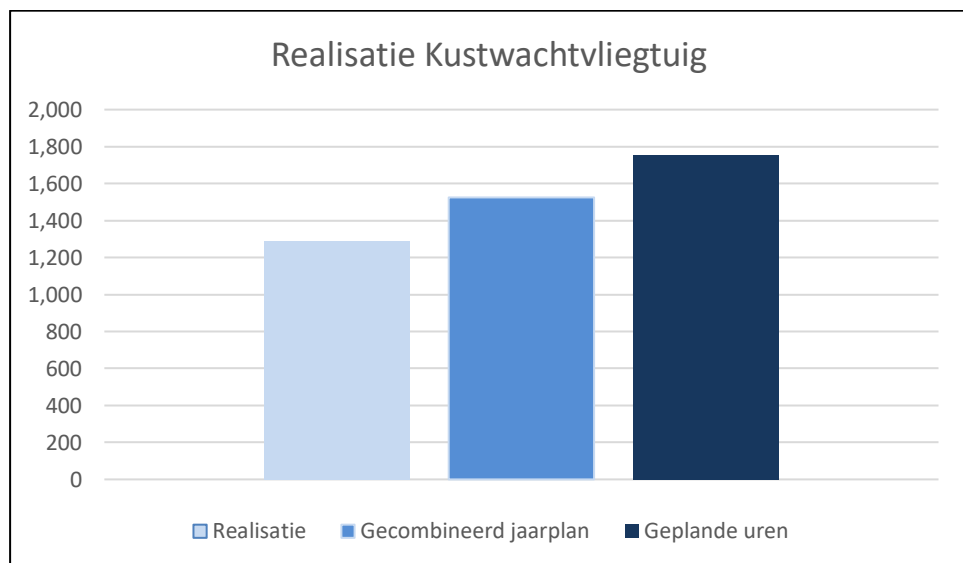


Figuur 5: Overzicht Kustwachtvliegtuig R90 beschikbaarheid

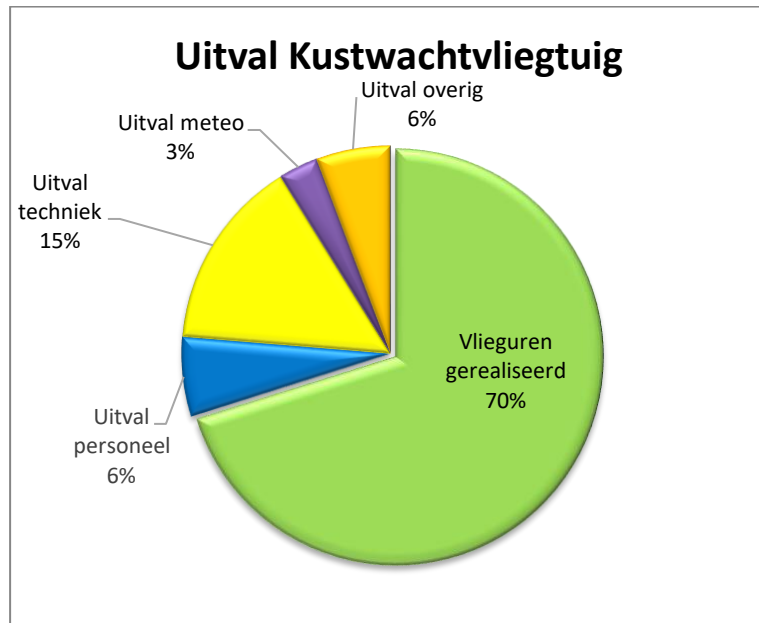
#### Realisatie

De verschillende toestellen hebben in 2022 in totaal 1290 uren gevlogen. Het doel conform GJP voor 2022 was 1525 uur. Hiervan is 85% gerealiseerd. De uitval (t.o.v. de planning) door meteo is 3%, de uitval met een personele oorzaak 6%, uitval met een technische oorzaak bedraagt 16% en 5% door overige oorzaken.

Om te voldoen aan de contractuele afspraken zijn 15% extra uren gepland door de Kustwacht.



Figuur 6: Realisatie Kustwachtvliegtuig t.o.v. GJP en planning



Figuur 7: Uitval Kustwachtvliegtuig t.o.v. planning

### 5.3. Personeel

#### 5.3.1. Bezetting handhavingsdesk

Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2020 tot en met 2022 per maand													
Jaar	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Gemiddeld
2020	84%	72%	77%	75%	90%	83%	80%	90%	86%	77%	89%	78%	82%
2021	86%	77%	83%	81%	89%	90%	80%	56%	70%	82%	73%	72%	78%
2022	68%	71%	78%	82%	74%	81%	62%	44%	54%	74%	65%	68%	68%

Tabel 18: Bezetting handhavingsdesk

De gemiddelde bezettingsgraad van de handhavingsdesk is verder gedaald ten opzichte van de afgelopen jaren waarmee het huidige rooster (8 weeks) niet meer uitvoerbaar is. Pogingen om te komen tot een nieuw rooster dat beter aansluit bij het beschikbare personeel zijn tot nog toe mislukt.

Over heel 2022 was er tijdens 350 diensten geen bezetting van de handhavingsdesk. De bemensing door de diensten, ten opzichte van de in het GJP 2022 toegezegde aantallen laat een neerwaartse trend zien. Bij de herziening van de operationele overeenkomsten is hiervoor reeds nadrukkelijk aandacht gevraagd.

Een beperkte bezetting van de Handhavingsdesk heeft een negatief effect op consistentie waarmee zaken op het gebied van monitoring en handhaving kunnen worden uitgevoerd en Kustwachtoperaties kunnen worden aangestuurd. Dit kan leiden tot het uitblijven van eventuele vervolging van verdachten door het OM.



Periodieke afstemming en terugkoppeling aan de handhavende partners om de bezetting van de handhavingsdesk te verhogen blijft essentieel en staat op de agenda van de Kustwacht gremia.

#### 5.3.2. *Bezetting MIK*

De registratie van de bezetting van het MIK maakt het helaas niet mogelijk om dit in deze rapportage op te nemen. Echter, het toezicht op de sanctiemaatregelen tegen Rusland heeft een grote impact op de capaciteit van de MIK-medewerkers buiten reguliere werktijden. Dagelijks, ook buiten de werkweek, versturen zij up-to-date informatiebulletins aan de belanghebbende diensten en havens over scheepsbewegingen in relatie tot de sanctiemaatregelen.



## 6. Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling

### 6.1. Dienstverlening

De beleidsadviseurs Kustwacht richten zich in het kader van de dienstverleningstaken van de Kustwacht op een breed scala thema's. In 2022 is op nationaal niveau gewerkt aan onderstaande thema's.

#### *Onderzoek taakuitbreiding MIRG*

Naar aanleiding van het verzoek van Directeur Kustwacht uit augustus 2020 om taakuitbreiding van MIRG.NL heeft RWS Z&D in samenwerking met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een onderzoek uitgevoerd naar de noodzaak en haalbaarheid van een eventuele taakuitbreiding. Dit behelst het uitvoeren van hoogtereddungen, het bevrijden van mensen uit beknellingen en benarde posities en het bepalen van de aanwezigheid en/of het meten van de concentratie gevaarlijke stoffen bij incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen of ontstaan. Het concept-onderzoeksrapport is in het voorjaar 2022 door RWS Z&D ter informatie aan het KW4/7 aangeboden. Besluitvorming door de RvdKW is begin 2023 voorzien.

