



KUSTWACHT NEDERLAND

JAARVERSLAG 2023





Colofon

Ministerie van Defensie
Commandant Zeestrijdkrachten
Kustwachtcentrum

Rijkszee- en Marinehaven
Postbus 10.000
1780 CA Den Helder

Contact: info@kustwacht.nl

Versie: Definitief na Raad 14 maart 2024 - 1.3

Auteur(s):
Afdeling Control
Management Control
Financial Control



Voorwoord

Het veiligheidsdenken in West-Europa is vanaf 24 februari 2022 ingrijpend veranderd door de oorlog in Oekraïne. De verbetering van de bescherming van met name vitale infrastructuur op zee staat ondertussen prominent op de bestuurlijke en politieke agenda, waarbij wordt gekeken naar de gevolgen voor de taken van de Kustwacht. Een versnelde uitrol van windenergie op zee vraagt eveneens om een duidelijke visie op de bescherming van deze voor onze energievoorziening vitale infrastructuur. De Kustwacht heeft hiervoor reeds mogelijkheden voor beeldopbouw die worden ingezet en verder kunnen worden ontwikkeld.

Voor de Kustwachtorganisatie stond 2023 in het teken van doorontwikkeling en het werken met nieuwe middelen. De nieuwe vliegtuigen en SAR-helikopters bewezen hun meerwaarde bij de taakuitoefening, evenals de Emergency Response Towing Vessels (ERTV) die de scheepvaartveiligheid in en rond nieuwe windmolenparken verbeteren.

Het Maritiem Operatiecentrum (MOC) wordt steeds concreter met opleveringen van ICT-componenten en concrete stappen voor nieuwbouw. De goedkeuring van de nota disbalans geeft de organisatie het perspectief dat nodig is om in 2025 haar taken beter uit te voeren en de bedrijfsvoering daarvoor op orde te krijgen.

In diezelfde nota is ook perspectief geboden voor het op orde brengen van de aanwezigheid op zee met vaartuigen om handhavingstaken uit te voeren. Deze groei is hard nodig om als Kustwacht een serieuze partner te blijven bij de uitvoering van deze hoofdtaak en voor Maritieme Security.

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

Nicole Kuipers
Directeur Kustwacht



Managementsamenvatting

De veiligheidssituatie in de wereld heeft het afgelopen jaar nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de Nederlandse belangen op de Noordzee, het voornaamste werkterrein van de Kustwacht. Het besef van kwetsbaarheid van vitale infrastructuur op zee, dat eerder duidelijk naar voren kwam door de explosies rond de Nord Stream, is in 2023 onderstreept door de aanwezigheid van Russische onderzoeksschepen op de Noordzee. Hoewel de Kustwacht nog geen formele taak heeft op dit onderdeel van Maritieme Security, heeft zij bijgedragen aan beeldopbouw op zee, een belangrijke voorwaarde voor een afdoende bescherming van vitale Nederlandse belangen.

Het Maritiem Informatieknooppunt (MIK) heeft vanuit haar informatiepositie een toenemende 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 plaatsvindt met uiteenlopende diensten en partners. De analysefunctie van de Kustwacht zal de komende jaren verder worden ontwikkeld.

Op het gebied van dienstverlening heeft de Kustwacht haar taken op de Noordzee cf. opdracht uitgevoerd, waarbij het grote incident met de autocarrier Fremantle Highway in het oog springt. Behalve de eigen Kustwachteenheden speelde de KNRM hierbij een belangrijke rol om de opvarenden tijdig van boord te krijgen. De Kustwacht heeft dagenlang varende en vliegende eenheden en personeel ingezet, die, in samenwerking met onze partners, hebben bijgedragen aan een beheersbare situatie, zonder grote gevolgen voor het milieu. Zoals te doen gebruikelijk bij grote incidenten vindt een uitgebreide ketenevaluatie plaats, naast het onderzoek van de OVV. De nieuwe vliegtuigen en helikopters bewezen ook bij dit incident echte 'gamechangers' te zijn bij de uitvoering van Kustwachttaken.

De beschikbaarheid van handhavingsvaartuigen op zee is lager dan nodig is voor een goede taakuitvoering. In overleg met de handhavende diensten en de Rijksrederij heeft de Kustwacht het ERTV Guardian kunnen inzetten om enkele gaten in de vaarplanning te kunnen dichten. Op advies van de Landsadvocaat kan de voorgenomen consignatie van scheepsbemanningen van de Rijksrederij geen doorgang vinden, waardoor inzetbaarheid van de beide Arenden buiten de geplande diensten niet mogelijk was. De in 2023 toegezegde aanvullende varende capaciteit voor handhaving is een absolute vereiste om een stap te kunnen maken naar 24/7 uitvoering van deze hoofdtaak op zee.

In juni is de aanbesteding voor de nieuwbouw van het nieuwe Maritieme Operatiecentrum (MOC) en het Uitwijk-, Test- en Trainingscentrum (UTT) in de markt gezet, waarmee een belangrijke stap is gezet in de realisatie van een nieuw state-of-the-art Kustwachtcentrum, wat een positief effect zal hebben op de bedrijfsvoering van de Kustwacht. De voorlopige gunning van het contract voor de nieuwbouw heeft inmiddels plaatsgevonden.

De bedrijfsvoering is eveneens gebaat bij snelle uitvoering van het definitieve Raadsbesluit en de financiering over de nota disbalans tussen taken en middelen. De Kustwacht is in 2023 een grote reorganisatie gestart die de bovengenoemde hoofdtaken en de bedrijfsvoering zal laten aansluiten op de uitgesproken ambities van de opdrachtgevers en de daarbij behorende operationele resultaten.



Inhoud

Colofon	1
Voorwoord	2
Managementsamenvatting	3
Inhoud	4
Inleiding	6
1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht	7
1.1 Inleiding	7
1.2 Ontwikkelingen Kustwacht	7
1.3 Projecten Kustwacht	10
2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken	13
2.1 Algemeen	13
2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)	14
2.3 Opsporing en Redding (SAR)	14
2.4 Air Rescue Coördination Centre	15
2.5 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)	15
2.6 Noodsleephulp (ERTV)	15
2.7 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)	16
2.8 Noodhaven (PoR)	16
2.9 Medische hulpverlening	16
2.10 Nautisch beheer	17
2.11 AIS	18
2.12 Explosieven opruiming	18
3 Operationele verantwoording Handhavingstaken	19
3.1 Algemeen	19
3.2 Totaal uitgevoerde controles	20
3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee	20
3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving	21
3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit	21
3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid	22
3.7 IGO-opdrachten	22
4 Operationele verantwoording Maritieme Security taken	23
4.1 Algemeen	23
4.2 Security Berichtgeving	23
4.3 Pre-arrival & DAO	24
4.4 Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij	25
4.5 Focal point RECAAP	26
4.6 Communicatie en informatievoorziening Maritieme Security incidenten ..	26



5	Inzet van middelen en bedrijfsvoering	28
5.1	Algemeen	28
5.2	Varende middelen.....	28
5.3	Vliegende eenheden.....	31
5.4	Personeel	35
5.5	Bedrijfsvoering	37
6	Financiële verantwoording	39
6.1	Inleiding.....	39
6.2	Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine)	39
6.3	Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (art 2 Koninklijke Marine)	40
6.4	Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (DMF-hoofdstuk K, artikel 1 en 6)	41
6.5	Exploitatie-uitgaven in andere artikelen van Defensie en bij de departementen (kosten)	42
6.6	Totaaloverzicht uitgaven & kosten	44
7	Bijlage 1: Operationele verantwoording Handhaving	46
8	Bijlage 2: Associated support	47
9	Bijlage 3: Sanctiemaatregelen	48
10	Bijlage 4: Uitval vaartuigen Rijksrederij 2023 t.o.v. gepland	49
11	Bijlage 5: Overzicht werkzaamheden North Sea Activities	51
12	Bijlage 6: Overzicht aanvragen WtBK	52
13	Bijlage 7: Afkortingen	54



Inleiding

Voor u ligt het jaarverslag 2023.

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.

De rapportage is qua indeling aangepast en conform het sturingsmodel Kustwacht Nederland ingericht. Het hoofdstuk beleidsadvies & beleidsontwikkeling is opgenomen onder hoofdstuk 1: Algemene ontwikkelingen binnen de Kustwacht. Het hoofdstuk bedrijfsvoering is opgenomen onder paragraaf 5.5: inzet van middelen en bedrijfsvoering (voorheen inzet middelen).

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 middelen en bedrijfsvoering.

Hoofdstuk 6 beschrijft de financiële verantwoording.



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 2035. 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.

Op 14 maart 2023 heeft de Raad voor de Kustwacht de Visie 2035 vastgesteld. Deze visie zal als basis dienen voor verdere uitwerking in het Lange Termijnplan 2035 en opdrachtvorming in de toekomst.

1.2 Ontwikkelingen Kustwacht

1.2.1 *Sanctiemaatregelen Rusland*

Dit dossier heeft in 2023 een grote impact gehad op de capaciteit van de medewerkers in het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) en de afdeling beleidsadvies. In 2023 is deze taak voor de Kustwacht geformaliseerd, hoewel deze al vanaf februari 2022 is uitgevoerd. Het 'Bulletin maritieme sanctiemaatregelen Rusland' blijkt een grote toegevoegde waarde te hebben voor IenW, havens, Douane en ILT. De Europese Unie heeft inmiddels een 'twaalfde sanctiepakket' tegen Rusland aangenomen.

Ieder sanctiepakket betekent potentieel meer werk voor de Kustwacht. Om de maatregelen volledig uit te voeren is bij de opdrachtgevers kenbaar gemaakt dat meer personele capaciteit nodig is en toegang tot systemen van de diensten nodig is om het werk tot en met sanctiepakket 10 te kunnen uitvoeren. De Kustwacht levert naar vermogen een bijdrage die wordt verantwoord in bijlage 3.

1.2.2 *Programma Bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI)*

De opdrachtgevers van de Kustwacht onderkennen de kwetsbaarheid van de (sterk in omvang en belang toenemende) Noordzee infrastructuur. Sinds de oorlog in Oekraïne en met name de explosies op de Nord Stream pijpleidingen staat dit onderwerp volop in de aandacht.

Dit onderwerp is momenteel geen formele taak voor de Kustwacht en er is qua capaciteit, kennis, bevoegdheden en middelen dus nog niet in voorzien. Het betreft naast preventie (beeldopbouw, analyse (MSA/MSU), zichtbare aanwezigheid) ook respons (acteren op meldingen, optreden bij dreiging/incidenten, minimaliseren impact eventuele sabotage).

Voor het PBNI brengt de Kustwacht in kaart welke toekomstige mogelijkheden er zijn t.b.v. bescherming Noordzee infrastructuur:

- Wat is er mogelijk op korte termijn met/zonder taakverdringing en
- Wat de mogelijkheden zijn op de langere termijn.

Dit traject loopt parallel aan de opdrachtformulering op dit gebied; de Kustwacht heeft hiertoe immers (nog) geen formele opdracht. Wel kan zij momenteel op het



gebied van beeldopbouw reeds een rol vervullen, zoals een aantal incidenten het afgelopen jaar heeft aangetoond (zie hoofdstuk 4 en bijlage 2).

1.2.3 *Cybersecurity*

De Kustwacht signaleert al enige jaren kwetsbaarheden op het gebied van ernstige Cybersecurityincidenten op schepen en/of installaties op de Noordzee. De Kustwacht heeft momenteel geen formele taak ten aanzien van Cybersecurity en ontbeert de mensen en middelen om snel en effectief hiertegen te kunnen optreden. Op basis van de aanbevelingen van Berenschot en EU-ontwikkelingen onderzoekt de Kustwacht waar de grootste kwetsbaarheden liggen en hoe deze het beste geadresseerd kunnen worden. In opdracht van RWS heeft het NIPV met de Kustwacht aan een Bow-Tie analyse gewerkt, waarbij met inhoudelijk deskundigen van diverse organisaties de gevaren, barrières en handelingsopties in kaart zijn gebracht. De resultaten van de Bow-Tie analyse zijn eind 2023 opgeleverd aan RWS, de gedelegeerd opdrachtgever. De Kustwacht heeft in 2023 deelgenomen aan een aantal oefeningen op het gebied van cyberdreigingen in de maritieme sector.

1.2.4 *Toetreding OCW - Pilot Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*

Het KW 4/7 heeft besloten dat de governance rond het toetreden van het Ministerie van OCW bij de opdrachtgevende ministeries ligt. Het Ministerie van JenV zal in nauw overleg met de PKHN-partners een voorstel doen hoe het opdrachtgeverschap van OCW in Kustwachtverband vorm zal kunnen krijgen.

1.2.5 *Borgen operationele samenwerking landzijde*

Incidenten vanuit het werkgebied van de Kustwacht komen doorgaans een keer aan land of hebben uitstraling naar het land. Daarom is samenwerking met de landpartijen belangrijk. De SAR-convenanten met Veiligheidsregio's die hiervoor worden gebruikt zijn toe aan een herziening. Dit proces verloopt uiterst traag vanwege onder andere prioritering en de behoeften van convenantpartners die meerdere zwaarwegende maatschappelijke thema's moeten behandelen. De trend is dat er in aanvulling op het GJP vanuit het Kustwachtcentrum steeds meer tijd en energie moet worden gestoken om in verbinding te blijven met de ontwikkelingen aan "landzijde" (KCRII, NOOVA, LCMS, C2000, LMO, het project "Intensivering crisisbeheersing en brandweezorg", etc.). In het laatste kwartaal van 2023 is er vooruitgang geboekt door het afsluiten van een nieuw convenant voor het Waddenzeegebied (CRW). Met de veiligheidsregio Haaglanden wordt samen gewerkt aan een nieuw convenant.

1.2.6 *Voortgang taakuitbreiding MIRG*

In augustus 2020 heeft Directeur Kustwacht (DKW) met het oog op de steeds drukker wordende Noordzee en daarmee toenemende risico's om een taakuitbreiding van MIRG.NL verzocht. De taakuitbreiding behelst het uitvoeren van hoogtereddingen, 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 (kunnen) vrijkomen of ontstaan. Hiertoe heeft RWS Z&D (contracthouder MIRG) een onderzoek laten uitvoeren. Het onderzoeksrapport is in het voorjaar van 2022 gereed gekomen en zal door RWS Z&D in 2024 ter besluitvorming aan het KW4/7 worden aangeboden.

1.2.7 *Doorontwikkeling IGO*

In de Visie Kustwacht 2035 is vastgesteld dat alle vijftien geïdentificeerde ontwikkelingen op de Noordzee impact hebben op de hoofdtak Handhaving. De Noordzee wordt intensiever en innovatiever gebruikt. Om het huidige scheepvaartveiligheidsniveau te behouden is het intensiveren van toezicht en de handhaving van de verkeersregels cruciaal. Het belangrijkste doel is het voorkomen



van aanvaringen en andere incidenten. De actuele geopolitieke spanningen vraagt inspanning van onze collega's aan boord van het vliegtuig, de schepen, Handhavingsdesk en zeker ook het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK).

Eind 2017 heeft de Raad van de Kustwacht al besloten dat analysecapaciteit in het MIK essentieel is voor de Kustwacht om personeel en middelen effectiever en efficiënter in te richten. Het bruikbaar maken van de huidige en toekomstig beschikbare data uit het vliegtuig en data uit de systemen van politie, douane, marechaussee, Rijkswaterstaat, ILT en NVWA vraagt om voldoende gekwalificeerd personeel. In 2023 is gewerkt om IGO en analysecapaciteit hoger op de bestuurlijke en interne agenda te krijgen. Het inrichten van volwaardige analysecapaciteit inclusief netwerk, tooling en het verbinden van de benodigde medewerkers van de diensten zal de komende jaren worden doorontwikkeld.

