



Kustwacht

JAARVERSLAG 2024



Colofon

Vragen/opmerkingen? info@kustwacht.nl

Voorwoord

Het veiligheidsdenken in West-Europa is vanaf 24 februari 2022 ingrijpend veranderd door de oorlog in Oekraïne. In het bijzonder onze maritieme veiligheid staat sinds enkele jaren prominent op de agenda. Het jaar 2024 zag niet alleen een toename van Russische activiteiten op de Noordzee, incidenten op het gebied van onderzeese infrastructuur elders in Europa onderstrepen het belang van het op orde hebben van de nationale en internationale Maritime Security.

Voor de Kustwachtorganisatie stond het jaar 2024 in het teken van bouwen aan een toekomstbestendige Kustwacht. De eerste paal van het nieuwe Maritiem Operatiecentrum (MOC) is geslagen in november en belangrijke nieuwe ICT-componenten zijn in het najaar in gebruik genomen met de potentie om door te groeien en de ontwikkeling van informatiegestuurd optreden (IGO) bij de Kustwacht verder te faciliteren. Het besluit van de Raad voor de Kustwacht (RvdKW) in juli tot de verwerving van een extra handhavingsvaartuig stelt de Kustwacht in staat om het komende jaar een stap te maken richting 24/7 handhaving op zee. In 2024 is tevens een reorganisatietraject doorlopen voor een aanzienlijke uitbreiding van de formatie van de Kustwacht, die in 2025 haar beslag zal krijgen. Een uitbreiding waar eens te meer naar wordt uitgekeken gezien de problemen met de bezetting van de meldkamer van de Kustwacht in 2024. Nieuw personeel is hard nodig om de effectiviteit van de Kustwacht te verbeteren, de Maritime Security taak te borgen, de bedrijfsvoering op orde te krijgen en de intensivering van taken en de vele verplichtingen naar opdrachtgevers en partners die dat met zich meebrengt, te kunnen faciliteren.

Een blijvende inspanning van de netwerkpartners is benodigd om de Kustwacht toe te rusten voor de maritieme uitdagingen van vandaag en morgen.

Managementsamenvatting

Het jaar 2024 kenmerkt zich door de verslechterde veiligheidssituatie in de wereld. In de eerste plaats op het primaire werkterrein van de Kustwacht Nederland, de Noordzee, maar ook voor de Nederlandse scheepvaart rond bijvoorbeeld het Midden-Oosten. Het besef van de kwetsbaarheid van Nederlandse belangen en infrastructuur op zee, wordt verder onderstreept door een toename van Russische activiteiten op de Noordzee.

De Kustwacht draagt bij aan berichtgeving en beeldopbouw door in samenwerking met haar partners de scheepvaart op de Noordzee in kaart te brengen. Deze beeldopbouw op zee is een belangrijke voorwaarde voor een afdoende bescherming van vitale Nederlandse belangen. De Kustwacht is nog in afwachting van een formele opdracht op het gebied van bescherming van infrastructuur op de Noordzee. De taken op het gebied van Maritime Security die in opdracht zijn gegeven aan de Kustwacht zijn beperkt uitgevoerd met de middelen die daarvoor ter beschikking zijn gesteld. Dit jaarverslag geeft een beeld over de inzet en de resultaten daarvan.

De sanctiemaatregelen tegen de Russische Federatie vergen eveneens aandacht van het personeel dat werkzaam is bij de Kustwacht, dat vanuit haar informatiepositie bijdraagt aan het beeld van de Noordzee en schepen die zich daar bevinden of daarnaartoe onderweg zijn. De Kustwacht en de betrokken diensten hebben in 2024 de eerste stappen gezet om de analysefunctie bij de Kustwacht te ontwikkelen om middels informatiegestuurd optreden een effectievere inzet van de Kustwacht op al haar hoofdtaken te bewerkstelligen.