#### *Aansluiting en samenwerking landelijke crisisstructuren*

De beoogde koppeling van het landelijke meldkamer systeem (LMS) met het in ontwikkeling zijnde Kustwacht "meldkamer"-systeem levert geen resultaten op. Dit betekent dat de doelstelling "leveren van een integraal situatiebeeld van de Noordzee aan samenwerkingspartners in Kustwachtverband" alleen mogelijk is bij opschaling en grootschalige incidenten zodra er gebruik gemaakt wordt van LCMS. Bij het reguliere "werk" kan slechts handmatig en alleen indien daar praktisch gezien op dat moment voldoende tijd en capaciteit voor beschikbaar is vanuit het CCC een integraal situatiebeeld worden gedeeld.

#### *SAR-Convenanten Veiligheidsregio's*

In 2022 is de herziening van de SAR-convenanten slechts minimaal gevorderd. De conceptversies zijn vrijwel gereed. De stap naar afronding en bestuurlijke vaststelling ondervindt vertraging door andere prioriteiten van de Veiligheidsregio's. Desondanks is er door één regio besloten het concept de bestuurlijke lijn in te sturen zodat ondertekening in 2022 heeft plaatsgevonden.

#### *ARCC*

Het Kustwachtcentrum is formeel aangewezen als een Joint Rescue en Coordination Centre (JRCC). Dit betekent dat het zowel een MRCC als een ARCC-taak heeft. In 2022 zijn de normen die gelden voor een ARCC nader bestudeerd. De Kustwacht heeft behoefte aan helderheid vanuit DGLM over deze normen om deze taak goed uit te kunnen voeren. Met de komst van een Stafofficier Luchtvaart kunnen de implicaties van deze normen voor de Kustwacht verder kunnen worden uitgewerkt.

#### *Internationale ontwikkelingen*

Per 1 oktober 2023 krijgt de Directeur Kustwacht taken ten aanzien van SAR-richtlijn (98/41/EC). Deze richtlijn omvat de taak tot het registreren van opvarenden van passagiersschepen. De afdeling Beleidsadvies heeft voorbereidingen getroffen voor de komst van deze taak. De concrete opdracht, zorgnorm en doelstellingen voor de in te voeren werkwijze moet nog nader worden geformuleerd.





### *Evaluaties*

Aan de hand van vastgestelde criteria wordt bepaald of een SAR-operatie intern of plenair zal worden geëvalueerd. Een meerjarige trend is dat een kwaliteitstoename te zien is. Ondanks dat sommige blijven terugkomen is te zien dat de ernst van de daaruit voortvloeiende gevolgen minder wordt. Met ander woorden: door een toename van kennis en kunde wordt in Kustwachtverband steeds effectiever samengewerkt. De zwakke schakel in het geheel zijn de technische (digitale) mogelijkheden voor informatie-uitwisseling.

In 2022 zijn er een drietal evaluaties van SAR-operaties opgestart en afgerond. Het betrof het door een windmolenpark driftende vrachtschip Julietta D, het kanodrama op het Veluwemeer en een machinekamerbrand aan boord van een tanker waarbij het MIRG is ingezet. Een plenaire evaluatie van de SAR-operatie betreffende de aanvaring van een watertaxi met een veerboot van de sneldienst bij Terschelling loopt nog. De rapportage wordt in het voorjaar van 2023 verwacht.

## **6.2. Handhaving**

### *6.2.1. Nationaal*

#### *Doorontwikkeling handhaving*

In 2022 is gewerkt aan het proces van opdrachtformulering door de ministeries en diensten tot daadwerkelijke uitvoering van taken door de handhavingsdesk en de varende en vliegende eenheden. Vanwege het abstractere karakter van het Handhavingsplan (HHP) is het eens te meer van belang geworden dat gewerkt wordt aan verwachtingsmanagement en concretisering van opdrachten middels het Uitvoeringsplan Handhaving (UPH). Onder coördinatie van de afdeling Beleidsadvies heeft dit proces meer vorm gekregen.

#### *Pilot Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*

De coördinerende rol die Beleidsadvies had in de tijdelijke werkgroep OCW-taak Kustwacht is begin 2022 afgerond na het besluit van de KW4/7 om de opdrachtgevende ministeries te vragen met een voorstel te komen over toetreding van OCW tot het kustwachtnetwerk.

### *6.2.2. Internationaal*

#### *North Atlantic Coastguard Functions Forum*

Nederland is voorzitter van de Illegal Drugs Working Group van de NACGF. De werkgroep komt ieder jaar samen tegelijk met andere werkgroepen met leden uit diverse landen (Kustwachtorganisaties) rond de North Atlantic. Het doel van de werkgroep is *best practices* delen en werkafspraken maken. Dit jaar vond de NACGF plaats in Cadiz (Spanje) en heeft Beleidsadvies een discussiesessie geleid aan de hand van scenario's met wapenhandel, migratieproblematiek, SAR en huidige sanctiemaatregelen Rusland.

#### *Sanctiemaatregelen Rusland*

Beleidsadvies verzorgt sinds de start van de sanctiemaatregelen de afstemming tussen de opdrachten en de daarvoor benodigde capaciteit. Er vindt periodiek overleg plaats met de buurlanden over best-practices. Dit dossier heeft een grote impact op de capaciteit van de MIK-medewerkers: Zij werken buiten reguliere werktijden om dagelijks, ook in het weekend, informatiebulletins te sturen aan diensten en havens over de sanctiemaatregelen. Het belang van het MIK als informatiemakelaar hierbij dossier wordt erkend.



### *Maritiem grenstoezicht*

In 2022 is een toename van de migratieproblematiek in het Kanaal zichtbaar. Tot en met november 2022 hebben 70.000 mensen geprobeerd de oversteek te maken naar het Verenigd Koninkrijk. In december vond een grootschalige reddingsactie plaats waarbij tientallen mensen zijn gered maar zeker vier mensen zijn verdronken. Dit heeft gezorgd voor een focusuitbreiding op het gebied van grenstoezicht door de Kustwacht naar het zuidelijk deel van het NCP.

Beleidsadvies is betrokken bij het opzetten van een overkoepelende grenssurveillancestrategie en een meer eenduidige coördinatie op de uitvoering daarvan in opdracht van de Europese Commissie. Grenssurveillance vindt in Nederland langs de maritieme buitengrens plaats, dus op en rond de Noordzeekust tot ongeveer 12 mijl uit de kust. Onderdeel van de grenssurveillancestrategie is een gezamenlijke operationele maritieme strategie van de KMar, Zeehavenpolitie en Kustwacht.