1.2.8 *Toezicht op de Maritieme grenzen*

De Kustwacht krijgt steeds vaker te maken met operaties in grensgebieden waarvoor internationale afstemming nodig is. Zicht op pleziervaart is een uitdaging mede door het ontbreken van een AIS-plicht voor recreatievaart korter dan 20 meter. Een werkgroep onder coördinatie van JenV met IenW, KMar en de Kustwacht buigt zich over verbetermaatregelen op dit gebied. Potentiële drugs drop-off schepen en schepen verdacht van mensensmokkel worden in samenwerking met onder andere het Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland en het Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics) (MAOC-N) succesvol gemonitord en geboord. Daarnaast wordt internationaal samengewerkt in het North Atlantic Coastguard Forum (NACGF) waar de Kustwacht de voorzitter is van de Illegal Drugs Trafficking Working Group. Het doel is samenwerken, best practices delen en werkafspraken maken rond bestrijding drugs- en mensensmokkel.

1.2.9 *Radiomedisch (KNRM) advies grote binnenwateren*

Het Kustwachtcentrum zet medische hulpvragen vanaf gemeentelijk ingedeelde wateren als het IJsselmeergebied, Waddenzee en Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen door aan de Radiomedische Dienst (RMD) van de KNRM. Artsen van de RMD geven aan dat medische hulpvragen vanaf deze watergebieden vanuit patiëntenbelang beter door een Meldkamer Ambulancezorg kunnen worden afgehandeld. In augustus 2021 heeft DKW Ambulancezorg Nederland (AZN) verzocht om deze overdracht te coördineren. Vanwege de coronacrisis had AZN andere prioriteiten en heeft het transitieproces stilgelegd. Het traject is begin 2023 weer door AZN opgepakt en de daadwerkelijke overdracht staat gepland in 2024.

1.1.1 *Helitransfer boardingteam*

In zeer uitzonderlijke gevallen heeft de Kustwacht de afgelopen jaren gebruik moeten maken van een helikopter om boarding officers aan boord van een schip op de Noordzee af te zetten. Hierbij betrof het een inzet waar een laag risico te verwachten was voor de civiele helikopterbemanning en het niet mogelijk was om de boarding officers van de Kustwacht op een andere manier veilig aan boord van het doelschip te krijgen.

1.2.10 *Reorganisatie Kustwacht*

De Kustwacht heeft haar formatie tegen het licht gehouden en de noodzakelijke personele capaciteit in kaart gebracht, die past bij de opdrachten en ambities van de opdrachtgevers vanaf 2025. Tezamen met andere noodzakelijke capaciteiten, zoals investeringen in personeel en schepen om 24/7 Handhavingstaken te kunnen uitvoeren en investeringen in personeel en systemen ten behoeve van de uitvoering van taken op het gebied van Maritieme Security, Handhaving en Dienstverlening, is de benodigde personele capaciteit in de RvdKW samengevat in de zgn. nota



disbalans. De RvdKW heeft in juni 2023 definitief ingestemd met het oplossen van deze disbalans en de benodigde financiële middelen hiervoor vrijgemaakt.

De eerste stappen om te komen tot een reorganisatie, waarin de benodigde formatieplaatsen aan de organisatie van de Kustwacht zullen worden toegevoegd, zijn in 2023 gezet. Deze reorganisatie wordt uitgevoerd cf. het URD-traject van de beheerder, het Ministerie van Defensie.

1.3 Projecten Kustwacht

1.3.1 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.

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). Op 11 juni 2023 heeft het Rijksvastgoedbedrijf de aanbesteding conform planning naar de markt gebracht. Op 7 september is een site-survey gehouden voor de aannemers die zich hebben ingeschreven. In november hebben twee aannemers hun aanbieding gepresenteerd.

Door de voortdurende stijging van de bouwkosten en de eisen op het gebied van stikstof, bleek de geoffreerde prijs hoger dan het beschikbare budget. Eind december heeft de RvdKW middels een schriftelijke ronde ingestemd met een inspanningsverplichting voor de financiering van de meerkosten. Op basis van deze toezegging is Defensie bereid garant te staan, zodat het Rijksvastgoedbedrijf de opdracht kan gunnen. De nieuwbouw wordt naar verwachting in 2026 opgeleverd.

IT-middelen

Het project MOC vervangt en verbetert stapsgewijs de ICT-applicaties die de primaire processen van de Kustwacht ondersteunen:

Vervanging ICT

Begin 2023 heeft de Kustwacht de applicatie voor incidentmanagement, Guardion Coastguard, anders dan gepland, niet in gebruik genomen. Met name het, conform het advies van Bureau ICT-toetsing, ingekochte marktproduct voor incidentregistratie bleek in de praktijk beperkingen op gebied van werkbaarheid te hebben in het gebruik in het CCC. Het project heeft dit onderdeel vervangen door een oplossing die geïntegreerd is in Guardion Coastguard, ontwikkeld door Defensie/Maritieme IT.

Ter beheersing van de risico's op verdere vertraging heeft het project in maart een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren in de vorm van een Gateway Review. Op basis van de adviezen van TNO en de Gateway Review zijn verbetermaatregelen doorgevoerd. Om het product beter te laten aansluiten op de behoefte van de Kustwacht, is de samenwerking tussen de gebruikers en het softwareteam geïntensiveerd.

Na de herijking van de scope en planning in juni 2023 zijn grote stappen gezet. Op 18 december is een belangrijke tussenversie van Guardion Coastguard opgeleverd. Hierin zijn de onderdelen voor het registreren van incidenten gerealiseerd, die voor de Kustwacht de hoogste prioriteit hadden.



In april 2023 is het Digital Selective Calling (DSC) systeem vervangen. Ook VBS Navtex, de applicatie voor het verzenden van veiligheidsberichten, is gereed en de medewerkers zijn opgeleid om het in gebruik te nemen

Doorontwikkeling ICT

Medio augustus is de videoverbinding met het Kustwachtvliegtuig gerealiseerd. Beelden die gemaakt worden, komen binnen bij de Kustwacht en kunnen live worden bekeken. In december is ook in het tweede vliegtuig deze configuratie doorgevoerd. Dit resultaat levert de Kustwacht een beter beeld op van de actuele situatie op zee. Half december is een nieuwe versie van Maritime Control in gebruik genomen. Deze biedt betere informatiebeveiliging en meer technische mogelijkheden tot Verkeersbeeld op Zee operationeel is.

Het deelproject dat verantwoordelijk was voor het vervangen van alle oude netwerkverbindingen van en naar de buitenlocaties van de Kustwacht (radar, radio en AIS-installaties op diverse plekken langs de kust en op de Noordzee) is afgerond. Ter voorbereiding op de vervanging van het Radiobediensysteem is half oktober de vervanging van de VHF/UHF Air-radio's afgerond. Ook zijn de laatste netwerkaanpassingen doorgevoerd.

Verkeersbeeld op Zee (VoZ)

Het deelproject Verkeersbeeld op Zee (VoZ) heeft als doel het opbouwen en leveren van één nautisch verkeersbeeld van de Noordzee aan de Kustwacht. VoZ is een samenvoeging van de MOC-deelprojecten RaaS (Radar-as-a-Service) en MAN (Migratie Automatic Identification System (AIS) Noordzee).

In februari 2023 is het Project Initiatie Document vastgesteld, onder voorwaarde van het beschikbaar hebben van de financiën. Daarna zijn workshops georganiseerd ter voorbereiding van de proof of concept omgeving. De overdracht van de op de Noordzee gestationeerde AIS-base stations is vergevorderd.

Werkbezoek

Op 5 oktober hebben de leden van de Raad voor de Kustwacht een werkbezoek gebracht aan project MOC Kustwacht in Den Helder. Aan de hand van korte presentaties hebben projectleden en Kustwachtmedewerkers samen laten zien waar het project aan werkt en wat dit oplevert voor de Kustwacht. Vervolgens is een bezoek gebracht aan het Kustwachtcentrum om, aan de hand van het voorbeeld van de Fremantle Highway, te zien hoe de systemen de bedrijfsprocessen ondersteunen en in samenhang werken tijdens de operatie.

1.3.2

Walradar

Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walradar leiden tot vertraging. Gezien de beperkende factoren op het traject wordt er gekeken naar alternatieve oplossingen voor deze radardekking.

1.3.3

Aanvullende Kustwacht patrouilleschepen

De RvdKW heeft besloten tot het instellen van een stuurgroep materiele projecten Varende Middelen. De stuurgroep behandelt de vervangingsprojecten t.b.v. alle varende capaciteit op zee. Onderdeel hiervan is het (tijdelijk) commercieel inhuren van een schip en bemanningen t.b.v. de patrouillecapaciteit op zee als eerste stap om uiteindelijk 24/7 handhavingstaken op zee te kunnen uitvoeren. Voor de Kustwacht heeft dit grote prioriteit gezien het met de huidige patrouillecapaciteit niet mogelijk is handhavingstaken 24/7 op zee uit te voeren. Deze extra capaciteit dient 1 januari 2025 beschikbaar te zijn.



1.3.4

Innovatie

De Kustwacht heeft een strategische innovatieagenda opgesteld om focus en richting te geven aan het volgen en stimuleren van technische & operationele ontwikkelingen in haar werkveld. Er zijn een aantal gebieden vastgesteld en prioriteiten gesteld. De belangrijkste gebieden zijn: verbeteren beeldopbouw, inzet RPAS-middelen en data-science & -analyse t.b.v. IGO. Voorbeelden zijn projecten om satellietdata te betrekken in de beeldopbouw en het implementeren van drones in de operatie.

Daarnaast kiest de Kustwacht ervoor om aan te sluiten bij innovatieprogramma's van haar opdrachtgevers. Zo neemt Kustwacht o.a. deel aan het innovatieprogramma, Programma Digitalisering Noordzee, het Connectivity Field lab Noordzee.

1.3.5

I-Stack in relatie met doorontwikkeling IGO

Het team heeft afgelopen periode een aantal opdrachten uitgevoerd voor zowel analyses in handhaving (o.a. visserij, migratie, ankerparken) als dienstverlening (scheepvaart analyses). Met name vanuit MOSWoZ-programma lopen er nu analyseopdrachten. Deze zijn gericht op monitoring windparken en doorvaart, als onderdeel van de maatregelen Wind op Zee. In 2023 zijn de opdrachten uitgebreid naar monitoring en analyse van nieuw in bedrijf gestelde windparken.



2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2023.

Op het vlak van de dienstverleningstaken zijn er tien taken 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.

Fremantle Highway

De brand aan boord van autocarrier Fremantle Highway op 25 juli trok dit jaar de meeste aandacht. KNRM-reddingstations Ameland en Schiermonnikoog, Rederij Noordgat en de Kustwachthelikopters wisten alle opvarenden van het brandende schip te halen. De reddingboten brachten zeven zwaargewonden aan wal. Op hun site schrijft de KNRM hierover: "Dikke rookpluimen verzamelden zich boven het schip 'de Fremantle Highway'. De hitte was al vanaf een flinke afstand voelbaar. Al snel werd duidelijk dat de bemanning van het vrachtschip zo snel mogelijk geëvacueerd moest worden." "De reddingboten Anna Margaretha en Koning Willem 1, en de Hurricane van Rederij Noordgat, lagen naast het schip klaar voor de evacuatie. Zeven bemanningsleden zijn van het voorschip (bijna 30 meter hoog) het water ingesprongen en door de KNRM en Rederij Noordgat uit het water gehaald." Schipper Molenaar van KNRM Ameland vertelt daarnaast bij de NOS: "Volgens Molenaar waren de drenkelingen er slecht aan toe. "Ze hadden ademhalingsproblemen en waren gewond geraakt door de hoge sprong. Dat was wel pittig." Er zijn zestien opvarenden van het schip gewond geraakt en één opvarende is overleden. Hoe dat precies is gebeurd, is niet duidelijk.

Nadat zijn bemanning eerste hulp had verleend aan de zeven opgeviste zeelieden voer de Anna Margaretha naar Lauwersoog, waar ambulances klaar stonden om de gewonden naar het ziekenhuis te brengen. Molenaar is "supertrots" op zijn bemanning. "Ik ben een van de acht betaalde schippers, maar dit zijn allemaal vrijwilligers die dit gewoon naast hun werk doen."

Vermiste zeilers

Maandagochtend 3 juli vertrokken twee personen met een zeiljacht vanuit West-Terschelling richting het Duitse Waddeneiland Borkum. De verwachting was daar 's avonds aan te komen maar bekenden krijgen geen contact meer. Kort voor middernacht wordt de Kustwacht gealarmeerd. De reddingboten van de KNRM, het kustwachtvliegtuig en -helikopter zoeken in de nacht urenlang naar de vermiste zeilers. In de ochtend vindt de kustwachthelikopter het zeiljacht. Ze drijven 10 kilometer noordwest van Borkum. De mast is afgebroken en het drijfanker ligt uit. Vanuit de helikopter daalt de reddingszwemmer af naar het zeiljacht. De opvarenden, met overlevingspakken en reddingsvesten aan, zijn vermoeid maar maken het goed. De reddingboot van KNRM-station Eemshaven vaart richting het zeiljacht en haalt de personen van boord. Daarnaast nemen ze het jacht op sleep. En zo varen ze richting de Eemshaven. Daar komen ze aan het einde van de ochtend aan. Familie is daar aanwezig om de opvarenden op te wachten.



Een van de meest in het oog springende incidenten van de afgelopen maanden was de brand op de autocarrier Fremantle Highway, dit incident is op het moment van schrijven nog onderwerp van (interne) evaluaties en onderzoek door de OVV. Beide genoemde incidenten onderstrepen de nauwe samenwerking tussen de Kustwacht en de KNRM.

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	2021	2022	2023
Echt	1.981	2.043	2.008
Vals	358	350	364
Totaal	2.339	2.393	2.372

Tabel 1: Alarmeringen Kustwachtcentrum

De beperking in de VHF-dekking op de Randmeren is nog niet opgelost. Het ministerie van IenW is beleidsmatig verantwoordelijk en heeft hier medio 2023 de financiën voor beschikbaar gesteld. Defensie voert dit nu in opdracht verder uit. Een gebrekkige verbinding met SAR-eenheden op de Randmeren bemoeilijkt immers de hulpverlening als elke seconde telt. Dit kan leiden tot onnodige slachtoffers door uitval van essentiële communicatie bij een SAR-operatie.

2.2.1 Advisering omtrent te nemen vaarroute

De Kustwacht adviseert containerschepen die tijdens bepaalde weersomstandigheden boven de Waddeneilanden varen. Afhankelijk van de lengte van het containerschip geeft de Kustwacht een advies over de veiligste vaarroute. Dit advies wordt verstuurd via een navigatiebericht en door schepen actief aan te roepen.

Opvolging routeadvies containerschepen ≥ 200 meter		
Jaar	2022	2023
Opgevolgd	22	34
Niet opgevolgd	6	10
Totaal	28	44

Tabel 2: Aantal gegeven route-adviezen en opvolging

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.



In onderstaande tabel is aantal incidenten op het gebied van SAR te zien. Daarbij is ook opgenomen hoe vaak de Kustwacht een reddingboot van de KNRM of de SAR-heli heeft ingezet. Voor beide geldt, bij een incident kunnen meerdere reddingboten of helikopters ingezet worden.