Een significante stap om te komen tot een effectievere inzet van de Kustwacht op zee is het besluit van de Raad voor de Kustwacht van eind juli 2024 om over te gaan tot de verwerving van een extra handhavingsvaartuig. Hiermee kan een stap worden gemaakt richting 24/7 handhaving op zee en dit vaartuig zal een welkome aanvulling zijn op de huidige vloot van handhavingsvaartuigen wanneer dit in de loop van 2025 zal kunnen worden ingezet. Door middel van gecoördineerde patrouilles en inspecties zijn in 2024 verschillende maritieme overtredingen aangepakt en is de synergie van het samenwerkingsverband op het gebied van handhaving aangetoond.

Op het gebied van dienstverlening heeft de Kustwacht haar taken op de Noordzee cf. opdracht uitgevoerd. Niet alleen tijdens de grootschalige evacuatie-oefening Livex, maar ook toen in de avond en nacht van 27 op 28 augustus 2024 de verbindingen van de Kustwacht uitvielen, hebben de vliegende middelen en de gezamenlijk inzet met partners laten zien waartoe het samenwerkingsverband in staat is om de veiligheid van zeevarenden te waarborgen.

De Kustwacht heeft gedurende de drukke zomermaanden haar taken uitgevoerd met een onderbezetting aan personeel van haar meldkamer, het CCC. De invoering van een alternatief rooster heeft een minimale bezetting gegarandeerd, maar heeft, evenals de werkdruk, aanzienlijke impact gehad op het CCC-personeel. Met ondersteuning van P&O van CZSK is nieuw personeel geworven, dat vanaf eind 2024 de eerste verlichting

in de bezetting van het CCC heeft gegeven. Daarnaast draaien de opleidingen van de Kustwacht op volle toeren om de bezetting verder op orde te brengen en de nieuwe taak Vessel Traffic Monitoring (VTMon) in 2025 ter hand te kunnen nemen. Verdere verlichting voor het personeel zal komen uit het reorganisatietraject dat is doorlopen en instemming van de vakcentrales heeft verkregen in 2024 en naar verwachting in 2025 zal leiden tot de instroom van personeel op een groot aantal nieuwe functies.

In juni 2024 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 (KWC), wat een positief effect zal hebben op de bedrijfsvoering van de Kustwacht. De gunning van het contract voor de nieuwbouw heeft plaatsgevonden en op 13 november 2024 is de eerste paal geslagen door de voorzitter van de Raad voor de Kustwacht. In oktober en november zijn belangrijke nieuwe IV-systeem van de Kustwacht in gebruik genomen, het Radiobediensysteem en het Incidentmanagementsysteem. Door de ingebruikname van dit laatste systeem heeft de totstandkoming van het voorliggend Jaarverslag veel voeten in de aarde gehad, aangezien de continuïteit van de managementinformatie nog niet volledig is geborgd.

Inhoud

Voorwoord	3
Managementsamenvatting	4
Inleiding	8
1.1 Leeswijzer:	8
1 Algemene ontwikkelingen KWNL	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Ontwikkelingen KWNL	9
1.3 Projecten KWNL	13
2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken	16
2.1 Algemeen	16
2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)	17
2.3 Air Rescue Coordination Centre (ARCC)	19
2.4 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)	19
2.5 Noodsleephulp (ERTV)	19
2.6 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)	20
2.7 Noodhaven (PoR)	20
2.8 Medische hulpverlening	21
2.9 Nautisch beheer	22
2.10 AIS	23
2.11 Explosieven opruiming	23
3 Operationele verantwoording Handhavingstaken	24
3.1 Algemeen	24
3.2 Totaal uitgevoerde controles	25
3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee	26
3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving	27
3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit	27
3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid	28
3.7 IGO-opdrachten	28
3.8 Sanctiemaatregelen	28
4 Operationele verantwoording Maritime Security taken	30
4.1 Algemeen	30
4.2 Security Berichtgeving	31
4.3 Pre-arrival & DAO	32
4.4 Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij	33
4.5 Focal point RECAAP	35
4.6 Communicatie en informatievoorziening Maritime Security incidenten	35