Een aanbeveling uit de Schengenevaluatie 2021 heeft betrekking op de controle van pleziervaart die de Schengenbuitengrenzen passeren. Zicht op pleziervaart is een uitdaging mede door het ontbreken van een AIS-plicht voor recreatievaart onder de 20 meter. Een werkgroep onder coördinatie van JenV waar buiten de eerdergenoemde diensten ook IenW deelneemt buigt zich over verbetermaatregelen op dit gebied. Beleidsadvies is contactpersoon voor Frontex, Justitie en Veiligheid DG Migratie en de KMar bij de voorbereiding van overleggen van de beantwoording van Kamervragen en voorbereiding van Frontex-missies.

## **6.3. Maritieme Security**

De ontwikkeling van de hoofdtaak Maritieme Security betreft onder meer het inrichten van de drie nieuwe Maritieme Security taken (per 2022) bij de Kustwacht. Dit betreft:

1. Analyse van de Security Pre-Arrival Informatie van bezoekende schepen
2. Duly Authorized Officer (DAO)-rol Noordzee
3. Toestemmingsverlening inzet private gewapende beveiligers als bijstand tegen Piraterij

### *Analyse Pre-arrival Informatie van schepen die NL Havens aanlopen*

Voor het uitvoeren van de analyse op de Ship Security Pre-Arrival informatie (SSPI) heeft de Kustwacht (geautomatiseerde) toegang nodig tot de actuele SSPI van alle NL Havens. Deze informatie is de basis voor de Pre-Arrival analyse, waar de Kustwacht slechts 24 uur voor heeft. Het landelijke, digitale "Single Window voor Handel & Transport" (Maritime Single Window /MSW) moet de SSPI elektronisch ontsluiten voor de Kustwacht, echter de Kustwacht is hier nog niet op aangesloten. In 2022 heeft de Kustwacht dit knelpunt wederom bestuurlijk geagendeerd, wat echter nog niet heeft geleid tot het gewenste resultaat.

### *Duly Authorised Officer Maritieme Security Noordzee*

De Directeur Kustwacht heeft in 2021 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat officieel het mandaat verkregen voor de DAO-rol. Deze is intern Kustwacht gemandateerd aan het Hoofd Operaties en zijn plaatsvervangers. Betrokkenen zijn formeel aangewezen en hebben instructie gehad ten aanzien van deze taak. Formats voor aanzegging van DAO-maatregelen zijn gereed. Indien de noodzaak zich voordoet moet de Kustwacht als DAO optreden.



#### *Wet Bescherming Koopvaardij - Inzet van private gewapende beveiligers*

De Kustwacht heeft sinds begin 2022 een tijdelijk ingehuurd coördinator in dienst die deze taak verder vorm heeft gegeven binnen de Kustwacht. In goed overleg met betrokken departementen (JenV, BuZa, Def, IenW), toezichthouder ILT, en de sector zijn de processen uitgewerkt en afspraken gemaakt. De aanvragen voor toestemming voor de inzet van gewapende private beveiligers kunnen bij de Kustwacht worden ingediend, waarna na afstemming met Defensie en controle op het voldoen aan de vastgestelde criteria, door de Kustwacht wordt besloten over het wel of niet toestaan van de inzet van gewapende private beveiligers op NL Zeeschepen in piraterijgebied. Zie 4.4 voor de operationele verantwoording.

#### *ReCAAP*

Binnen het ReCAAP-verband wordt de rol van Governor tijdelijk (tot eind 2023) ingevuld door de Kustwacht namens het ministerie van IenW. Zo is contact onderhouden met de organisatie en collega-governors. Ook is aandacht gevraagd bij de diverse departementen voor ReCAAP en de rol van NL/ Kustwacht hierin. Hierbij is ook aangegeven dat de rol van Governor en de jaarlijkse financiële bijdrage na 2023 niet geborgd zijn.

#### *Cybersecurity*

De Kustwacht signaleert kwetsbaarheid voor ernstige Cybersecurityincidenten op schepen en/of installaties op de Noordzee.

#### *Bescherming Offshore infra & onderzeese kabels*

Bescherming van windmolenparken, elektriciteitskabels, gasleidingen, olie-/gas platforms datakabels en transformatorplatforms is een onderwerp dat in het HCSS-rapport "The High Value of the North Sea" is benoemd. De gebeurtenissen bij Nord Stream in september 2022 bevestigen de risico's op dit gebied. Vanuit enkele ministeries en de sector wordt de Kustwacht benaderd over haar rol hierin, waarbij de Raad voor de Veiligheids- en Inlichtingendiensten Oekraïne (RVI-Oek) het voortouw heeft genomen. In afwachting van concretisering van een mogelijke opdracht voor de Kustwacht via de Raad, is de Kustwacht in gesprek met partners en de sector, bijvoorbeeld over uitbreiding van beeldopbouw. De Kustwacht fungeert als meldpunt voor verdachte zaken rond offshore infra. In enkele individuele gevallen is actie ondernomen.

#### *Handboek Samenwerking Autoriteiten bij Maritieme Security Incidenten*

De Kustwacht heeft in samenwerking met partners een verbeterde versie (2.0) van het operationeel Handboek Samenwerking Autoriteiten bij Maritieme Security Incidenten opgesteld en deze gedistribueerd binnen het netwerk.

## **6.4. Noordzeebeleid**

#### *Windenergie op Zee*

De uitbreiding van het aantal windmolenparken brengt grote veranderingen op de Noordzee. Gevolgen van de ontwikkelingen van Windenergie op Zee zijn bijvoorbeeld veranderingen in scheepvaartverkeer, (andersoortige) incidenten en het toepassen van doorvaart en medegebruik. De Kustwacht speelt een rol in meerdere vraagstukken over doelmatige invoering van verkeersmanagement, effectieve inzet van Emergency Respons Towing Vessels (ERTV), risicoanalyses aan de hand van de bow-tie methodiek en relevante scenario's met bijbehorende gevolgen, ruimtelijke indelingsaspecten en veiligheidsaspecten.

Het is duidelijk geworden dat de "versnelling" van 10 GW zal moeten worden ingepast voor 2030. Ook worden voor de toekomstige windenergieprojecten



aanverwante projecten voorzien, zoals het opschalen van offshore waterstofproductie en het onder de bodem opslaan van koolstofdioxide (ook wel bekend onder de Engelse werknaam *carbon capture and storage*).

#### *Sensors, beeldopbouw en Maritime Situational Awareness*

Informatiegestuurd optreden (IGO) vraagt en genereert informatie om operaties effectiever en efficiënter te laten plaatsvinden. Aan de basis van informatie ligt data die tot informatie verwerkt kan worden. Onder andere vanuit Wind op Zee en het daaruit volgende programma MIVSP wordt gewerkt aan het uitbreiden en versterken van sensors door het benutten van de mogelijkheden van de opstelpunten op zee. Ook het project Migratie AIS Noordzee (MAN) speelt een belangrijke rol in de doorontwikkeling van het systeem, vooral op de infrastructuur daarvan. Beleidsadvies draagt bij aan deze projecten, evenals aan het opzetten van het project Verkeersbeeld op Zee, dat RWS in opdracht van MOC zal uitvoeren en de verhuizing van Maritime Control naar de omgeving van RWS behelst. Ook de toekomstige taak Vessel Traffic Monitoring (VTM) vraagt een aanzienlijke aanpassing en doorontwikkeling van sensors en dataverwerking.