Incidenten Kustwacht & inzet	
Jaar	2023
Incidenten Kustwacht (SAR)	1.082
Inzet KNRM	942
Inzet SAR-helikopter	195

Tabel 3: Incidenten en inzet

Beschikbaarheid KNRM-eenheden

De KNRM heeft 45 reddingstations. De beschikbaarheid in 2023 was 99%, de niet-beschikbaarheid van 1% is uitsluitend veroorzaakt door schade/repairatie van een reddingboot of het niet beschikbaar zijn van een bemanning.

2.4 Air Rescue Coördination Centre

In het CCC wordt de ARCC-taken uit op basis van het Nationaal Crisisplan Luchtvaart uitgevoerd en zijn er operationele afspraken met LVNL. Er zijn echter door I&W nog geen zorgnormen bepaald voor de ARCC-taak. De Kustwacht heeft behoefte aan helderheid over deze normen om deze taak goed uit te kunnen voeren en in voorkomende gevallen de prestaties te toetsen en te verbeteren (PDCA).

2.5 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)

Bij één incident is MIRG.nl gealarmeerd. Het betrof hier het incident met de Fremantle Highway. Het team is niet daadwerkelijk op het incidentschip afgezet. Dit had te maken met de ontwikkelingen van het incident.

In 2023 is een aanzet gegeven voor het instellen van een structureel MIRG-overleg met KWC, RWS-ZD en 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 hoogterreddingen, 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. In 2022 is het onderzoek afgerond en het rapport is door RWS Z&D aan het KW4/7 aangeboden. Besluitvorming door de RvdKW wordt in 2024 voorzien.

2.6 Noodsleephulp (ERTV)

Er zijn geen afwijkingen ten aanzien van de inzetbaarheid van de Emergency Response Towing Vessels (ERTV). De ERTV's zijn afgelopen jaar vijfendertig keer ingezet voor noodsleephulp, in één geval is er daadwerkelijk een sleepverbinding gemaakt door de ERTV. Daarnaast zijn de ERTV's negen keer ingezet voor andere (SAR)-taken. Ook wordt bij uitval van de handhavingsvaartuigen, een beroep gedaan op het ERTV Guardian voor handhavingstaken (zie paragraaf 5.2.4).



Inzet Emergency Response Towing Vessels			
	Ingezet (noodsleephulp)	Sleepverbinding gemaakt	Ingezet voor andere (SAR)taken
ERTV-N	14	0	5
ERTV-M	15	0	1
ERTV-Z	6	1	3

Tabel 4: Inzet ERTV's

Meerdere schepen met ankerproblemen tijdens storm Ciarán

Tijdens storm Ciarán op 2 november raakten meerdere schepen in moeilijkheden. Vijf schepen maakten melding bij het Kustwachtcentrum van een krabbend anker. Nog eens twee schepen verloren het anker tijdens de storm.

De Multtraship Commander, een ERTV van de Kustwacht, werd ingezet om twee schepen te assisteren. Deze ERTV ligt 24 uur per dag paraat in de buurt van het windpark Borssele om hulp te bieden als schepen in problemen raken. De schepen wisten uiteindelijk op eigen kracht alsnog te ankeren of zijn (zonder anker) doorgevaren.

2.7 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

In 2023 hebben zich twee incidenten voorgedaan waarbij het gehele Operationeel Team actief is geweest. Eén van de incidenten betrof het incident met de Fremantle Highway. Hierbij was tevens RWS digitaal aangesloten, deze samenwerking werkte zeer goed. Tijdens dit incident heeft Kustwacht tevens ondersteuning gekregen van een Duitse ERTV. Het tweede incident betrof een incident op een veerboot. Dit bleek bij opkomst van het OT om vals alarm te gaan.

2.7.1 Evaluaties & Onderzoeken

Aan de hand van vastgestelde criteria wordt bepaald of een SAR-operatie intern of plenair zal worden geëvalueerd. In 2023 is de plenaire evaluatie van de SAR-operatie betreffende de brand van de autocarrier Fremantle Highway opgestart. Deze evaluatie is nog niet afgerond. De rapportage wordt begin 2024 verwacht. De Kustwacht draagt tevens bij aan de evaluatie die het DCC-IW laat uitvoeren naar het functioneren van de crisisorganisatie op strategisch niveau.

Naast de evaluaties zijn er door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) enkele onderzoeken naar incidenten, waar de Kustwacht bij betrokken is geweest, in 2023 opgestart en/of afgerond. Enkele voorbeelden hiervan zijn: Ongeval microlight vliegtuig nabij Hoek van Holland (afgerond), aanvaring in Schuitengat tussen veerboot & watertaxi (afgerond), dodelijk ongeval tijdens overzetten van loods (onderzoek loopt) en Brand Fremantle Highway (onderzoek loopt).

2.8 Noodhaven (PoR)

Het incident met de Fremantle Highway heeft de minister van I&W doen besluiten een Port of Refuge (PoR) aan te wijzen. De Kustwacht heeft hier voorzien in advies. In dit geval is Eemshaven aangewezen als PoR.

2.9 Medische hulpverlening

Zeevarenden kunnen medisch adviesaanvragen via het Kustwachtcentrum. Deze aanvragen worden doorgezet naar de RMD van de KNRM. In het afgelopen jaar zijn in totaal 287 aanvragen voor medisch advies binnengekomen.



Binnengekomen aanvragen Radio Medisch Advies (RMA)			
Jaar	2021	2022	2023
Binnen NL	123	127	114
Buiten NL	180	167	173
Totaal	303	294	287

Tabel 5: Aanvragen Radio Medisch Advies

Op advies van de RMD van de KNRM wordt een medische evacuatie uitgevoerd. In de tabel hieronder volgt een overzicht van het aantal medische evacuaties over het afgelopen jaar.

Medische evacuaties			
Jaar	2021	2022	2023
Binnen NL	83	86	64
Buiten NL	3	2	7
Totaal	86	88	71

Tabel 6: Medische Evacuaties

Medische zorgketen

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 laatste kwartaal van 2023 is de zorgketen aan een audit onderworpen. Er zijn geen onvolkomenheden vastgesteld.

In 2023 is de overdracht van de RMD-procedure op de ruime binnen wateren naar de reguliere ambulancezorg voor het gemeentelijk ingedeeld gebied verder uitgewerkt en getoetst met een Table-top. Het geheel is nagenoeg gereed voor implementatie waarbij wordt gekoerst op een omklapmoment 1 maart 2024.

2.10 Nautisch beheer

2.10.1 Beschikbaarheid Vaarwegmarkering

De beschikbaarheid van markeringen worden maandelijks gerapporteerd door Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement (RWS VWM). De beschikbaarheid van het Kustwachtareaal zoals opgenomen in het vaarwegmarkeringsplan is in de onderstaande tabel weergegeven:

Categorie	Aantal objecten	Norm	Beschikbaarheid	Voldoet aan norm
I	16	99,80 %	99,97 %	Ja
II	141	99,00 %	99,87 %	Ja
III	218	97,00 %	99,88 %	Ja
IV	15	95,00 %	99,41 %	Ja

Tabel 7: Overzicht beschikbaarheid vaarwegmarkering Kustwachtareaal (ref. IALA Recommendation R0130 Categorization and Availability Objectives for Short Range Aids to Navigation, June 2017).

Er zijn geen afwijkingen te melden op de gestelde norm. Per kwartaal zorgt Rijkswaterstaat Vaarwegmarkering voor een storingsoverzicht. Het percentage wat voldeed gedurende het jaar is 99,78%.



2.10.2 Vergunningverlening evenementen

In 2023 zijn er 23 evenementen aangevraagd. Deze vergunningaanvragen en meldingen hebben betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee waarvan de Directeur Kustwacht is aangewezen als bevoegde autoriteit. Alle aanvragen zijn binnen de gestelde termijn afgehandeld.

2.10.3 North Sea Activities (NSA)

In 2023 zijn er in totaal 292 NSA's aangemeld (tegenover 119 NSA's in 2020, 214 in 2021 en 254 in 2022). Dit is een toename van 15 % ten opzichte van 2022. Zie voor een specificatie van de werkzaamheden bijlage 5. Hieronder vallen tevens aanvragen voor evenementen. Wat hierin opvalt is de toename van het aantal bijzondere transporten, mijnbouwactiviteiten en onderzoeksreizen.

2.10.4 Bijzonderheden

Nautisch Beheer zorgt voor een maandelijks rapportage aan de Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) en aan Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS ZD) over het aantal navigatieberichten uitgegeven door het Kustwachtcentrum. Het uitzenden van navigatieberichten is van belang om defecten aan mijnbouwinstallaties en windparken met betrekking tot de veilige navigatie kenbaar te maken aan het scheepvaartverkeer. SodM en RWS ZD wijzen de betreffende exploitant op het spoedig herstellen van deze defecten.

2.10.5 Scheepvaartongevallen

Vanaf 2023 worden tevens de minder ernstige scheepvaartongevallen (MESO) gerapporteerd. De ZESO's betroffen een gezonken zeiljacht, de brand aan boord van de Fremantle Highway en een dodelijk ongeval met een loodsboot.

(Minder) Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen			
Jaar	2021	2022	2023
MESO	NB	NB	31
ESO	9	7	8
ZESO	1	2	3

Tabel 8: (Minder) Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

2.11 AIS

De beschikbaarheid van het AIS-systeem t.b.v. SafeSeaNet was de afgelopen periode 99,7%. Er hebben zich gedurende het jaar twee verstoringen voorgedaan. Beide werden veroorzaakt door netwerkproblemen.

2.12 Explosieven opruiming

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

Explosieven Beneficial Cooperation 2023	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
Gemelde explosieven	0	9	4	3	3	1	0	1	1	1	2	1	26
Vernietigde explosieven	0	7	2	3	6	0	0	1	0	1	2	1	23
Explosieven niet aangetroffen	0	4	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	7

Tabel 9: 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 Handhavingsplan 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. In bijlage 1 wordt dit per beleidsdoelstelling uitgesplitst. IGO-opdrachten worden apart vermeld in paragraaf 3.7.

Met de middelen die de Kustwacht ter beschikking staan geeft de Kustwacht invulling aan de handhavingstaken van de opdrachtgevers zoals deze zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Handhaving (UPH). Met de beperkingen in de ter beschikking staande middelen zijn in het afgelopen jaar de taken zo goed mogelijk uitgevoerd, waarbij enkele keren alternatieve vaartuigen zijn ingezet, zoals het ERTV Guardian voor handhavingstaken (bijvoorbeeld voor dronecontroles voor ILT).

Drop-off schepen

De Kustwacht en dan met name het Kustwachtvliegtuig speelde een belangrijke rol bij het vinden en veiligstellen van een hoeveelheid van bijna 1000 kg drugs op de Westerschelde. Op verzoek van meerdere handhavings- en opsporingsinstanties in binnen- en buitenland werd gezocht naar een lading die door een risico-schip gedropt zou zijn in de Westerschelde. De bemanning van het vliegtuig wist het 'afhaalvaartuig' mét de lading te onderkennen en deze lading door de regiopolitie veilig te laten stellen.

Mensensmokkel

Een klein jacht werd door het kustwachtvliegtuig gespot, met als koers west, richting het Verenigd Koninkrijk. Omdat het scheepje voldeed aan de criteria 'verdacht vaartuig' werd onmiddellijk het Kustwachtcentrum in kennis gesteld. Het kustwachtpatrouilleschip Zeearend werd 'geretasked' en stoomde met volle kracht op om het verdachte jacht te onderscheppen en te controleren. Er zijn aanhoudingen verricht want het jacht had een tweetal mensensmokkelaars en een elftal migranten aan boord. Deze zijn via de KMar aan justitie overgedragen en de migranten gingen het vreemdelingen-proces van het COA in.

Voormalig viskotter vermist

De Kustwacht heeft op het gebied van handhaving een rol gespeeld bij het opsporen van de AFKI, een voormalige Urker viskotter die bij de westkust van Afrika vermist raakte doch waarvan elektronische signalen bij het CCC binnen bleven komen zodat aangenomen mocht worden dat het vaartuig nog steeds varende was mét Nederlandse staatsburgers aan boord. Door tussenkomst van veel partijen hebben Kustwacht en het Team Maritieme Politie in goede samenwerking het schip kunnen traceren en is er aan de familie bericht verzonden dat de beide schepelingen in goede gezondheid verkeerden.



3.2 Totaal uitgevoerde controles

Hieronder het totaaloverzicht uitgevoerde controles per beleidsdoelstelling. Voor een verdere detaillering per beleidsdoelstelling wordt verwezen naar bijlage 1.

Totaaloverzicht Handhaving						
		Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	Totaal aantal PV aangezegd	Totaal aantal Bestuurlijke maatregel	Totaal aantal Waarschuwing
1	Verbetering verkeersveiligheid op zee ¹	1365	400	195	18	172
2	Verbetering naleving milieuregelgeving	128	13	0	0	0
3	Bestrijding criminaliteit	299	15	4	2	9
4	Bevordering naleving Visserijbeleid	167	15	6	0	9
	Totaal	1959	443	205	20	190

Tabel 10: Totaaloverzicht resultaten handhaving

3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2023 geresulteerd in 1365 controles. Tijdens deze controles zijn 400 overtredingen geconstateerd, dit is 29% van de totaal uitgevoerde controles.

Verbeteren verkeersveiligheid op zee					
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtreding en t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2021	1291	336	26%	232	18%
2022	1466	472	32%	275	18%
2023	1365	400	29%	195	14%

Tabel 11: Operationele verantwoordingsbeleidsdoelstelling 1

De reguliere taken die te maken hebben met het toezicht op het verkeersscheidingsstelsel en de windmolenparken zijn dit tijdvak uitgevoerd. Een stroom processen-verbaal stroomt van het Kustwachtcentrum via het Team Maritieme Politie (TMP) naar het Functioneel Parket van het OM.

Een aandachtspunt is wel het geven van toestemming inclusief voorwaarden namens de Directeur Kustwacht en het toezicht op autonoom varende vaartuigen. Door het ontbreken van adequate regelgeving vanuit IenW kan hierdoor een grijs gebied ontstaan. De huidige "Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen territoriale zee" voldoet niet meer voor vergunningaanvragen die de Kustwacht ontvangt. Het gaat in een deel van de gevallen niet meer om

¹ Controles op containersjorringen vinden plaats met een drone. Vaststelling van daadwerkelijke overtredingen - aan boord - vinden doorgaans pas later plaats. Het is daarom mogelijk dat deze aantallen daarom later aangepast worden.



experimenten maar om commerciële activiteiten met autonome vaartuigen. Als de ontwikkelingen ten aanzien van dit soort vaartuigen zich net zo snel ontwikkelen als de vliegende drones dan kunnen er in de toekomst problemen met betrekking tot de handhaving ontstaan. In 2023 heeft een onbemand experimenteel vaartuig een object op zee geramd omdat het walstation de controle over het vaartuig kwijt was geraakt. In de thema actie containersjorringen heeft ILT met drones schepen gefotografeerd, om na te gaan of schepen containers op een juiste manier vastmaken. Er werd gevlogen vanaf een ERTV-platform van de Kustwacht. Het doel van minimaal 50 gefotografeerde schepen is ruimschoots gehaald, het zijn er uiteindelijk 82 geworden. In de helft van de gevallen bestond het vermoeden van een onjuiste sjorring. Hiervan heeft ILT er 19 gecontroleerd. Bij 15 schepen kon daadwerkelijk worden aangetoond dat de sjorringen onjuist waren. Deze thema actie is een voorbeeld van een geslaagde samenwerking tussen ILT en Kustwacht.

3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft geresulteerd in 128 controles. De bevindingen van deze controles gaan naar Team Maritieme Politie (TMP) en worden daar afgehandeld. Op dit moment heeft de Kustwacht geen inzicht in de resultaten. De Kustwacht heeft echter wel de behoefte om de terugkoppeling te ontvangen. Controles met satelliet vinden 24/7 plaats, maar zijn niet als controles opgenomen in dit overzicht.