#### *Internationale samenwerking*

In de afgelopen periode heeft de Kustwacht bijgedragen aan de ontwikkeling van het Common Information Sharing Environment (CISE), dat in ontwikkeling is bij de European Maritime Safety Agency (EMSA). Daarnaast is ondersteuning verleend aan initiatieven van het ministerie van IenW ten aanzien van het opzetten van een experiment met deze infrastructuur.

## **6.5. Juridisch**

#### *Actualisatie operationele overeenkomsten*

In 2022 zijn de operationele overeenkomsten met de KMar, RWS en de Douane ondertekend. Voor wat betreft ILT staan enkele heikele punten een ondertekening in de weg. Met de NVWA zijn gesprekken gaande over de inhoud van de overeenkomst.

#### *Gegevensleveringsovereenkomsten AIS met derden*

De geactualiseerde gegevensleveringsovereenkomst Kustwacht-Marin is ondertekend. De verwerkersafspraken-overeenkomst met RWS CIV is ondertekend. De Kustwacht is door een aantal onderzoeksinstituten benaderd met het verzoek om levering van Noordzee-AIS. Omdat deze leveringen niet ten behoeve van scheepvaartveiligheid zijn, is contact gezocht met RWS Z&D over de te volgen beleidslijn.

#### *De overeenkomst Kustwacht-KNRM*

De overeenkomst met de KNRM is op 22 juni tijdens een bezoek van de Directeur Kustwacht aan de KNRM ondertekend.

#### *Informatiedelingsovereenkomst*

Het concept van de Informatiedelingsovereenkomst ligt ter beoordeling bij de FIOD. Het concept is eerder voorgelegd aan (en akkoord bevonden door) de Politie.



## 7. Financiële verantwoording

### 7.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de herziene begroting 2022. De basis voor deze begroting ligt in het Gecombineerd Jaarplan. De begroting van de Kustwacht is opgebouwd uit vijf soorten uitgaven/ontvangsten, te weten:

- Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (CZSK).
- Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (CZSK).
- Exploitatie-ontvangsten in de begroting van Defensie (CZSK).
- Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK, DMO/JIVC en DLP).
- Exploitatie-uitgaven in de begrotingen van de departementen (kosten).

De realisatiecijfers van deze kosten zijn afkomstig van de departementen en zijn gepresenteerd in de financiële verantwoording als integrale kosten van de Kustwacht.

De Kustwacht rapporteert financieel in een verantwoordingscyclus van rapportages per vier maanden. Eventuele bijzonderheden bij de cijfers worden hieronder toegelicht.

Met ingang van 2022 worden cf. nieuwe afspraken met CZSK onder- en overrealisatie uit het voorgaande uitvoeringsjaar 2022 als budgetmutatie toegevoegd aan het budget van de Kustwacht van het lopende uitvoeringsjaar 2023. Deze mutaties worden zichtbaar in de eerste voortgangsrapportage van 2023.

### 7.2. Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine)

In deze paragraaf komen de exploitatie-uitgaven personeel van de Kustwacht aan bod, dit betreft de salarissen personeel van de Kustwacht in dienst bij Defensie en overige personele uitgaven. De reguliere exploitatie-uitgaven personeel zijn onderdeel van CZSK, dat namens Defensie is belast met het personeelsbeheer van de Kustwacht. In onderstaande tabel worden de exploitatie-uitgaven personeel in 2022 afgezet tegen de herziene begroting 2022 uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatie-uitgaven personeel van de Kustwacht in 2022 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven personeel						Bedragen keer € 1.000,-
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%	
> Salarissen	6.509	914	7.423	7.716	104%	
> Overige personele uitgaven	963	1.160	2.123	1.575	74%	
<b>Totaal exploitatie-uitgaven personeel</b>	<b>7.472</b>	<b>2.074</b>	<b>9.546</b>	<b>9.291</b>	<b>97%</b>	

Tabel 19: Realisatie exploitatie-uitgaven personeel Kustwacht

Over het algemeen laten deze exploitatie-uitgaven over het jaar een lineair verloop zien. Een kleine overrealisatie op de salarissen en een onderrealisatie op overige personele uitgaven. Samen komt dit op bijna 100% realisatie voor de exploitatie-uitgaven personeel.



### Salarissen

Onder dit budget vallen de salarisuitgaven inclusief toelagen voor de burger en militair personeel. De budgetmutatie is met name het gevolg van nieuwe arbeidsvoorwaarden van Defensie.

De over realisatie op salarissen kan dit jaar gecompenseerd worden door de onder realisatie op overige personele uitgaven.

### Overige personele uitgaven

De overige personele uitgaven bestaan o.a. uit de uitgaven voor opleidingen, externe inhuur en dienstreizen. De budgetmutatie betreft hoofdzakelijk niet gerealiseerd budget voor opleidingen in 2021 als gevolg van vertraging bij de oplevering van de eerste release van het MOC. Daarnaast werken de nieuwe arbeidsvoorwaarden van Defensie door in dit budget en leiden samen met een interne overboeking tot een budgetmutatie. Het budget voor opleidingen laat een onderrealisatie zien, die wordt veroorzaakt door het doorschuiven van opleidingen in het kader van de eerste release van het MOC-project naar 2023.

## 7.3. Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine)

In deze paragraaf komen de exploitatie-uitgaven materieel van de Kustwacht aan bod. Deze uitgaven zijn ondergebracht in de Defensiebegroting, als onderdeel van de kas/verplichtingen administratie van CZSK. In onderstaande tabel worden de exploitatie-uitgaven materieel in 2022 afgezet tegen de herziene begroting 2022 uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatie-uitgaven materieel van de Kustwacht in 2022 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven materieel						Bedragen keer € 1.000,-
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%	
> Kustw achtvliegtuigen	825	7.510	8.335	7.404	89%	
> SAR helikopters	8.400	-7.000	1.400	1.415	101%	
> Kustw achtschepen Rijksrederij	15.468	11.772	27.240	27.129	100%	
> Bedrijfsvoering	2.240	422	2.662	2.202	83%	
<b>Totaal exploitatie-uitgaven materieel</b>	<b>26.933</b>	<b>12.704</b>	<b>39.637</b>	<b>38.150</b>	<b>96%</b>	

Tabel 20: Realisatie exploitatie-uitgaven materieel Kustwacht

### Kustwachtvliegtuigen

Vanaf 1 november 2021 worden de Dornier-vliegtuigen ingezet op basis van een interim onderhoudscontract tot aan de ingangsdatum van het nieuwe leasecontract voor Dash 8- vliegtuigen in het najaar van 2022. De budgetmutatie is veroorzaakt door restant budget uit 2021, budget (5.400 k€) dat is toegekend voor het interim-contract van negen maanden, alsmede voor het nieuwe contract dat op 31 oktober 2022 is ingegaan. De laatste twee mutaties komen uit het Defensie Lifecycle Plan (DLP, zie paragraaf 7.5).

Het door de opdrachtgevers toegekende budget van 5.400 k€ voor de financiering van het interim-contract voor de Dornier-vliegtuigen van negen maanden (periode 1 november 2021 tot en met 31 juli 2022) is gerealiseerd. In aanvullend budget ten gevolge van vertraging van de ingang van het nieuwe contract van 1 augustus 2022 naar 31 oktober 2022, is voorzien uit de Kustwachtbegroting (600 k€).



Het door de opdrachtgevers toegekende budget voor de nieuwe luchtverkenning-capaciteit blijft daarmee volledig ter beschikking van deze nieuwe capaciteit. Doordat niet alle geplande facturen zijn betaald is een onderrealisatie ontstaan die als budgetmutatie zal worden toegevoegd aan het uitvoeringsjaar 2023 voor de betaling van deze facturen. SAR-helikopters

Voor de inhuur SAR-helikoptercapaciteit is door Defensie een nieuw leasecontract afgesloten dat is ingegaan op 4 november 2022. Het budget van 8.400 k€ is het gedeelte dat reeds bij CZSK in de begroting staat, het overige deel staat in het Defensie Lifecycle Plan (DLP, zie paragraaf 7.5). De mutatie is het restant budget dat via het DLP wordt overgeboekt naar latere jaren.

Tot de ingangsdatum van het nieuwe contract was een interim contract van kracht dat is afgesloten door I&W. De realisatie van dit contract is zichtbaar in de kostentabel in paragraaf 7.6.

#### Kustwachtschepen Rijksrederij

Met ingang van 2018 is de Rijksrederij aangesloten op de Rijksbegrotingscyclus, waardoor de tarieven voor de Kustwacht ruim voor aanvang van het uitvoeringsjaar bekend zouden moeten zijn. Door Kustwacht en Rijksrederij wordt gestreefd om dit proces te versnellen en tijdig en meerjarig inzicht in de tariefontwikkeling te krijgen. Het beschikbare budget in de begroting van Defensie voor 2022 was 15.468 k€. Dit budget is inclusief de bijdrage van 2.716 k€ vanuit de JenV begroting die in 2022 is ingezet ter financiering van de afname van handhavingsschepen van de Rijksrederij.

Vanuit de begroting van IenW is dit budget aangevuld met 11.772 k€ voor de inzet van het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen (2.700 k€) en voor de inzet van de ERTV's Zuid en -Midden in het kader van Windenergie op Zee (9.072 k€).

De factuur voor diensten van de Rijksrederij over 2022 is in zijn geheel cf. contract betaald, ook is de eindafrekening over 2022 van brandstofkosten van 705 k€ betaald waardoor de realisatie van dit budget op 100% staat en de volledig bijdrage van JenV van 2,716 k€ is gerealiseerd.

#### Bedrijfsvoering

De realisatie van het bedrijfsvoering budget laat een onderrealisatie zien, een aantal grotere projecten zijn niet tot realisatie gekomen en zullen doorschuiven naar volgend jaar. Ook het budget schuift mee. Op het bedrijfsvoeringbudget heeft een mutatie plaatsgevonden van per saldo 422 k€, voornamelijk door onderrealisatie uit 2021 en een interne overboeking van budget in 2022.

### **7.4. Exploitatieontvangsten in de begroting van Defensie**

In deze paragraaf komen de exploitatie-ontvangsten van de Kustwacht aan bod, die zijn ondergebracht in de Defensiebegroting, als onderdeel van de kas/verplichtingen administratie van CZSK. In onderstaande tabel worden de exploitatie-ontvangsten in 2022 afgezet tegen de herziene begroting 2022 uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. Omdat het inkomsten zijn i.p.v. uitgaven worden de cijfers negatief weergegeven. De realisatie van de exploitatie-ontvangsten van de Kustwacht in 2022 is als volgt:





Exploitatie-ontvangsten					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Overig ontvangsten	-120	105	-15	-10	63%
<b>Totaal exploitatie-ontvangsten</b>	<b>-120</b>	<b>105</b>	<b>-15</b>	<b>-10</b>	<b>63%</b>

Tabel 21: Realisatie exploitatie-ontvangsten Kustwacht

#### Overige ontvangsten

De Kustwacht verzorgt de veiligheidsberichten (navigatieberichten) voor de scheepvaart op de Noordzee. Als onveilige situaties worden veroorzaakt door werkzaamheden op de Noordzee zijn kosten in rekening gebracht bij de veroorzaker (aannemer). Het proces voor het innen van deze gelden verloopt zeer moeizaam, wat de oorzaak is van de onderrealisatie. Vanwege onvoldoende juridische grondslag is de Kustwacht begin 2022 gestopt met het factureren van veiligheidsberichten. De mutatie wordt gecompenseerd door minder uitgaven in het bedrijfsvoeringbudget.

### 7.5. Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (DMF hoofdstuk K, artikel 1 en 6)

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de investeringen voor de Kustwacht opgenomen voor Walradar (CZSK), het MOC (DMO/JIVC), de delta exploitatie van het MOC (DMO/JIVC), de luchtverkenningcapaciteit (DLP) en de SAR-helikopter capaciteit (DLP). De voortgang van de investeringen wordt periodiek gerapporteerd in de Stuurgroep Materieelprojecten. Het verloop van deze uitgaven kent een grillig karakter, omdat er nauwelijks periodieke uitgaven zijn. Facturen worden betaald op basis van afgeronde (deel)projecten.

Investerings					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Investering walradar, (CZSK)	950	-950	0	0	0%
> Maritiem Operatiecentrum MOC (DMO/JIVC)	18.514	-10.014	8.500	9.451	111%
> Delta exploitatie ICT t.b.v. MOC (DMO/JIVC)	2.028	-2.028	0	0	0%
> Capacity GAPLVC (DLP)	5.400	-5.400	0	0	0%
> Kustw achtvliegtuigen, restant budget (DLP)	17.515	-17.515	0	0	0%
> SAR helikopter, restant budget (DLP)	2.098	-2.098	0	0	0%
<b>Totaal investeringen</b>	<b>46.505</b>	<b>-38.005</b>	<b>8.500</b>	<b>9.451</b>	<b>111%</b>

Tabel 22: Realisatie investeringsuitgaven Kustwacht

#### Walradar

Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walradar hebben ertoe geleid dat er in 2022 geen uitgaven zijn. Gezien het moeizame traject wordt er gekeken naar alternatieve oplossingen. Het budget wordt doorgeschoven in de tijd.

#### Maritiem Operatiecentrum (MOC)

In het begin van het jaar is het budget naar beneden bijgesteld omdat verwacht werd dat er minder uitgaven zouden zijn i.v.m. de vertraging van opleveringen binnen de kavels, waaronder Kavel 4 vastgoed. Eind 2022 zijn nog een aantal betalingen gedaan waardoor de realisatie hoger was dan de begroting na mutatie maar ruim binnen het budget is gebleven.

#### Delta Exploitatie-uitgaven MOC

Dit budget is bestemd voor de exploitatie van de nieuwe ICT-middelen. Dit is een overheveling ter aanvulling van het reguliere exploitatiebudget ICT. Van de mutatie





van 2.028 k€ is 1.400 k€ overgeboekt naar de exploitatie in 2022 en zichtbaar in de kostentabel (paragraaf 7.6). Het resterende bedrag is in de tijd naar achteren verschoven.