Verbeteren naleving milieuregelgeving					
	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtreding en t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2021	153	38	25%	18	23%
2022	101	11	11%		
2023	128	13	10%		

Tabel 12: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 2 (KW heeft geen inzicht in aantallen PV's door verantwoordelijke dienst).

3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2023 geresulteerd in 299 controles. Tijdens deze controles zijn vijftien overtredingen geconstateerd, dit is 5% van de totaal uitgevoerde controles.

Bestrijding criminaliteit					
	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtredingen t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2021	312	18	6%	5	2%
2022	302	13	4%	3	1%
2023	299	15	5%	4	1%

Tabel 13: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 3



3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft geresulteerd in 167 controles. Tijdens deze controles zijn vijftien overtredingen geconstateerd, dit is 9% van de totaal uitgevoerde controles.

Bevordering naleving Visserijbeleid					
	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal geconstateerde overtredingen	% overtreding en t.o.v. uitgevoerde controles	Totaal aantal PV aangezegd	% pv's t.o.v. uitgevoerde controles
2021	178	18	10%	15	8%
2022	227	20	9%	9	4%
2023	167	15	9%	6	4%

Tabel 14: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 4

3.7 IGO-opdrachten

IGO-opdrachten worden uitgevoerd aan de hand van beschikbare informatie waarop de inzet van Kustwacht-eenheden benodigd is. In onderstaande tabel is het totaal aan IGO-opdrachten gepresenteerd. In de bijlage staat een gedetailleerde tabel uitgesplitst in de maanden. De onderstaande cijfers zijn gerichte IGO-opdrachten op verzoek van een handhavingdienst op basis van verkregen informatie. Deze cijfers dienen los gezien te worden van de getallen die in de tabellen "IGO-beleidsdoelstelling" staan, welke de geplande taakuitvoering betreffen. Het IGO en aantal IGO-opdrachten werden beperkt door de beschikbare analyse capaciteit.

Totaaloverzicht IGO-opdrachten			
Totaal uitgevoerde opdrachten	2021	2022	2023
Verkeersveiligheid	9	7	8
Milieuregelgeving	5	7	6
Bestrijding criminaliteit	47	53	44
Visserijbeleid	4	2	2
Totaal	65	69	60

Tabel 15: IGO-opdrachten (hierbij geen onderscheid gemaakt tussen kortlopende en langdurige opdrachten).

Zie voor IGO's sanctiemaatregelen Bijlage 3: sanctiemaatregelen.

IGO's en Themaweken

Naast de beleidsdoelstellingen en de IGO's werkt de Kustwacht met speciale themaweken. Enkele themaweken vinden aansluiting bij de beleidsdoelstellingen, andere bevatten thema's die geen directe link hebben met de reguliere doelstellingen. De bestaande registratie- en rapportageprocessen maken het momenteel niet mogelijk een overzicht te geven van de uitkomsten van deze themaweken. Voor een terugkoppeling naar de diensten is het essentieel deze informatie te ontsluiten en op te nemen in de rapportage. Voor de toekomst wordt hieraan gewerkt.



4 Operationele verantwoording Maritieme Security taken

4.1 Algemeen

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

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

Het onderwerp Maritieme Security staat meer en meer in de schijnwerpers als gevolg van internationale ontwikkelingen. Bij de bestrijding van reguliere incidenten op zee wordt door de Kustwacht in toenemende mate rekening gehouden met de mogelijkheid van een incident op het gebied van Maritieme Security. De bewustwording hiervan is in het afgelopen jaar toegenomen en loopt parallel met de taakontwikkeling van Maritieme Security.

Het CZSK heeft in 2023 een aanwijzing gehad voor inzet bij incidenten op het gebied van Maritieme Security. Hierin wordt de inzet van middelen van de Kustwacht benoemd. Zo heeft de Kustwacht, in samenwerking met CZSK, in 2023 meerdere inzetten gepleegd op mogelijke verdachte activiteiten op de Noordzee t.a.v. aanwezige infrastructuur op de Nederlandse EEZ in afwachting van verdere taakontwikkeling op dit gebied. Deze inzet vindt plaats in het kader van beeldopbouw.

Aangezien deze inzet formeel niet is voorzien in het huidige takenpakket van Maritieme Security, zoals beschreven in het GJP 2023, is hiervan een overzicht opgenomen in bijlage 2 Associated Support.

Actualiteit: Scheepvaart in de Rode Zee

Het CCC en het MIK kregen werkzaamheden uit te voeren door het uitbreken van de oorlog in Gaza en de daaropvolgende aanvallen in de Rode Zee. Het Kustwachtcentrum is het Point of Contact voor alle Nederlandse gevlagde schepen of voor schepen met Nederlandse bemanningen aan boord. Onder meer de zogenaamde 'security-level changes' worden via het Kustwachtcentrum aan de rederijen doorgegeven. Gezien de actualiteit van de snel escalerende situatie is er in nauw overleg geweest tussen het MIK en de MarSec-specialisten en de Expertgroep Security Dreiging Nederlandse Zeeschepen (olv NCTV en Min Ienw). Hierbij heeft de KW kennis en expertise ingebracht, inclusief overzichten via het CCC een digitaal overzicht van de NL-gevlagde vaartuigen in het Rode Zeegebied. Tevens heeft het CCC op basis van de MSA in het Rode Zeegebied de CSO's van de betrokken rederijen geïnformeerd over de actuele situatie en adviezen gegeven om het gebied indien mogelijk te vermijden.

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 (voornamelijk uit open bronnen), gedeeld met de betrokken netwerkpartners (o.a. NCTV, KMAR, Politie, ILT, IenW, CZSK). Wanneer nodig wordt een bericht acuut doorgezonden aan het voorzitterschap van de expertgroep (NCTV & IenW DGLM).



Er is in 2023 tien keer sprake geweest van een International Ship & Port Facility (ISPS) securitylevel change of waarschuwing die is doorgezet aan de Company Security Officers (CSO's) van de rederijen. Op deze wijze worden zeevarenden op de hoogte gehouden van veranderde dreiging en security risico's.

Oekraïne

De Kustwacht verzorgt berichtgeving aan de expertgroep:

Lijst NL gevlagde schepen in de Zwarte Zee en Zee van Azov: 21x verzonden.

Lijst NL gevlagde schepen in het mijnen-risicogebied Zwarte Zee: 7x verzonden.

Vanaf 25 juli 2022 wordt er wekelijks 1 lijst verzonden van het totaaloverzicht van NL gevlagde schepen in deze gebieden. Dit is voortgezet in 2023. Bij noodzaak wordt er meerdere keren per week een overzicht naar de expertgroep verzonden. Vanwege overige werkzaamheden/prio's en tekort aan personeel, hebben we het overzicht helaas niet vaker kunnen versturen. Indien nodig, is het overzicht adhoc opvraagbaar.

Rusland bulletin

Rusland bulletin wordt op maandag, woensdag en vrijdag verzonden.

LRIT (Long Range Identification and Tracking)

Van de afgelopen periode is geen informatie over meldingen van kwesties betreffende LRIT beschikbaar. In het toekomstige systeem Guardion Coastguard is LRIT geïmplementeerd, waarmee hier weer over gerapporteerd kan worden.

4.3 Pre-arrival & DAO

De Kustwacht heeft de opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de pre-arrival informatie van schepen die een Nederlandse haven aandoen te analyseren op het gebied van security, in gevolg de EU-verordening 725-2004 (ISPS-verordening). Dit is opgenomen in het Maritieme Security plan.

4.3.1 Ontwikkelingen pre-arrival analyse

Vanwege het grote aantal schepen dat geanalyseerd moet worden, zal de pre-arrival informatie bij de Kustwacht zoveel mogelijk geautomatiseerd geanalyseerd moeten worden. De analyses vinden plaats aan de hand van de schip securityinformatie.

4.3.2 Ontwikkelingen DAO

Voor het verder uitwerken van de Duly Authorised Officer (DAO) rol zijn er in het afgelopen jaar geen verdere ontwikkelingen geweest.

4.3.3 Risico voortgang pre-arrival

Een additioneel risico is dat 1,0 tijdelijke kwartiermaker FTE is beëindigd en dat er nu 2,0 FTE Maritime Security Officers zijn (was 3,0 FTE gedurende 2023). In verband met het niet verder kunnen met pre-arrival analyse, worden deze deels ingezet op andere topics, zoals sanctiemaatregelen Rusland en ondersteuning situatie Rode Zee & Golf van Aden, totdat geautomatiseerde pre-arrival analyses kunnen plaatsvinden. Zodra de Pre-Arrival analyses gaan lopen en daarmee ook de DAO-taak zal er extra capaciteit beschikbaar moeten zijn om te voorkomen dat 1 of meer van de genoemde taken stil komt te liggen.



4.4 Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij

Sinds 1 februari 2022 is de Wet ter Bescherming Koopvaardij van kracht. Hierdoor is het voor scheepsbeheerders mogelijk om onder bepaalde voorwaarden gebruik te maken van gewapende, private beveiligers (Private Contracted Armed Security Personnel) om hun schip te beschermen tegen piraterij. Deze mogelijkheid geldt alleen voor het risicogebied 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. Het uitgangspunt van de wet is 'VPD tenzij'.

Het verlenen van toestemming dan wel weigeren van de aanvraag voor het varen met PCASP dient binnen 48 uur (met uitzondering van het weekend) plaats te vinden. In het tweede kwartaal 2023 is in één geval de besluitvorming binnen 48 uur net niet gehaald in verband met de tijd die defensie nodig had voor de terugkoppeling.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport voortkomend uit de audit van januari 2023 is in het tweede kwartaal een start gemaakt om de kwaliteit van de toestemmingprocedure naar een hoger niveau te tillen. Ook is het WtBK aanvraagformulier (Annex 1, Regeling bescherming koopvaardij) aangepast, deze is in oktober 2023 gepubliceerd in de Staatscourant.

4.4.1 *Private Maritime Security Companies*

De PMSC's (Private Maritime Security Companies) moeten beschikken over een vergunning, afgegeven door ILT, om de inzet van PCASP als dienstverlening aan te kunnen bieden aan scheepsbeheerders van Nederlandse gevlagde schepen. Er zijn momenteel drie PMSC's die een vergunning hebben van ILT voor een periode van drie jaar.

4.4.2 *Vessel Protection Detachments (VPD)*

In 2023 zijn er bij de Kustwacht tien aanvragen specifiek voor VPD binnengekomen. Bij de Kustwacht komen alleen de VPD-aanvragen voor Nederlands gevlagde schepen binnen.

Het is duidelijk merkbaar dat de scheepsbeheerders in veel gevallen willen kiezen voor een PMSC-team. Het merendeel van de PCASP-aanvragen zijn voor schepen die in het verleden geen VPD-aanvragen hebben gedaan, waarschijnlijk ook vanwege de kosten van de VPD. Een gedeelte van de aanvragen zijn voor kleinere schepen die te klein zijn om een VPD-team aan boord te kunnen accommoderen. Een PMSC-team is zodanig kleiner dat zij ook ingezet kunnen worden op de kleinere schepen.

In 2023 heeft de Kustwacht in totaal 95 aanvragen (PMSC en VPD) ontvangen. De Kustwacht heeft voor 83 WtBK aanvragen toestemming verleend.

Eén aanvraag is niet behandeling genomen omdat de aanvraag een gebied betrof, binnen de territoriale wateren van een staat en buiten het risicogebied, welke beschreven is in de Wet ter Bescherming koopvaardij.

In verband met het dreigingsbeeld in het risicogebied Zuidelijke Rode Zee, Zeestraat Bab-el-Mandeb en Golf van Aden heeft de Minister van Defensie in december 2023 besloten (tijdelijk) geen VPD-teams meer in te zetten op NL gevlagde schepen voor passage van dit gebied. Volgens de Wet ter Bescherming Koopvaardij komen transporten door dit gebied dan niet meer voor militaire bescherming in aanmerking. De Kustwacht kan dan geen toestemming verlenen voor het varen met PCASP. Eén aanvraag (ingediend in december 2023) staat op "hold" in verband met de situatie op dat moment in de Zuidelijk Rode Zee, Bab-el-



Mandeb zeestraat en de Golf van Aden. Aanvragen kunnen nog wel ingediend worden en worden ook behandeld.

Onderstaande tabel geeft een beeld van:

- Het aantal bijstandsaanvragen Bescherming Koopvaardij. ('niet in behandeling genomen' betekent dat de aanvraag niet compleet was of verkeerde informatie bevatten. 'On Hold' betekent dat een besluit nog niet is genomen is afwachting van verbetering van de veiligheidssituatie.)

In bijlage 6 zijn tabellen opgenomen met aanvullende informatie.

Bijstandsaanvragen bescherming Koopvaardij				
Jaar		2021	2022	2023
Toegewezen	VPD	19	17	7+1*
	PCASP	-	41	83
Afgewezen	VPD	1	4	0
	PCASP	-	-	0
ON HOLD	VPD/PCASP			2/1
Niet in behandeling genomen	VPD/PCASP	0	1	1**
Totaal		9	15	95

Tabel 16: bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij

*In verband met het dreigingsbeeld in het risicogebied en ISPS-waarschuwing level 3 is een schip een andere route gaan varen.

**De aanvraag voldeed niet aan WtBK artikel 2 en Bbk artikel 1.2. De aanvraag betrof voor een gebied buiten het aangegeven risicogebied zoals beschreven in de WtBK.

4.5 Focal point RECAAP

Focal point RECAAP Activiteiten

In 2023 is er vier keer sprake geweest van een Incident Alert of Warning vanuit ReCAAP en is er één keer sprake geweest van een Advisory vanuit ReCAAP. Tevens is er één keer sprake geweest van een Special report vanuit ReCAAP.

Deze zijn ter info doorgestuurd naar de Maritieme Security Expertgroep.

Door het NL Focal Point is er drie keer een incident report opgemaakt.

Er is één ReCAAP Focal Point workshops/meetings bijgewoond en de Kustwacht stuurt als ReCAAP Focal Point berichten aan ReCAAP.

4.6 Communicatie en informatievoorziening Maritieme Security incidenten

Maritieme Security Incidenten

In 2023 zijn er drie Maritieme Security Incidenten cf. de definitie die hieraan is gegeven in het MSP (GJP 2023 paragraaf 5.4.7) waar de Kustwacht bij betrokken is geweest. Het betrof hier:

Eénmaal een bommelding op een buitenlands schip in de Nederlandse EEZ, dit bleek vals alarm.

Eénmaal een dreiging van een aanslag op een buitenlands schip in de Nederlandse EEZ, dit bleek vals alarm.

Eénmaal een (dreiging) van een kaping op een Nederlands gevlagd schip voor de kust van Marokko.



SSAS alert

Het Ship Security Alert System is een alarmsysteem ontworpen voor zeegaande koopvaardij schepen. De bedoeling is dat schepen te allen tijde kunnen melden dat zij worden aangevallen, door terroristen, piraten of andere kwaadwillende. In 2023 is negentien 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. Op één na waren alle meldingen vals alarm. Het echte alarm betrof een (dreiging van een) kaping, zoals hierboven bij de incidenten is genoemd.

SSAS alert meldingen			
	2021	2022	2023
Vals alarm	11	12	18
Echt alarm	0	0	1
Onbekend	0	0	0
Totaal	11	12	19

Tabel 17: SSAS alert meldingen



5 Inzet van middelen en bedrijfsvoering

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk is conform het sturingsmodel aangepast, hierin komt naast de inzet van middelen ook de bedrijfsvoering aan bod.