*Kustwachtvliegtuigen – Capacity Gap (interim contract)*

Vanaf 1 november 2021 tot 31 oktober 2022 is gevlogen op basis van een interim-contract (de zogenaamde Capacity GAP), hiertoe is budget beschikbaar gesteld door de opdrachtgevende departementen. Dit budget is overgeboekt naar CZSK (zie paragraaf 7.3).

*Kustwachtvliegtuigen – nieuw contract*

Het budget dat beschikbaar is voor het nieuwe leasecontract voor Dash-8 vliegtuigen staat in het DLP. Een deel van het budget is overgeboekt naar CZSK om de eerste maand van het leasecontract te betalen. Met de ingangsdatum van het nieuwe contract op 31 oktober 2022 is het restant van het budget geherfaseerd in de tijd binnen het DLP.

*SAR-helikopter (nieuw contract)*

Een deel van het budget dat beschikbaar is voor het nieuwe leasecontract m.b.t. de SAR-helikopter stond al bij CZSK in de exploitatie (zie paragraaf 7.3). Het resterende budget is teruggeboekt vanuit de exploitatie bij CZSK naar het DLP (zie paragraaf 7.3) en zal vervolgens worden geherfaseerd op basis van de ingangsdatum van het contract per 4 november 2022 en aan CZSK ter beschikking worden gesteld voor de uitvoering van het helikoptercontract voor looptijd van het contract.

**7.6. Exploitatie-uitgaven in andere artikelen van Defensie en bij de departementen (kosten)**

In deze paragraaf zijn de uitgaven zichtbaar gemaakt die de betrokken departementen in hun eigen begroting hebben gedaan voor de Kustwacht. Deze budgetten worden beheerd en geraamd door de betrokken departementen. De basis voor deze uitgaven ligt in het Gecombineerd Jaarplan.

Met de presentatie van deze uitgaven wordt invulling gegeven aan de eis van de Algemene Rekenkamer om de integrale kosten van Kustwachttaken in Nederland te presenteren. In onderstaande tabel wordt de realisatie van de exploitatie uitgaven bij de departementen in 2022 afgezet tegen de begroting uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. De realisatie exploitatie-uitgaven in de begroting van de departementen is als volgt:



<b>Kosten (materieel/personeel)</b>					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
Inzet Politie personeel:	968	0	968	968	100%
> Inzet AW-139 helikopter (275 uur x € 3.829,-)	1.053	0	1.053	701	67%
<b>Totale inzet Politie:</b>	<b>2.021</b>	<b>0</b>	<b>2.021</b>	<b>1.670</b>	<b>83%</b>
Inzet Douane personeel:	1.376	0	1.376	1.376	100%
<b>Totale inzet Financiën:</b>	<b>1.376</b>	<b>0</b>	<b>1.376</b>	<b>1.376</b>	<b>100%</b>
Inzet CZSK personeel:	3.210	0	3.210	3.210	100%
Inzet KMar personeel:	1.078	0	1.078	1.078	100%
Inzet CLSK personeel:	828	355	1.183	1.183	100%
> Exploitatie uitgaven ICT Kustwacht NL bij DMO/JVC	2.373	1.400	3.773	3.477	92%
> Inzet AMBV van CZSK (100 vaardagen x € 10.411,-)	1.041	0	1.041	427	41%
<b>Totale inzet Defensie:</b>	<b>8.531</b>	<b>1.755</b>	<b>10.286</b>	<b>9.375</b>	<b>91%</b>
Inzet ILT personeel:	128	0	128	96	75%
Inzet RWS personeel:	935	0	935	935	100%
Inzet RWS materieel:	2.033	0	2.033	1.983	98%
> Inhuur helikopters voor SAR-taak	4.450	6.224	10.674	10.767	101%
> Bijdrage ETV en betonningsvaartuigen KWNL	3.610	-2.700	910	0	0%
> Scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee	13.482	-9.072	4.410	2.232	51%
<b>Totale inzet Infrastructuur en Waterstaat:</b>	<b>24.638</b>	<b>-5.548</b>	<b>19.090</b>	<b>16.013</b>	<b>84%</b>
Inzet SodM personeel:	28	0	28	25	90%
<b>Totale inzet Economische Zaken en Klimaat:</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>90%</b>
Inzet NVWA personeel:	617	0	617	617	100%
<b>Totale inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:</b>	<b>617</b>	<b>0</b>	<b>617</b>	<b>617</b>	<b>100%</b>
<b>Totaal kosten (materieel/personeel)</b>	<b>37.210</b>	<b>-3.793</b>	<b>33.417</b>	<b>29.076</b>	<b>87%</b>

Tabel 23: Realisatie van uitgaven t.b.v. de Kustwacht bij de departementen (kosten)

*Inzet Politie*

De inzet vanuit de Politie bestaat uit de loonkosten van ingezet personeel dat werkzaam is voor de Kustwacht en de gevlogen uren met de Politiehelikopter (AW139). De realisatie van de vliegreuren van de politiehelikopter voor de Kustwacht blijft achter op het trekkingsrecht, voor nadere informatie zie de verantwoording van de middelen (paragraaf 5.2.1).

*Inzet Financiën*

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van Douanemedewerkers die werkzaam zijn voor de Kustwacht.



### *Inzet Defensie*

De inzet van Defensie bestaat uit loonkosten van ingezet personeel (CZSK, KMar en CLSK) dat werkzaam is voor de Kustwacht, exploitatie uitgaven ICT (DMO/JIVC) en inzet van de Alkmaarklasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV) ten behoeve van Kustwachttaken.

Voor de vliegers op de Dornier was 7 maanden begroot, de mutatie is gemaakt omdat er uiteindelijk 10 maanden is gevlogen op het interim-contract (tot 31 oktober 2022).

De exploitatie van de informatievoorziening van de Kustwacht is in beheer bij DMO/JIVC van Defensie en wordt in de kosten gerealiseerd. De budgetmutatie is een structurele mutatie van 1.400 k€ die t/m 2033 is overgeboekt vanuit de delta exploitatie MOC. Voornaamste reden is dat de overgang naar het nieuwe systeem binnen Kavel 1 Guardian Coastguard nog niet heeft plaatsgevonden. Hierdoor zijn er extra kosten op de huidige omgeving in de vorm van licenties en extra beheerlast op deze omgeving.

De Kustwacht heeft trekkingsrecht op 100 vaardagen AMBV die gebruikt worden voor het (tijdig) ruimen van explosieven. Ondanks de lage realisatie is er wel voldaan aan de zorgnorm, alle gemelde explosieven zijn binnen de gestelde tijd behandeld en/of afgehandeld.

### *Inzet Infrastructuur en Waterstaat*

De inzet van Infrastructuur en Waterstaat bestaat uit loonkosten van personeel (van ILT en RWS) dat werkzaam is voor de Kustwacht, overig RWS-materieel, inhuur SAR-helikopters, ERTV's en betonningsvaartuigen, mede in het kader van scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee (WoZ).