5.2 Varende middelen

5.2.1

Algemeen

De Kustwacht heeft te maken met beperkte beschikbaarheid van handhavingsvaartuigen. Tijdens het vaststellen van het Gecombineerd Jaarplan (GJP) 2023 was het uitgangspunt het maken van stappen naar 24/7 inzet, echter was voor aanvang van 2023 duidelijk dat de beschikbaarheid van handhavingsvaartuigen door de Rijksrederij niet kon worden gegarandeerd op het gevraagde niveau (waarvoor de Kustwacht ook budgettaire middelen heeft). Contractueel is met de Rijksrederij een beschikbaarheid voor 2023 overeengekomen, die door de Rijksrederij uitvoerbaar werd geacht. Beperkende factoren in inzet waren storingen en defecten aan de vaartuigen en een tekort aan nautisch personeel bij de Rijksrederij. De Kustwacht heeft deze diensten met een lengte van drie dagen beperkt kunnen uitvoeren door de handhaving plaats te laten vinden vanaf de ERTV Guardian.

In bijlage 4 is een opsomming opgenomen wanneer en met welke reden de varende middelen niet aan de planning hebben kunnen voldoen. Over het algemeen worden meer uren/dagen ingepland (over-planning) om aan het einde van een meetperiode de opgedragen taken te hebben uitgevoerd. De uitval ten opzichte van deze over-planning is toegelicht.

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

5.2.2

De Arenden

In onderstaande tabellen wordt de realisatie afgezet tegen de contractafspraken met de Rijksrederij over 2023.

In het contract met de Rijksrederij is voor de Arenden op jaarbasis 4.340 vaaruren overeengekomen, dit zijn afgerond 140 diensten. Het aantal gerealiseerde uren komt overeen met afgerond 120 volledige diensten van 31 uur oftewel 3.720 uur. Uitval meteo bedraagt 380 uur. Dit zijn uren waarop de schepen niet ingezet kunnen worden maar buiten de invloedssfeer van de Rijksrederij liggen. Omgerekend in diensten betekent dit 12 diensten. De totale diensten beschikbaar gesteld door de Rijksrederij bedraagt in 2023 132 diensten.

Arenden			
	2021	2022	2023
Realisatie	4.417	3.324	3.720
Contract Rijksrederij	5.601	5.208	4.340
Percentage tov contract	79%	64%	86%
Geplande uren	5.692	5.784	5.409
Uitval	1.275	2.460	1.689
Percentage uitval	22%	43%	31%

Tabel 18: Inzet uren Arenden



De realisatie in 2023 was ten opzichte van het contract 86%. O.a. het niet-beschikbaar zijn van nautische bemanningen had een negatief effect op de inzetbaarheid van de Arenden. Dit heeft geresulteerd in een verminderde aanwezigheid op het water.

Uitval

Het verschil tussen geplande uren 5.409 en gerealiseerde uren 3.720 betreft uitval. Dit resulteert in 1.689 uur oftewel 31% uitval. Meer dan de helft, 868 uur oftewel 16% wordt veroorzaakt door personele uitval, veroorzaakt door het niet tijdig kunnen inplannen van voldoende nautische bemanningen. Het effect hiervan was een verminderde aanwezigheid op de Noordzee en daarmee potentieel ander gedrag van Noordzee-gebruikers. Deze verminderde aanwezigheid is deels gecompenseerd door het inzetten van de ERTV Guardian voor handhavingstaken (350 uur). De resterende uitval kan onderverdeeld worden in uitval meteo 7%, uitval techniek 4% en 4% overige oorzaken.

Noot: In het jaarcontract zijn 140 diensten opgenomen voor de Arenden. Het is echter voor de Rijksrederij niet mogelijk de Arenden jaarrond te laten varen met 140 diensten. Om dit op te vangen, is in overleg tussen de Rijksrederij en Kustwacht afgesproken om de Barend Biesheuvel gecombineerd te laten varen. In 2023 heeft dat acht keer plaatsgevonden. Hierdoor konden de Arenden aan de wal blijven liggen en worden deze vrijgevallen diensten op een ander moment in het jaar ingezet. Deze maatregel moet vooral gezien worden als een noodmaatregel.

Consignatie

Volgens contractuele afspraken met de Rijksrederij zijn de beide Arenden in de (nachtelijke) uren tussen de diensten geconsigneerd. Uit advies van de Landsadvocaat aan de Rijksrederij inzake consignatie is naar voren gekomen dat arbeidsplaats gebonden consignatie gezien dient te worden als arbeidstijd. Dit heeft tot gevolg dat de consignatie zoals vastgelegd in het contract niet kan worden uitgevoerd door de Rijksrederij. Dit heeft voor de Kustwacht tot gevolg dat zij niet kan beschikken over de Arenden buiten de vooraf ingeroosterde diensten, zoals voor inzet bij incidenten.

5.2.3

Barend Biesheuvel

Voor de Barend Biesheuvel zijn contractueel 4.416 vaaruren overeengekomen, dit staat gelijk aan 46 diensten van 96 uur.

De realisatie ten opzichte van het contract was in 2023 81%. De realisatie blijft hiermee achter ten opzichte van het contract. Deze achterstand is voornamelijk ontstaan in de tweede periode van afgelopen jaar, de realisatie was toen slechts 58%.

Barend Biesheuvel			
	2021	2022	2023
Realisatie	3.304	3.744	3.572
Contract Rijksrederij	4.416	4.415	4.416
Percentage tov contract	75%	85%	81%
Geplande uren	4.268	4.290	3.926
Uitval	964	546	354
Percentage uitval	23%	13%	9%

Tabel 19: Inzet Barend Biesheuvel



Uitval

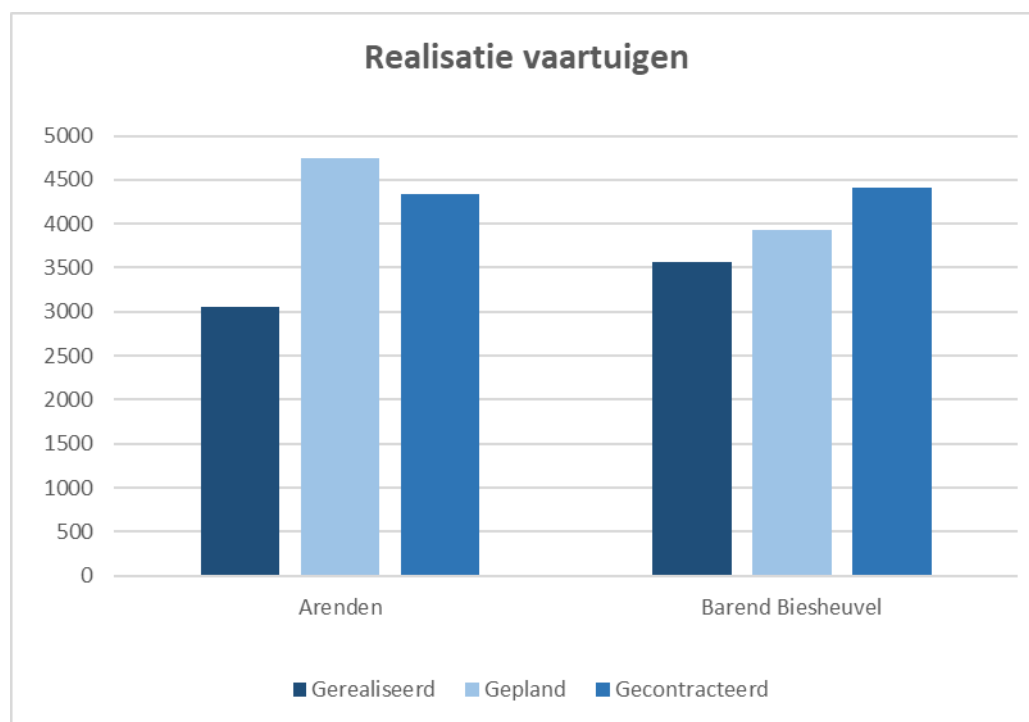
De totale uitval t.o.v. de ingeplande uren bedroeg meteo 2%, techniek 5% en de personele uitval 2%. Vanaf 21 april tot 30 juni heeft de Barend Biesheuvel op de werf gelegen, deze werfperiode heeft 5 weken langer geduurd dan gepland. Na deze werfperiode ontstonden technische problemen waardoor het schip enkele dagen niet inzetbaar is geweest.

De niet-planmatige uitval van de varende eenheden resulteerde in een verminderde zichtbaarheid op de Noordzee en daarmee potentieel ander gedrag van Noordzeegebruikers. De optimalisatie van de inzetbaarheid van de varende eenheden is elke maand onderwerp van overleg met de Rijksrederij.

De Rijksrederij levert maandelijks een rapportage aan de Kustwacht met een overzicht van afwijkingen van de realisatie en oorzaken daarvan.

Samenvatting realisatie

In navolgend overzicht is de realisatie in uren van de beide Arenden en de Barend Biesheuvel opgenomen. Een gedetailleerde uitwerking van de uitval t.o.v. van de planning is opgenomen in bijlage 4.



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

5.2.4

Emergency Response Towing Vessels (ERTV)

Voor zowel de ERTV-Noord, Midden als de ERTV-Zuid is de beschikbaarheid 100% geweest. In het geval dat een schip zelf niet beschikbaar was, is voor adequate vervanging gezorgd. Deze vervanging heeft plaatsgevonden volgens contractuele verplichtingen. Door de uitval van de Arenden is in de afgelopen periode meermaals gebruik gemaakt van het ERTV Guardian voor handhavingstaken. Zie voor toelichting aantal uren Uitval van de Arenden paragraaf 5.2.2.

5.2.5

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 de afgelopen periode zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd (zie paragraaf 2.12).

5.3 Vliegende eenheden

5.3.1 Kustwachtvliegtuig

De beschikbaarheid van het Kustwachtvliegtuig dient te voldoen aan twee normen:

1. de beschikbaarheid van het vliegtuig voor dagelijks geplande vluchten en
2. de beschikbaarheid van personeel en vliegtuig om binnen 90 minuten na een melding te kunnen opstijgen: "Ready 90" (R90).

Dagelijks geplande vluchten (realisatie)

Het Kustwachtvliegtuig heeft in 2023 1572 uren gevlogen. Dit betreft 85% van het aantal uren volgens het GJP. De uitval betreft het verschil tussen de geplande uren en de realisatie, deze bedroeg 405 uur, oftewel 21%. Dit kwam voor 1% van de geplande uren door personele oorzaken, 13% uitval door techniek, 3% door meteo en 4% overige oorzaken. De realisatie is hoger dan de planning minus uitval om de volgende redenen;

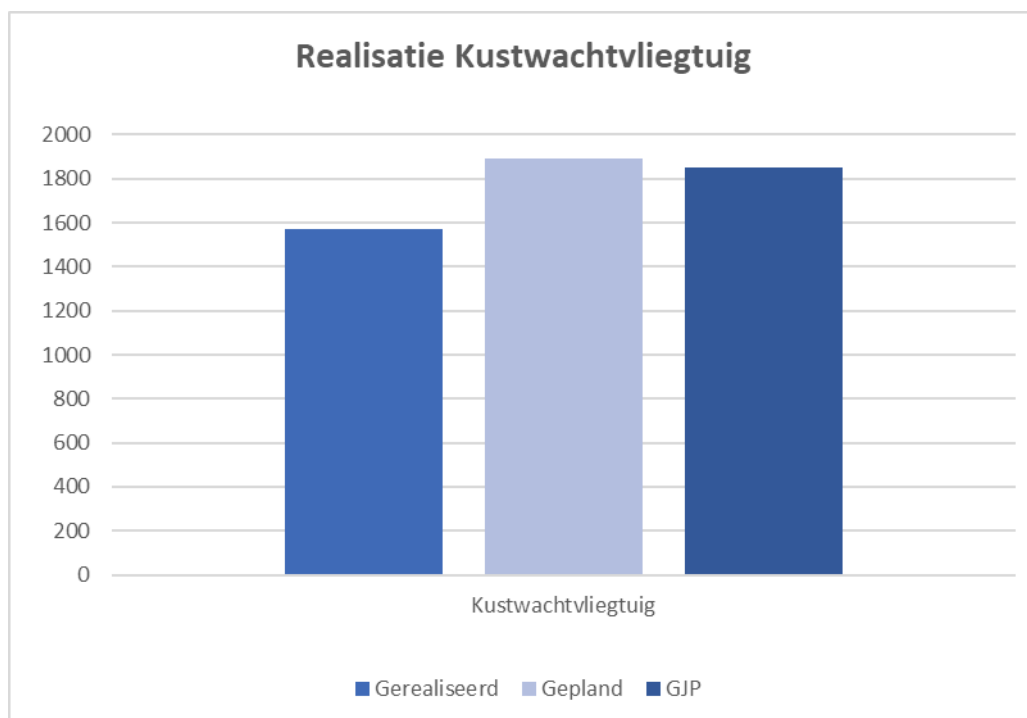
- De SAR-vluchten zijn niet meegenomen in de planning;
- De adhoc-vluchten voor handhaving.

Noot: Het hoge percentage uitval door techniek, heeft voornamelijk als reden het niet tijdig voorradig zijn van onderdelen en problemen met de missieapparatuur. Hierover is regelmatig overleg tussen de Kustwacht en de leverancier, wat heeft geleid tot een verbetering in de loop van het jaar. Het verplicht reinigen van de motoren van het vliegtuig eens per 24 uur, was een factor van invloed echter door dit anders te plannen heeft dit geen invloed meer op de beschikbaarheid.

Kustwachtvliegtuig	2021	2022	2023
Realisatie	1671	1290	1.572
Gecombineerd jaarplan	1602	1.524	1.851
Percentage tov GJP	104%	85%	85%
Geplande uren	1872	1.740	1.890
Uitval	307	462	405
Percentage uitval	16%	27%	21%

Tabel 20: Realisatie Kustwachtvliegtuig t.o.v. GJP

Noot: Voorgaande periodes (2021/2022) had de Kustwacht de beschikking over Dorniers. Eind 2022 zijn deze vliegtuigen vervangen door het type Dash-8.



Figuur 2: Realisatie Kustwachtvliegtuig t.o.v. GJP en geplande uren

Ready 90

Het R90 beschikbaarheidspercentage in 2023 was 88%.

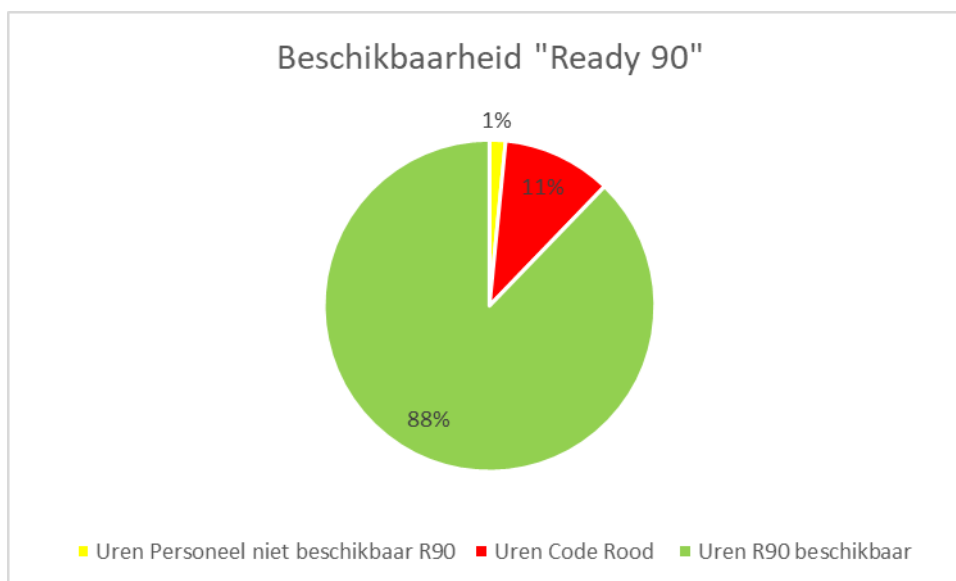
Technisch

De uitval techniek was 11%. Uitval techniek betekent dat er geen R90 capaciteit beschikbaar was door uitval van beide vliegtuigen, met een technische oorzaak. Uitval door techniek wordt beschouwd als "code rood".

Personeel

Tijdens 1% van de tijd was er geen R90 beschikbaar door uitval van personeel, zowel van ISR als van de diensten. De uitval met een personele oorzaak is voornamelijk veroorzaakt door ATW-overschrijding.

Gevolg van deze uitval is dat de kans bestaat dat het vliegtuig niet ingezet kan worden tijdens SAR-acties.



Figuur 3: Overzicht Kustwachtvliegtuig R90 beschikbaarheid

Natuurvergunning Schiphol

Het bezit van de juiste vergunningen is een randvoorwaarde om het Kustwachtvliegtuig in te zetten vanaf Schiphol. De natuurvergunning voor Schiphol leidt niet tot enige belemmering voor het maatschappelijk verkeer dat gebruik maakt van Schiphol. Het Kustwachtvliegtuig valt onder dit maatschappelijk verkeer.

Frontex

In 2023 heeft geen inzet van het Kustwachtvliegtuig voor Frontex plaatsgevonden aangezien er dit jaar nadruk zou liggen op introductie van het nieuwe vliegtuig en het focussen op opstartproblemen en eventueel daaruit volgende "code rood" periodes. Een alternatief (vervangend toestel) is niet voorhanden zonder dat dit zou leiden tot dekingsproblemen van de eigen territoriale wateren.

5.3.2

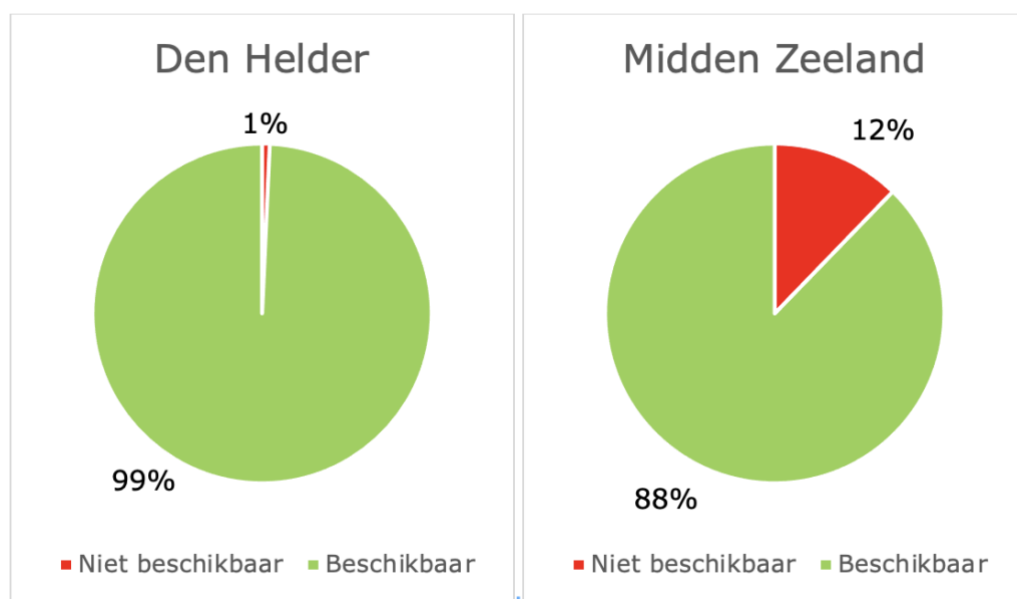
SAR-helikopters

De SAR-helikopter is in 2023 195 maal ingezet. Daarbij heeft in 180 gevallen de inzet plaatsgevonden volgens de norm. Bij vijftien inzetten is de 20 minuten norm tot take-off voor SAR-vluchten overschreden. In negen gevallen hadden deze vertragingen verschillende oorzaken die niet verwijtbaar zijn aan de serviceprovider, namelijk aanvullende voorbereidingen door weersomstandigheden of extra overleg met een arts. Bij één inzet had de vertraging te maken met de niet-beschikbaarheid van de basis Midden Zeeland. De zorgnorm om de SAR-helikopter binnen 90 minuten ter plaatse te hebben is in alle gevallen gehaald.

Ter illustratie: In de hieronder weergegeven diagrammen is de beschikbaarheid per basis weergegeven. De bases zijn nimmer tegelijkertijd niet-beschikbaar geweest, waardoor er van de beschikbare uren (8.760) 100% van de tijd minimaal één helikopter beschikbaar is geweest met een capaciteit van 16 geredde personen.

Beschikbaarheid Midden Zeeland

In de periode van 1 mei tot 2 juni is de locatie Midden Zeeland niet beschikbaar geweest. De helikopter van deze locatie was gedurende deze periode echter wel inzetbaar. Deze heeft tijdelijk als tweede beschikbare helikopter in Den Helder gestationeerd gestaan.



Figuur 4: Beschikbaarheid SAR-helikopters

Inzet Haringvlietbrug

De SAR-helikopter heeft in de zomermaanden patiënten vervoerd tijdens werkzaamheden aan de Haringvlietbrug. Meer hierover is te lezen in bijlage 2: Associated Support.

De SAR-helikopter fungeert daarnaast incidenteel op verzoek als back-up voor patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden.

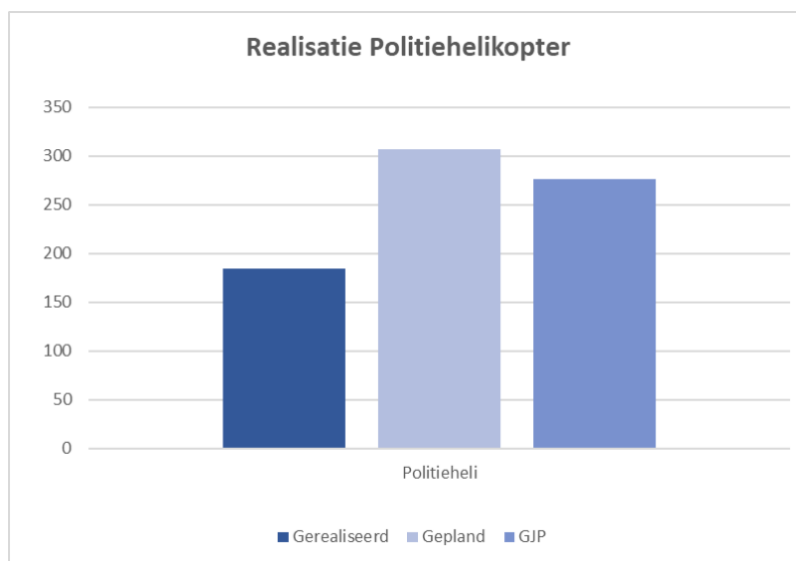
5.3.3

Politiehelikopter

De AW139 helikopter (CG04) van de Nationale Politie heeft in de 2023 184 uur (67% van het GJP voor deze periode) gevlogen. De uitval bedroeg 163 uur. Hiervan had 11% van de uitval een technische reden, 18% had een personele oorzaak, 9% meteo en 15% van de uitval betrof overige oorzaken. Dit laatste heeft vooral te maken met herprioritering door de politie i.v.m. actuele veiligheidsbeeld Nederland. Daarnaast heeft de Politiehelikopter in overleg met de Kustwacht ad hoc vluchten gemaakt om de opgelopen achterstand in te halen. Hierdoor heeft Kustwacht geen inzicht gekregen in vluchtrapportages waardoor er een verschil is ontstaan tussen wat de politie geregistreerd heeft (244 uur regulier en 21 uur SodM) en de Kustwacht (184 uur).

Politiehelikopter	2021	2022	2023
Realisatie	226	183	184
Gecombineerd jaarplan	275	275	275
Percentage tov GJP	82%	67%	67%
Geplande uren	348	325	307
Uitval	166	142	163
Percentage uitval	48%	44%	53%

Tabel 21: Realisatie politiehelikopter t.o.v. GJP



Figuur 5: Realisatie politiehelikopter t.o.v. GJP en geplande uren.

5.4 Personeel

5.4.1 *Personeel CZSK – Formatie & Bezetting*

De Kustwacht heeft in 2022 haar formatie tegen het licht gehouden en de noodzakelijke personele capaciteit in kaart gebracht, die past bij de opdrachten en ambities van de opdrachtgevers voor de komende jaren en de eisen waaraan de bedrijfsvoering van de Kustwacht moet voldoen. De benodigde personele capaciteit voor de drie hoofdtaken en bedrijfsvoering is in 2022 bestuurlijk op de agenda gebracht in de zogeheten nota disbalans. Eind juni 2023 heeft de Raad definitief ingestemd met de voorgestelde oplossing van deze disbalans en de bijbehorende financiële middelen bij de opdrachtgevers zijn inmiddels overgeboekt naar Defensie ten behoeve van een formatie-uitbreiding. De Kustwacht is inmiddels gestart met het reorganisatietraject voor deze uitbreiding, die vorm zal krijgen door het URD-traject van Defensie. Vooruitlopend op de afronding van het traject zal de Kustwacht in overleg met Defensiebudget aanwenden voor tijdelijke inhuur op de grootste knelpunten in de bedrijfsvoering van de Kustwacht.

De KMar heeft aangegeven structureel niet aan haar verplichting te kunnen voldoen om twee FTE te leveren voor de Handhavingsdesk (cf. tabel 6.5 van het GJP 2023). Na overleg tussen de KMar en CZSK is besloten deze twee FTE structureel (incl. het benodigde budget) over te hevelen naar CZSK wat leidt tot twee Kustwacht-arbeidsplaatsen.

Het gemiddelde bezettingspercentage van CZSK-functies van de Kustwacht over 2023 was 95%, bijzonderheden worden in de volgende paragraaf nader toegelicht.

5.4.2 *Personeel CZSK - Bezetting Wind op Zee desk*

De Wind-op-Zee monitoring wordt 24/7 uitgevoerd, echter niet vanaf de desk die hiervoor is ingericht. De oorzaak hiervan ligt in een groot aantal vacatures binnen het CCC en het leveren van de noodzakelijke capaciteit ten behoeve van de eerste release van het MOC-project. De taak wordt nu uitgevoerd door de bezetting die wordt geleverd uit de bestaande capaciteit voor dienstverlening en handhaving. De Kustwacht levert een inspanning tezamen met P&O CZSK om de ontstane vacatures te vullen om in de loop van 2024 de desk weer te kunnen bezetten.



5.4.3 Personeel diensten - Bezetting handhavingsdesk

Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2021 tot en met 2023 per maand													
Jaar	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Gemiddeld
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%
2023	57%	81 %	88 %	77 %	78 %	63 %	55 %	41 %	50 %	75 %	72 %	65 %	67 %

Tabel 22: Bezetting handhavingsdesk

De gemiddelde bezettingsgraad (67%) van de Handhavingsdesk is ten opzichte van het vorige jaar licht gedaald en blijft een punt van zorg. Dit jaar is het regelmatig voorgekomen dat de Handhavingsdesk in zijn geheel niet bezet is geweest. Het huidige 8 weeks rooster sluit niet aan op het beschikbare personeel. Een keuze voor een ander rooster zou de bezetting min. 15% positief beïnvloeden. De bemensing door de diensten laat nog geen verbetering zien, waarvoor bestuurlijk met regelmaat aandacht wordt 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.

5.4.4 Personeel diensten - Bezetting MIK

Met ingang van 2023 is het mogelijk om bezettingscijfers van het MIK te presenteren. De personele toezeggingen zijn terug te vinden in het Gecombineerd Jaarplan (GJP). De randvoorwaarden liggen vast in de operationele overeenkomsten met de diensten. Voor het jaar 2023 is cf. het GJP 9,2 FTE beschikbaar gesteld voor het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK).

De NVWA, Nationale Politie, Douane en KMar laten een onderbezetting zien ten opzichte van de afspraken in het GJP.

2023			
Bezetting MIK (FTE)	GJP	Realisatie	Vershil
NP Medewerker MIK	2,0	1,6	-0,4
Douane Medewerker MIK	3,2	2,6	-0,6
KMar Medewerker MIK	2,0	1,0	-1,0
CZSK Medewerker MIK	1,0	1,0	0,0
NVWA Medewerker MIK	1,0	0	-1,0
Totaal (FTE)	9,2	6,2	-3,0

Tabel 23: Bezetting MIK

De sanctiemaatregelen zijn gedurende 2023 formeel als nieuwe taak toegevoegd, de werkzaamheden worden echter al sinds februari 2022 naar vermogen verricht. Vanuit de douane is één FTE formeel vrijgemaakt voor deze sanctiemaatregelen, waardoor de realisatie voor deze dienst voor reguliere MIK-taken lager is dan genoemd in de tweede voortgangsrapportage. Zie bijlage 3 voor de aantallen IGO's sanctiemaatregelen en de formatiebehoefte en realisatie.



5.5 Bedrijfsvoering

Operationele overeenkomsten

In 2023 zijn de operationele overeenkomsten met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) ondertekend. Met de Politie, met de Koninklijke Marechaussee en met de Douane zijn aanvullende afspraken gemaakt. Deze afspraken maken als bijlagen deel uit van de bestaande operationele overeenkomsten met deze diensten. Met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) en met Defensie zijn gesprekken gestart over de actualisering van de operationele overeenkomsten.

Gegevensleveringsovereenkomsten

Met de Technische Universiteit Delft is een raamovereenkomst gesloten ten behoeve van de incidentele levering van historische AIS door de Directeur Kustwacht. Met de Havenmeester Rotterdam is een overeenkomst gesloten ten behoeve van de structurele levering aan de Directeur Kustwacht van AIS/radargegevens.

AVG

In afwachting van de uitkomst van een onderzoek naar de reikwijdte van de verwerkingsverantwoordelijkheid wordt de actualisering van de Informatiedelingsovereenkomst en van andere afspraken omtrent informatiedeling waar Kustwachtpartners bij betrokken zijn tijdelijk stopgezet.

5.5.1 *Wet open overheid (Woo)*

In 2023 kreeg de Kustwacht negen verzoeken in het kader van de Wet open overheid. Het betrof veelal verzoeken om een zienswijze van andere overheden waarbij de Kustwacht een belanghebbende partij was. Er is een bijdrage geleverd aan een bij het Ministerie van OCW en Ministerie van Defensie ingediend Woo- verzoek inzake de bescherming van historische scheepswrakken. Daarnaast zijn er Woo-verzoeken ontvangen met betrekking tot de Kustwachthelikopters. Deze zijn in samenwerking met het Ministerie van Defensie en het Ministerie van I&W behandeld.

5.5.2 *Klachten*

In 2023 kwamen er dertien klachten binnen via de email-klachtenbus. Een vijftal klachten hadden betrekking op vliegbewegingen en/of geluidshinder van het Kustwachtvliegtuig of de SAR-helikopter. Twee klachten hadden betrekking op de varende eenheden. Een aantal klachten, te beschouwen als constatering, betrof onvolkomenheden in Navtex-berichten. Eén klacht is doorgeleid naar een andere instantie ter afhandeling aangezien de Kustwacht hier geen partij was.