Onder de inzet RWS-materieel vallen de inzet voor de instandhouding van vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen (RWS-deel), C2000/P2000 t.b.v. de KNRM en MIRG/Pre SAR.

De inzet van helikopters voor SAR-taken was tot 4 november 2022 in handen van IenW/RWS, de uitgaven liggen bij dit departement, waarbij JenV en Defensiebudget hebben bijgedragen.

In de begroting van IenW is budget beschikbaar voor het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen. Hiervan is in 2022 2.700 k€ overgeboekt naar de Kustwacht voor betaling aan de Rijksrederij (zie paragraaf 7.3).

Voor de inzet in het kader van scheepvaartveiligheid bij Windenergie op Zee is met ingang van 2020 een extra regel in het Gecombineerd Jaarplan opgenomen. Het voor 2022 benodigde budget van 9.072 k€ is overgeheveld naar de Kustwacht t.b.v. de contractering en betaling aan de Rijksrederij voor de ERTV's Zuid en -Midden, van het beschikbare budget blijft 2.178 k€ staan bij I&W (zie paragraaf 7.3). Op deze regel is ook budget voor AIS/radar/VHF in koppeling opgenomen en die is 100% gerealiseerd.

### *Inzet Economische Zaken en Klimaat*

De inzet vanuit Economische Zaken en Klimaat (EZK) bestaat uit loonkosten van personeel van de Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) dat werkzaam is voor de Kustwacht.



### *Inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*

De inzet vanuit Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) bestaat uit de loonkosten van personeel van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) dat werkzaam is voor de Kustwacht.

## **7.7. Totaaloverzicht uitgaven & kosten**

De kostprijs van de Kustwacht voor het uitvoeren van haar reguliere taken bestaat uit exploitatie-uitgaven personeel, exploitatie-uitgaven materieel, exploitatie-ontvangen en investeringsuitgaven in de begroting van Defensie en exploitatie-uitgaven ten behoeve van de Kustwacht in de begrotingen van de betrokken departementen (kosten).

Door deze bij elkaar op te tellen ontstaat de integrale kostprijs van de Kustwacht die inzichtelijk is gemaakt conform de eis van de Algemene Rekenkamer. Dit betreft de totale kosten van de Kustwacht voor het Rijk en de Politie in 2022.

<b>Integrale kostprijs</b>					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
Totaal exploitatie-uitgaven personeel	7.472	2.074	9.546	9.291	97%
Totaal exploitatie-uitgaven materieel	26.933	12.704	39.637	38.150	96%
Totaal exploitatie-ontvangsten	-120	105	-15	-10	63%
Totaal investeringen	46.505	-38.005	8.500	9.451	111%
Totaal kosten (materieel/personeel)	37.210	-3.793	33.417	29.076	87%
<b>Totaal begroting</b>	<b>118.000</b>	<b>-26.915</b>	<b>91.085</b>	<b>85.958</b>	<b>94%</b>

Tabel 24: Overzicht integrale kostprijs Kustwacht



## 8. Bedrijfsvoering

### 8.1. Inleiding

De afdeling bedrijfsvoering is verantwoordelijk voor de ondersteunende processen van de Kustwacht, zoals opleidingen, beveiliging, projectondersteuning, managementinformatie, informatievoorziening en managementondersteuning. Om dit in samenhang uit te voeren is de afdeling belast met het opstellen van zowel interne als externe plannen en rapportages, het verzorgen van opleidingen, het beheren van operationele en ondersteunende processen en het beheer van IV/ICT-middelen.

### 8.2. Informatievoorziening

In 2022 zijn de werkzaamheden binnen de IV-afdeling uitgevoerd met drie ingehuurde IV-medewerkers, aanvullend op de vier formele IV-Kustwacht-medewerkers. De taken en activiteiten omtrent o.a. functioneel beheer, het Change Advisory Board Kustwacht en de inhoudelijke bijdrage aan de deelprojecten van het MOC-programma vragen structureel meer manuren dan beschikbaar zijn.

De trajecten van vervanging van verouderde systemen en platformen zijn voortgezet.

De nieuwe telefooncentrale in het CCC en de nieuwe applicatie Radio Medisch Dienst (RMD) zijn beiden in gebruik genomen. Ten behoeve van de beeldopbouw in het CCC en het MIK is de implementatie van Maritime Control succesvol afgerond en is deze versie van het systeem (inclusief de restbevindingen) door Functioneel Beheer in beheer genomen. In december 2022 is bovendien de migratie SharePoint 2013 naar 2019 afgerond.

Aanvullend op bovenstaande vervangingstrajecten vergen de werkzaamheden op gebied van functioneel specificeren van operationele gebruikersbehoefte aandacht om de (door)ontwikkeling van het nieuwe IV/ICT-landschap vorm te kunnen geven. De IV-afdeling adviseert zo onder meer in de projecten "Digitalisering van de Noordzee", MIVSP, MAN en VoZ.

Om alle IV-activiteiten te managen wordt zeer frequent en intensief samengewerkt met JIVC op zowel operationeel, tactisch en strategisch niveau.

### 8.3. Managementinformatie

De Kustwacht is voor haar managementinformatie grotendeels afhankelijk van het incidentmanagementsysteem. Zoals in paragraaf 1.2.2 is beschreven is de ingebruikname van release 1 Guardian Coastguard uitgesteld. Deze release zal slechts zeer summiere mogelijkheden voor managementinformatie bevatten. De verwachting is dat de Kustwacht na de ingebruikname van release 1 niet kan voorzien in een volledige (voortgangs-)rapportage. Op het moment van schrijven van deze rapportage is nog onduidelijk hoe lang dit zal duren en welke deel van managementinformatie hierdoor niet kan worden geleverd.

In het najaar van 2022 is bureau Management Informatie van de afdeling Bedrijfsvoering overgeheveld naar de afdeling Control. De aansturing van de



werkzaamheden vond de afgelopen jaren al grotendeels vanuit de afdeling Control plaats, waardoor deze verandering goed kon worden opgevangen.

#### **8.4. Algemene Verordening Gegevensbescherming**

Binnen de afdeling Bedrijfsvoering worden binnen het relatieve jonge werkveld van beveiliging en AVG/Wpg nieuwe producten opgeleverd, zoals een update van het verwerkingsregister Kustwacht met verwerkingen van o.a. de afdeling Nautisch Beheer en Guardion Coastguard.

Voor nieuw ontwikkelde RMD-applicatie is een compliance test uitgevoerd. De uitkomsten zijn meegenomen in de daaropvolgende Data Protection Impact Assessment (DPIA). Bovendien is de nieuwe Kustwacht-website uitgebreid met een complete privacyverklaring, zoals de AVG voorschrijft.

Naast AVG vereist het werkgebied beveiliging meer aandacht. Het gaat hierbij om personele, fysieke en informatiebeveiliging binnen zowel het huidige Kustwachtcentrum (incl. buitenlocaties) als het toekomstige MOC en de uitwijk. Hiervoor zijn in de afgelopen periode het beveiligingsplan Kustwachteenheid Schiphol en het veiligheidsplan voor de nieuwbouw MOC en uitwijk opgeleverd en is in samenwerking met bureau Informatievoorziening de informatiebeveiliging verder verbeterd.