5.5.3 *IMO Audit*

In maart 2023 werd Nederland onderworpen aan een IMO-audit. Tijdens deze audit werd gecontroleerd of Nederland voldoet aan de regels en vereisten die horen bij het lidmaatschap van IMO. Het gaat dan met name om regels die voorkomen uit de SOLAS (veiligheid) en MARPOL (milieu) verdragen.

Op 16 maart jl. werd in dit kader ook de Kustwacht bezocht door de auditors. Samen met RWS, TMP en DGLM werden de vragen van de controleurs beantwoord en is gedemonstreerd wat de Kustwacht in huis heeft. In het auditrapport werden geen grote verbeterpunten geconstateerd.

5.5.4 *Communicatie*

De in 2022 gelanceerde nieuwe website en medewerkersportaal vormen een belangrijke basis in de communicatiemiddelen van de afdeling Communicatie. 2023 stond in het teken om beide platformen te borgen en door te ontwikkelen.



Daarnaast zijn stappen gemaakt in het verder vormgeven van de social media-kanalen en planmatige content.

De afdeling Communicatie heeft in het najaar een grote focus gehad op het werven van nieuw personeel. Via de website en social media zijn vacatures op verschillende manieren onder de aandacht gebracht. Ook is er voor een social mediacampagne samengewerkt met het Dienstencentrum Personeelslogistiek van het ministerie van Defensie.

Incidenten

De brand op het autoschip Fremantle Highway bracht veel (internationale) media-aandacht teweeg. Dagenlang waren de persvoorlichters bezig om alle media te woord te staan.



6 Financiële verantwoording

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de herziene begroting 2023. De basis voor deze begroting ligt in het Gecombineerd Jaarplan. De begroting van de Kustwacht is opgebouwd uit vier soorten uitgaven, te weten:

- Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (CZSK).
- Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (CZSK).
- Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK, DMO/JIVC/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.

Naast deze uitgaven zijn er in dit jaarverslag eenmalig ontvangsten zichtbaar van de verkoop van de Dornier-vliegtuigen van de Kustwacht (zie paragraaf 6.7).

De Kustwacht rapporteert financieel in een verantwoordingscyclus van rapportages per vier maanden. Eventuele bijzonderheden bij de cijfers worden hieronder toegelicht. Met ingang van 2022 zijn cf. nieuwe afspraken met CZSK onder- en overrealisaties uit het voorgaande uitvoeringsjaar als budgetmutatie toegevoegd aan het budget van de Kustwacht van het lopende uitvoeringsjaar 2024. Deze mutaties worden zichtbaar in de eerste voortgangsrapportage van 2024.

6.2 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 per 31 augustus 2023 afgezet tegen de herziene begroting 2023 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 2023 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven personeel						Bedragen keer € 1.000,-	
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%		
> Salarissen	7.288	727	8.015	7.540	94%		
> Overige personele uitgaven	1.013	1.076	2.089	1.977	95%		
Totaal exploitatie-uitgaven personeel	8.301	1.803	10.104	9.517	94%		

Tabel 24: Realisatie exploitatie-uitgaven personeel Kustwacht

Over het algemeen laten deze exploitatie-uitgaven personeel een lineair verloop zien verdeeld over het jaar.

Salarissen

Onder dit budget vallen de salarisuitgaven inclusief toelagen voor het burger en militair personeel.

De KMar heeft aangegeven structureel niet aan haar verplichting te kunnen voldoen om 2,0 FTE te leveren voor de handhavingstaf (cf. tabel 6.5 van het GJP 2023).



Na overleg tussen de KMar en CZSK is besloten deze 2,0 FTE structureel (incl. het benodigde budget) over te hevelen naar CZSK, waarbij CZSK voor vulling van beide arbeidsplaatsen zal zorgdragen. De gemiddelde bezetting van de CZSK-arbeidsplaatsen van de Kustwacht in 2023 was 95%.

De budgetmutatie is met name het gevolg van nieuwe arbeidsvoorwaarden van Defensie uit 2022, een paar personele mutaties in de organisatie die gefinancierd zijn uit het bedrijfsvoering budget en het ontvangen budget van de KMar.

Overige personele uitgaven

De overige personele uitgaven bestaan o.a. uit de uitgaven voor opleidingen, externe inhuur en dienstreizen. De budgetmutatie is het gevolg van nieuwe arbeidsvoorwaarden van Defensie uit 2022 en een interne herverdeling waarbij opleidingen en externe inhuur van personeel zijn verhoogd.

6.3 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 afgezet tegen de herziene begroting 2023 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 2023 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven materieel					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Kustw achtvliegtuigen	859	15.320	16.179	17.459	108%
> SAR helikopters	17.486	4.078	21.564	23.324	108%
> Kustw achtschepen Rijksrederij	16.090	18.121	34.211	33.305	97%
> Bedrijfsvoering	2.025	1.717	3.742	1.958	52%
Totaal exploitatie-uitgaven materieel	36.460	39.236	75.696	76.046	100%

Tabel 25: Realisatie exploitatie-uitgaven materieel Kustwacht

Kustwachtvliegtuigen

Vanaf 31 oktober 2022 is het nieuwe leasecontract voor Dash 8- vliegtuigen in gegaan. De budgetmutatie is een overboeking uit het Defensie Lifecycle Plan (DLP, zie paragraaf 6.4) en de prijsbijstelling. De budgettreks benodigd voor de uitvoering van dit contract is door Defensie gefaseerd vanaf het moment van ingebruikname voor de periode van 10 jaar en overgeheveld vanuit het DMF naar de exploitatie-uitgaven.

SAR-helikopters

Voor de inhuur SAR-helikoptercapaciteit is door Defensie een nieuw leasecontract afgesloten dat is ingegaan op 4 november 2022. De budgetmutatie is een overboeking uit het Defensie Lifecycle Plan (DLP, zie paragraaf 6.4) en de prijsbijstelling. De budgettreks benodigd voor de uitvoering van dit contract is door Defensie gefaseerd vanaf het moment van ingebruikname voor de periode van 10 jaar en overgeheveld vanuit het DMF naar de exploitatie-uitgaven.

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 2023 is 16.090 k€. Dit budget is inclusief de bijdrage van 2.825 k€ vanuit de JenV begroting die in 2023 wordt ingezet ter financiering van de afname van handhavingsschepen van de Rijksrederij, ondanks dat nog geen invulling kan worden gegeven aan het 24/7 handhavingconcept.

Vanuit de begroting van IenW is het budget dit jaar aangevuld met 17.780 k€, voor de inzet van het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen (3.610 k€ + 526 k€) en voor de inzet van de ERTV's Zuid en -Midden in het kader van Windenergie op Zee (13.644 k€). Daarnaast is vanuit de opdrachtgevende ministeries een aanvullende bijdrage van totaal 996 k€ voor de reorganisatie van de Rijksrederij en het project vlootvervanging gevraagd cf. besluitvorming in de Raad van 7 december 2022, waarvan een deel van 341 k€ daadwerkelijk is ontvangen, wat leidt tot een mutatie van per saldo 18.121k€.

De vier kwartaalfacturen voor diensten van de Rijksrederij over 2023 en de eindafrekening middels de zgn. registerkosten zijn conform het contract betaald.

Bedrijfsvoering

De realisatie van het bedrijfsvoering budget verloopt niet lineair omdat er op verschillende momenten contracten worden afgesloten en betaald. Op het bedrijfsvoering budget heeft per saldo een budgetmutatie plaatsgevonden (1.717 k€). Dit is veroorzaakt door: spiegelen uit 2022 (+1.550 k€), budget gebruikt om vooruitlopend op de reorganisatie van 2024 een viertal formatieplaatsen te creëren in de organisatie van de Kustwacht (-410 k€, zie hoofdstuk 5) en de ontvangen prijsbijstelling 2023 (+577 k€).

6.4 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 Kustwachtvliegtuigen (DLP) en de SAR-helikopter capaciteit (DLP). De voortgang van de investeringen wordt periodiek gerapporteerd in de Stuurgroep materiele projecten. Het verloop van deze uitgaven kent een grillig karakter, omdat er nauwelijks periodieke uitgaven zijn. Facturen worden betaald op basis van afgeronde (deel)projecten.

Investeringsuitgaven					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Investering walradar, (CZSK)	950	-950	0	0	0%
> Maritiem Operatiecentrum MOC (DMO/JIVC)	19.357	-7.608	11.749	9.614	82%
> Delta exploitatie ICT t.b.v. MOC (DMO/JIVC)	660	-660	0	0	0%
> Kustwachtvliegtuigen, restant budget (DLP)	18.419	-18.419	0	0	0%
> SAR helikopter, restant budget (DLP)	2.384	-2.384	0	0	0%
Totaal investeringen	41.770	-30.021	11.749	9.614	82%

Tabel 26: 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 2023 nog geen uitgaven zijn. Gezien het moeizame traject wordt er gekeken naar alternatieve oplossingen. Het budget wordt eventueel doorgeschoven in de tijd.



Maritiem Operatiecentrum (MOC)

Begroting was gebaseerd op de planning dat vastgoed uitgaven in 2023 zouden starten. I.v.m. een vertraging in het vastgoed gedeelte van het project komt het zwaartepunt van deze uitgaven in 2025 en 2026 te liggen. Tijdens de herfasering van het DLP heeft daarom een mutatie plaatsgevonden, waardoor budget van 2023 is overgeheveld naar voornamelijk 2025 en 2026. De overige projectrealisatie ligt in de lijn van de verwachting en het restant budget wordt doorgeschoven in de tijd.

Delta Exploitatie-uitgaven MOC

Dit budget is bestemd voor de exploitatie van de nieuwe ICT-middelen. De budgetmutatie van -660k€ is tijdens de herijking van het DLP 23.1 overgezet naar toekomstige jaren omdat is voorzien dat het dit jaar niet meer zou worden gebruikt.

Kustwachtvliegtuigen (nieuw contract)

Het meerjarig budget dat beschikbaar is voor het nieuwe leasecontract van de Dash-8 vliegtuigen staat in het DLP. De budgetmutatie is gemaakt om aan de verplichting van het contract te kunnen voldoen in de exploitatiebegroting. Het restant van het meerjarig budget is gefaseerd 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 exploitatiebegroting, dat is aangevuld met een budgetmutatie om de verplichting van het contract te kunnen voldoen in de exploitatiebegroting. Het restant van het meerjarig budget is gefaseerd in de tijd binnen het DLP.

6.5 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 over 2023 afgezet tegen de begroting uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief Budgetmutaties. De begroting in het Gecombineerd Jaarplan is gemaakt met cijfers uit de Handleiding Overheidstarieven (HOT) 2022, de mutaties bij "inzet personeel" worden voornamelijk veroorzaakt door de aanpassing naar HOT 2023. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door deze prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie exploitatie-uitgaven in de begroting van de departementen is als volgt:



Kosten (materieel/personeel)					
	Bedragen keer € 1.000,-				
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
Inzet Politie personeel:	968	43	1.011	1.011	100%
> Inzet AW-139 helikopter (275 uur x € 3.829,-)	1.053	0	1.053	705	67%
Totale inzet Politie:	2.021	43	2.064	1.717	83%
Inzet Douane personeel:	1.376	158	1.533	1.533	100%
Totale inzet Financiën:	1.376	158	1.533	1.533	100%
Inzet CZSK personeel:	3.235	4	3.239	3.239	100%
Inzet KMar personeel:	1.028	-122	4.657	4.657	100%
> Exploitatie uitgaven ICT Kustwacht NL bij DMO/JIVC	2.586	1.400	3.986	4.156	104%
> Inzet AMBV van CZSK (100 vaardagen x € 7.627,-)	763	-221	542	146	27%
Totale inzet Defensie:	7.612	1.061	12.424	12.199	98%
Inzet ILT personeel:	113	4	117	51	44%
Inzet RWS personeel:	935	-61	875	875	100%
Inzet RWS materieel:	2.182	0	2.182	2.156	99%
> Bijdrage ETV en betonningsvaartuigen KWNL	3.610	-4.136	-526	0	0%
> Scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee	17.927	-13.625	4.302	2.946	68%
Totale inzet Infrastructuur en Waterstaat:	24.768	-17.818	6.950	6.028	87%
Inzet SodM personeel:	28	7	35	35	100%
Totale inzet Economische Zaken en Klimaat:	28	7	35	35	100%
Inzet NVWA personeel:	806	34	840	840	100%
Totale inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:	806	34	840	840	100%
Inzet OCW personeel:	87	-87	0	0	0%
Totale inzet Onderwijs Cultuur en Wetenschap:	87	-87	0	0	0%
Totaal kosten (materieel/personeel)	36.697	-16.602	23.846	22.351	94%

Tabel 27: 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 (zie paragraaf 5.3.3).

Inzet Financiën

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van Douanemedewerkers die werkzaam zijn voor de Kustwacht. Vanaf 2023 is er door Douane 1,0 FTE MIK extra beschikbaar t.b.v. de sanctiemaatregelen, hierdoor is de budgetmutatie verhoudingsgewijs hoger.

Inzet Defensie

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

De KMar heeft aangegeven structureel niet aan haar verplichting te kunnen voldoen om 2,0 FTE te leveren voor de handhavingsdesk (cf. tabel 6.5 van het GJP 2023). Na overleg tussen de KMar en CZSK is besloten deze 2,0 FTE structureel (incl. het benodigde budget) over te hevelen naar CZSK, waarbij CZSK voor vulling van beide arbeidsplaatsen zal zorgdragen. Dit verklaart de negatieve budgetmutatie in de kostentabel bij de KMar.

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. Van de totale realisatie op de exploitatie betreft 1.150 k€ personele lasten en de rest materiele exploitatie.

De Kustwacht heeft trekkingsrecht op 100 vaardagen AMBV die gebruikt worden voor het (tijdig) ruimen van explosieven. Omdat het tarief per vaardag in 2023 lager is dan het gebruikte tarief uit de begroting staat er een negatieve budgetmutatie. Ondanks de lage realisatie is er wel aan de zorgnorm voldaan, 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, 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.

In de begroting van IenW is 3.610 k€ budget beschikbaar voor het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen. In 2023 is 4.136 k€ benodigd en RWS heeft ruimte gevonden om naast het beschikbare budget aanvullend 526 k€ over te boeken naar de Kustwacht voor betaling aan de Rijksrederij (zie paragraaf 6.3). De budgetmutatie heeft plaats gevonden.

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 2023 benodigde budget van 13.644 k€ is overgeheveld naar de Kustwacht t.b.v. het contracteren en betalen aan de Rijksrederij voor de ERTV's Zuid en -Midden, van het beschikbare budget blijft 1.356 k€ staan bij IenW (zie paragraaf 6.3) wat leidt tot de genoemde onderrealisatie. Het deel van het budget voor de inkoop van AIS/radar/VHF is volledig 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.

Inzet Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

De inzet vanuit Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) bestaat uit loonkosten van personeel van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) dat werkzaam is voor de Kustwacht. In het Gecombineerd Jaarplan is rekening gehouden met het leveren van een medewerker handavingsdesk door OCW in 2023, de medewerker zou echter pas vanaf 2024 beschikbaar zijn. Het budget is met een mutatie neerwaarts bijgesteld.

6.6 Totaaloverzicht uitgaven & kosten

De kostprijs van de Kustwacht voor het uitvoeren van haar reguliere taken bestaat uit exploitatie-uitgaven personeel, exploitatie-uitgaven materieel, 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 over 2023.