#### **8.5. Opleidingen**

Met de verminderde impact van Covid-19 zijn alle opleidingen en training weer fysiek uitgevoerd. Gedurende het opleidingsjaar 2022 is er geen hinder ondervonden van de Covid-19 pandemie. Het eerste half jaar stond in het teken van een groot aantal reguliere opleidingen, zoals: On Scene Coördinator opleiding, de SAR Mission Coördinator opleiding, de BOA-opleiding en trainingen op gebied van Handhaving en Maritieme Security. Leiderschap in de rol als Duty Officer is essentieel voor de taakuitoefening en daarom is een start gemaakt met de inkoop van leiderschapsopleidingen bij Defensie. Voor de nieuwe Kustwachttak Wind op Zee is de e-learning module afgerond zodat deze kan worden gebruikt voor algemene kennisverbreding binnen de Kustwacht.

Gedurende het jaar zijn een aantal grote oefeningen gehouden, zoals Dynamic Mercy (NATO), MIRG-oefeningen en een wadloop oefening (CRW). Door samenwerking en oefeningen met crisispartners, zoals de Veiligheidsregio's Noord-Holland-Noord en Rotterdam Rijnmond blijft de kennis over de randvoorwaardelijke crisisprocessen up-to-date.

De voortgang van de MOC-deelprojecten Guardion Coastguard, Navtex/VBS en Maritime Control heeft directe invloed op de opleidingsplanning. Als gevolg van verschuivingen in de MOC-planning moest voortdurend de opleidingsplanning worden aangepast. In 2022 vergde dit structureel veel capaciteit, waarop het MT KW heeft besloten extra planningscapaciteit in te huren voor de duur van 2 jaar. Ook de toename van kustwachttaken en de introductie van nieuwe middelen (helikopters en vliegtuigen) leidt tot veel nieuwe ontwikkelingen en aanvullend werk op het gebied van opleidingen, trainingen en het borgen van de benodigde kennis.

In de tweede helft 2022 is gestart met het onderbrengen van Kustwachtopleidingen in de systemen van Defensie en is begonnen met het bijwerken van de handhavingprocessen in het Kennis Management Systeem Kustwacht (KMK).



## 8.6. Communicatie

### *Nieuwe website*

Op 31 mei is de nieuwe website van de Kustwacht online gegaan. Er is veel aandacht besteed aan een toegankelijke en gebruiksvriendelijke website. Ook is alle informatie gecontroleerd en geactualiseerd. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van meer foto's. Ook ondersteunt de nieuwe website de afdeling Operaties beter, bijvoorbeeld tijdens incidenten, en voldoet deze aan de AVG. In augustus is de toegankelijkheidsverklaring gepubliceerd in het register van overheidsverklaringen.

### *Medewerkersportaal*

Medio december is ook het medewerkersportaal gelanceerd. Bij de Kustwacht werken mensen van de Politie, Douane, Rijkswaterstaat, Defensie en de andere diensten. Een grote uitdaging is steeds om informatie met de collega's te delen. Maar ook verhalen, belangrijke mededelingen en de voortgang over projecten kunnen via dit portaal gedeeld worden. De kustwachtcollega's blijven zo op de hoogte van organisatienieuws, achtergrondverhalen en verschillende onderwerpen.

### *Evenementen*

De Kustwacht heeft zich aan het publiek gepresenteerd tijdens de Marinedagen in Den Helder en de Wereldhavendagen in Rotterdam. Het publiek stelde allerlei vragen over het werk van de Kustwacht. Tijdens de Marinedagen sloot het Maritime Incident Group Netherlands (MIRG.NL) aan en met de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) werd een demonstratie gegeven.

### *Nieuwe eenheden*

Ook de komst en ontwikkelingen van nieuwe eenheden voor de Kustwacht zorgde regelmatig voor communicatiemomenten. Zo stelde de Kustwacht nieuwe noodhulpslepers, helikopters en vliegtuigen in dienst. De afdeling Communicatie besteedde ruime aandacht aan deze hoogtepunten.

### *Incidenten*

Meerdere incidenten zorgden het afgelopen jaar (dagenlang) voor veel media-aandacht richting de Kustwacht. Enkele voorbeelden hiervan waren het stuurloze schip Julietta D dat in botsing kwam met een ander schip, het verlies van lege containers door het schip Marcos V, de crash van een lesvliegtuig in het Zwarte Meer, een kanodrama in het Veluwemeer en de aanvaring tussen een watertaxi en een snelboot bij Terschelling.

## 8.7. Woo-verzoeken

In 2022 is een bijdrage geleverd aan een bij het Ministerie van I&W ingediend Woo-verzoek inzake lenswaterlozingen. Daarnaast zijn er negen verzoeken om een zienswijze afgehandeld. Een belangrijk deel hiervan was gerelateerd aan de aanbesteding van nieuwe SAR-helikopters.



## **8.8. Klachten**

In 2022 kwamen er elf klachten binnen via de email-klachtenbus. Een zestal klachten hadden betrekking op het laag vliegen van het Kustwachtvliegtuig of de SAR-helikopter. De overige klachten zijn doorgeleid naar andere diensten of instanties ter afhandeling aangezien de Kustwacht hier geen partij in was. Daarnaast kwamen er 28 meldingen binnen met betrekking tot maritieme hulpverlening niet zijnde SAR. Deze meldingen worden afgehandeld door de Evaluatiecommissie Maritieme Hulpverlening.





## 9. Bijlage 1: Afkortingen

AIS	Automatic Identification System
APB	Activiteitenplan en Begroting
BMO	Wet bestrijding maritieme ongevallen
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DKW	Directeur Kustwacht
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERTV	Emergency Response Towing Vessel
EU	Europese Unie
GPS	Global Positioning System
HKZ	Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBP-NZ	Incidentbestrijdingsplan Noordzee
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwacht Centrum
MEDEVAC	Medische Evacuatie
MIK	Maritiem informatieknooppunt
MIRG.NL	Maritime Incident Response Group Netherlands
MOSWOZ	Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid i.r.t. Windenergie op Zee
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
NCSR	Navigation Communications Search and Rescue
NSA	North Sea Activity
NSV	Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OT	Operationeel Team
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RCT	Regionaal Crisis Team
RHM	Rijkshavenmeester
RIB	Rampen- en Incidenten Bestrijding
RMA	Radio Medisch Advies
RMD	Radio Medische Dienst
RvdKW	Raad voor de Kustwacht
RVI-Oek	Raad voor de Veiligheids- en Inlichtingendiensten Oekraïne
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SHEQ	Safety, Health, Environment, Quality
SODM	Staatstoezicht op de Mijnen
SOLAS	Safety of Life at Sea
SOP	Standard Operational Procedure
SSN	Safe Sea Net
STZ	Scheepvaartwet territoriale zee



TMP	Team Maritieme Politie
VTS	Vessel Traffic Services
WVL	RWS-dienst Water, Verkeer en Leefomgeving