Integrale kostprijs					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
Totaal exploitatie-uitgaven personeel	8.301	1.803	10.104	9.517	94%
Totaal exploitatie-uitgaven materieel	36.460	39.236	75.696	76.046	100%
Totaal investeringen	41.770	-30.021	11.749	9.614	82%
Totaal kosten (materieel/personeel)	36.697	-16.602	23.846	22.351	94%
Totaal begroting	123.228	-5.584	121.395	117.528	97%

Tabel 28: Overzicht integrale kostprijs Kustwacht

6.7 Ontvangsten eenmalig

De twee oude Kustwachtvliegtuigen van het type Dornier 228 waren eigendom van de Staat en zijn in 2023 klaargemaakt voor verkoop. In de loop van 2023 zijn deze vliegtuigen verkocht. Na aftrek van de kosten voor verkoop gereed maken en het vlieg gereed houden, is de opbrengst van de verkoop van deze Dornier Kustwachtvliegtuigen in de onderstaande tabel weergegeven. Deze ontvangsten blijven conform de uitspraak van de Raad van de Kustwacht beschikbaar voor de Kustwacht en zullen door Defensie vooruit in de tijd gestald worden voor toekomstige uitgaven van Kustwachtvliegtuigen.

Exploitatie-ontvangsten					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Overig ontvangsten	0	1.583	1.583	1.583	100%
Totaal exploitatie-ontvangsten	0	1.583	1.583	1.583	100%

Tabel 29: Overzicht ontvangsten Kustwacht eenmalig



7

Bijlage 1: Operationele verantwoording Handhaving

beleidsdoelstelling	Handhavingcontroles / -signalen betrekking hebbend op overtredingen op:	Aantal uitgevoerde opdrachten / controles	Aantal geconstateerde overtredingen	Getroffen maatregel		
				PV aangezegd	Bestuurlijke maatregel	Waarschuwing
1	Verbetering van de verkeersveiligheid op zee					
1.1	Toezieling en monitoring op de verlichting en markeringen van windparken	0	0	0	0	0
1.2	Monitoren en de handhaving van de regels in het kader van windparken	0	0	0	0	0
1.3	Onderbemand varen	32	22	5	12	5
1.4	Kwalificatie bemanning	29	15	1	6	8
1.5	Area's to be avoided	11	10	5	0	5
1.6	Vaargedrag in en nabij de verkeersscheidingsstelsels	174	162	102	0	60
1.7	Onbevoegd gebruik zone kustverkeer	29	26	12	0	14
1.8	Gedrag tankerrouting	912	65	12	0	53
1.9	Correct gebruik navigatiesystemen	18	13	2	0	11
1.10	Naleving SOLAS wetgeving op containersjorringen	82	15	0	0	0
1.11	Schending veiligheidszones van mijnbouwinstallaties	49	46	40	0	6
1.12	Schending veiligheidszones van windparken	17	15	9	0	6
1.13	Schending doorvaart en medegebruik in windparken	12	11	7	0	4
	subtotaal	1365	400	195	18	172
2	Verbetering naleving milieuregeling					
2.1	Signaleren van verontreiniging in en om (in aanbouw zijnde) windmolenparken	13	13			
2.2	Ankervakcontroles	0	0			
2.2.1	Naleving Wet Voorkoming Verontreiniging door schepen	0	0			
2.2.2	Zwavel en brandstof	0	0			
2.2.3	Afvalstromen aan boord	0	0			
2.2.4	Lading (olie, chemicaliën)	0	0			
2.3	Strafbare lozingen van illegale afvalstoffen/olie/huisvuil door schepen	90	0			
2.4	Strafbare lozingen van illegale afvalstoffen/olie/huisvuil door mijnbouwinstallaties	25	0			
	subtotaal	128	13			
3	Bestrijding criminaliteit					
3.1	Uitvoeren grensbewaking en bestrijden illegale migratie en mensensmokkel	186	4	2	1	1
3.2	Aanlanden, overboord zetten (droppen) van onveilige en ongewenste goederen	95	1	0	1	0
3.3	Correct gebruik AIS	16	10	2	0	8
3.4	Toezicht op ankerplaatsen	0	0	0	0	0
3.5	Versterken informatiepositie maritiem segment	0	0	0	0	0
3.5	Versterken informatiepositie pleziervaart	0	0	0	0	0
3.6	Gebruik NUC-status	2	0	0	0	0
	subtotaal	299	15	4	2	9
4	Bevorderen naleving Visserijbeleid					
4.1	Verdachte visserij activiteiten (Gebruik verboden vistuig)	79	7	2	0	5
4.1	Bevorderen naleving visserijbeleid	83	4	0	0	4
4.2	Correct gebruik VMS	0	0	0	0	0
4.3	Vissen in gesloten gebied en gebieden met visserijbeperkende maatregelen	5	4	4	0	0
4.4	Internationale verplichtingen (JDP) (niet in KW verband uitgevoerd)					
	subtotaal	167	15	6	0	9



8 Bijlage 2: Associated support

Inzet SAR-helikopter tijdens onderhoud Haringvlietbrug

De SAR-helikopter is vijfmaal ingezet om patiënten tussen ziekenhuizen in de regio te vervoeren. Deze inzet heeft altijd plaatsgevonden in overleg met het Kustwachtcentrum en heeft geen conflicten met inzet voor SAR-taken en uitvoering van de zorgnorm tot resultaat gehad.

Monitoring militaire niet-NAVO-schepen

In 2023 heeft de Kustwacht 26 keer een passage van niet NAVO-schepen door de Noordzee gemonitord op verzoek van CZSK tijdens de uitvoering van Kustwachttaken. Het verzoek van CZSK loopt niet alleen via de Kustwacht maar wordt ook uitgevoerd door andere vliegende eenheden.

maand	Niet NAVO schepen
januari	0
februari	0
maart	0
april	0
mei	10
juni	4
juli	1
aug	2
sept	3
okt	4
nov	1
dec	1
Totaal	26

Monitoring schepen Russische Federatie

Tenslotte is het MIK en zijn de vliegtuigen van de Nederlandse Kustwacht in 2023 betrokken geweest bij het toezicht houden op survey-schepen van de Russische Federatie die zich om onduidelijke redenen ophielden in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone. Daarbij is intensief samengewerkt met het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) en hebben oppervlakte-eenheden van de Koninklijke Marine (KM) in nauwe samenwerking met de Kustwachtvliegtuigen de betrokken schepen onder toezicht gehouden. Dit heeft inzicht gegeven in overige maritieme risico's van de andere handhavingsdoelstellingen.



9 Bijlage 3: Sanctiemaatregelen

Realisatie inzet analisten sanctiemaatregelen 1 tot en met 10:

Sanctiepakket tot en met 10	Behoefte	Realisatie	Saldo
	FTE	FTE	FTE
Douane	1,00	1,00	0,00
IenW	2,00	0,00	-2,00
Burger Kustwacht (CZSK)	0,50	0,00	-0,50
Totaal	3,50	1,00	-2,50

De uitvoering van de sanctiemaatregelen is geformaliseerd in de loop van 2023 en wordt naar vermogen uitgevoerd door de Kustwacht, op basis van het door de diensten hiertoe beschikbaar gestelde personeel.

Aantallen IGO's

maand	Sanctie maatregelen
januari	4
februari	2
maart	2
april	1
mei	2
juni	2
juli	1
augustus	0
september	0
oktober	0
november	1
december	0
Totaal	15



10 Bijlage 4: Uitval vaartuigen Rijksrederij 2023 t.o.v. gepland

Barend Biesheuvel:

02 januari uitval i.v.m. extra onderzoek week
 26 januari uitval i.v.m. zieke HWTK
 17 februari ledenraadpleging vakbonden
 17 maart uitval door interne ISPS-audit
 31 maart voorlichtingsbijeenkomst Reorganisatie
 14 april achterban raadpleging
 21 april – 01 mei werfbeurt B uitloop tot 19 juni
 19 juni – 03 Juli uitval i.v.m. reparatie hoofdmotor
 20 oktober uitval door Materieel

Visarend:

07-09 januari uitval Rhib
 11-13 januari uitval door personele oorzaken
 21-23 januari uitval geen gezagvoerder
 29-31 januari uitval door personele oorzaken
 02-04 februari uitval door personele oorzaken
 06-08 februari uitval door onderbemand
 22-24 februari uitval door personele oorzaken
 26-28 februari uitval door personele oorzaken
 02-04 maart uitval door personele oorzaken
 10-12 maart uitval door personele oorzaken
 14-16 maart uitval door personele oorzaken
 30-01 april uitval door personele oorzaken
 14-14 april achterban raadpleging
 15-17 april uitval door personele oorzaken
 21-23 aug uitval bemanning tekort
 10-12 Sept uitval door bemanning tekort
 28-29 okt uitval door personele oorzaken
 25-27 nov uitval door personele problemen

Zeearend:

03-05 januari uitval reparatie SB Hoofdmotor
 07-09 januari uitval reparatie SB Hoofdmotor
 11-13 januari uitval reparatie SB Hoofdmotor
 15-17 januari uitval reparatie SB Hoofdmotor
 23-25 januari uitval ziek bemanningslid geen vervanging
 31-02 februari uitval onderbemand
 08-10 februari gezagvoerder durf niet te varen met onervaren bemanning
 16-18 februari geen nautische bemanning
 30- 03 tot/ met 01 mei naar de werf
 03-05 mei uitval onderbemand.
 30-31 juni uitval geen HWTK
 11-13 uitval zeearend door techniek. (Opvang 12-13 door Visarend.)
 31 aug tot 03 Sept naar de werf i.v.m. scheurtje in de las waterlijn
 (opvang door Visarend)
 22-24 Oktober uitval door personele oorzaken
 07-09 nov uitval door personele oorzaken
 17-19 nov uitval door personele oorzaken
 13-15 dec geen Rhib driver
 21-23 dec uitval personele problemen.



25-27 dec uitval door personele problemen
29-31 dec uitval door personele problemen

Week 10 / 12 / 14 / 30 / 31 / 32 / 33 / 38

Gecombineerd varen met de Barend Biesheuvel. De Arenden blijven voor de kant, dit om diensten uit te sparen die vervolgens aan het eind van het jaar weer ingezet kunnen worden.

Bovenstaande is ontstaan doordat er in het contract voor 2023 140 diensten zijn gecontracteerd voor de Arenden, hierdoor konden de Arenden slechts tot oktober 2023 worden ingepland.



11 Bijlage 5: Overzicht werkzaamheden North Sea Activities

Soort	Totaal 2022	Totaal 2023
Aquacultuur	3	1
Autonoom varen	3	6
Berging wrakken en obstakels	3	6
Betonning	9	4
Bijzonder transport	10	16
Defensie	6	9
Duikactiviteit	6	11
Evenement	29	23
Kabel (reparatie/aanleg/verwijderen)	23	25
Kustversteving	4	7
Leiding (reparatie/aanleg/verwijderen)	7	8
Mijnbouw (boring/onderhoud/ontmanteling)	19	40
Onderzoeksreis	16	28
Seismisch onderzoek	6	4
Survey	78	79
Test of proefvaart	7	7
Visserijonderzoek		6
Windmolenparken	14	12
Totaal aantal NSA's	254	292

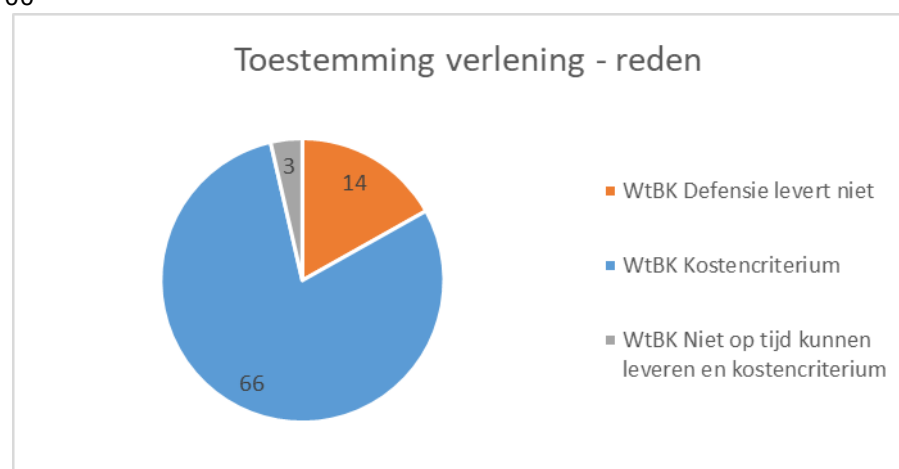


12 Bijlage 6: Overzicht aanvragen WtBK

2023	
Toestemming verlening - reden 2023	
Defensie levert niet (Schip te klein voor VPD)	14
Kostencriterium	66
Defensie niet op tijd kunnen leveren en kostencriterium	3
	83

Tabel: Reden toestemming verlening conform uitgangspunt "VPD-tenzij"

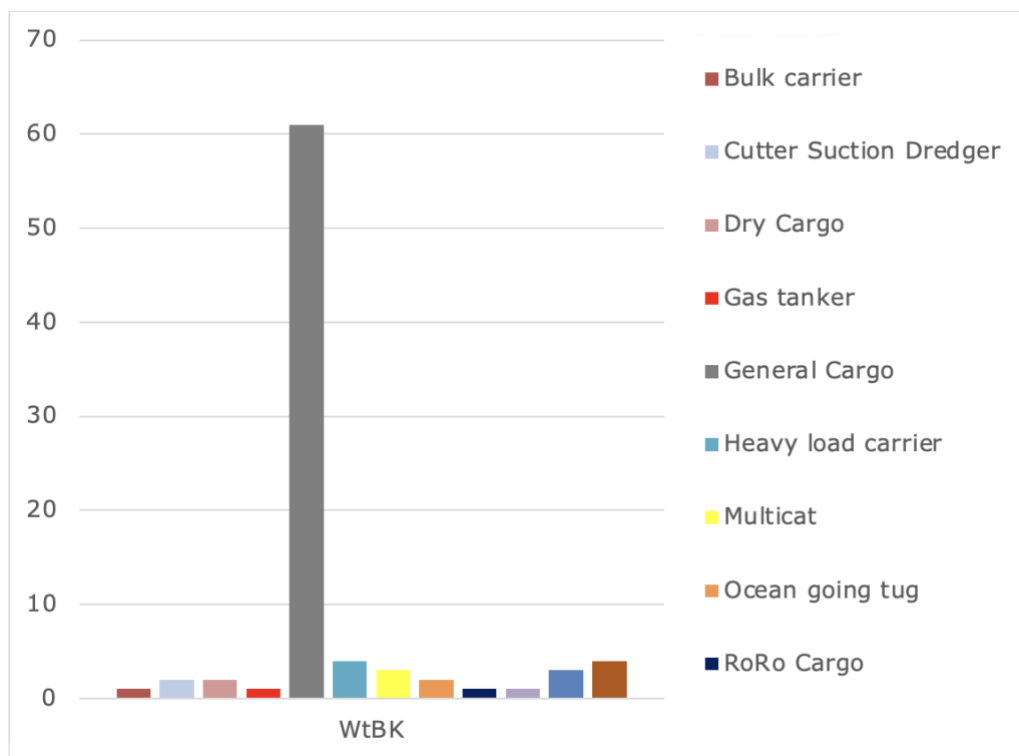
00



13

Tabel: Aanvragen WtBK per type schip

Type schip	aantal
Bulk carrier	1
Cutter Suction Dredger	2
Dry Cargo	2
Gas tanker	1
General Cargo	61
Heavy load carrier	4
Multicat	3
Ocean going tug	2
RoRo Cargo	1
Special Service Multipurpose ship	1
Trailing suction hopper dredger	3
Tug	4
	85
Aanvragen totaal	85





13 Bijlage 7: 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
GJP	Gecombineerd Jaarplan
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
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
PBNI	Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur
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
WtbK	Wet ter bescherming Koopvaardij
WVL	RWS dienst Water, Verkeer en Leefomgeving