5	Inzet van middelen en bedrijfsvoering	37
5.1	Algemeen	37
5.2	Varende middelen	37
5.3	Vliegende eenheden	39
5.4	Personeel	44
5.5	Bedrijfsvoering	48
6	Financiële verantwoording	50
6.1	Inleiding	50
6.2	Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie	50
6.3	Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie	51
6.4	Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie	52
6.5	Exploitatie-uitgaven in andere artikelen van Defensie en bij de departementen (kosten)	54
6.6	Totaaloverzicht uitgaven & kosten	56
	Bijlage 1: Operationele verantwoording Handhaving	57
	Bijlage 2: Associated support	59
	Bijlage 3: Overzicht werkzaamheden North Sea Activities	60
	Bijlage 4: Overzicht aanvragen WtBK	61
	Bijlage 5: Afkortingen	62

Inleiding

Voor u ligt het jaarverslag 2024.

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.

1.1 Leeswijzer:

Hoofdstuk 1 beschrijft de algemene ontwikkelingen binnen de KWNL.

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 KWNL

1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de algemene ontwikkelingen van de Kustwacht Nederland (KWNL) 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 KWNL, 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 RvdKW de Visie 2035 vastgesteld. Op 27 juni 2024 heeft de RvdKW het Lange Termijnplan 2035 (LTP 2035) voor de Kustwacht vastgesteld. In het LTP zijn de concrete doelstellingen en strategische plannen uitgewerkt. Het LTP 2035 dient samen met de visie als basis voor opdrachtvorming in de toekomst.

Op 2 juli 2024 is het kabinet Schoof beëdigd. Het aantreden van dit kabinet is gepaard gegaan met enkele wijzigingen in aanduidingen van opdrachtgevende ministeries van de KWNL. In deze rapportage zijn de aanduidingen van de opdrachtgevers hiermee in lijn gebracht.

1.2 Ontwikkelingen KWNL

1.2.1 Sanctiemaatregelen Rusland

In 2023 is de taak van informatiemakelaar tot en met sanctiepakket 11 voor de KWNL geformaliseerd in de RvdKW. De werkzaamheden worden met de beschikbare capaciteit uitgevoerd t/m sanctiepakket 10. De RvdKW heeft in november 2024 wederom vastgesteld dat er voor sanctiepakket 11 (en verdere pakketten) niet voldoende capaciteit beschikbaar is.

De beperkingen in capaciteit hebben in 2024 geleid tot Kamervragen aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Buitenlandse Zaken (BZ). De KWNL heeft bijgedragen aan de beantwoording van deze vragen.

1.2.2 Programma Bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI)

De opdrachtgevers van de KWNL onderkennen de kwetsbaarheid van de, sterk in omvang en belang toenemende, Noordzee infrastructuur. Sinds de oorlog in Oekraïne en met name de explosies van de Nord Stream pijpleidingen in 2022 staat dit onderwerp volop in de aandacht.

Bescherming van infrastructuur is momenteel geen formele taak voor de KWNL en hier is qua capaciteit, kennis, bevoegdheden en middelen 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).

Binnen de werkstromen van PBNI is er vanuit de KWNL, door middel van expertise en uitgebreide ervaring op de Noordzee, bijgedragen aan diverse oefeningen (Rubicon), onderzoeken (GAP-analyse beeldopbouw) en andere overleggen (d.m.v. het geven van presentaties) om de toekomstige (on)mogelijkheden voor de KWNL in kaart te brengen. Dit traject loopt parallel aan de totstandkoming van een opdrachtformulering door een of meer van de opdrachtgevende ministeries op dit gebied en vindt vooral op ambtelijk niveau plaats. Wel vervult de KWNL momenteel op het gebied van beeldopbouw reeds een rol (zie hoofdstuk 4).

1.2.3 **Permanente Contactgroep Maritime Security Noordzee (PCMN)**

Voor het formaliseren en verankeren van Maritime Security als derde hoofdtaak is in 2024 de Permanente Contactgroep Maritime Security Noordzee (PCMN) opgericht. De PCMN is een adviserend gremium van de KWNL inzake maritiem security gerelateerde vraagstukken die raken aan de taakuitvoering van de KWNL. In de PCMN zijn de huidige opdrachtgevende departementen binnen de hoofdtaak Maritime Security vertegenwoordigd. De PCMN is opgenomen in de ROKN en de voorzitter van de PCMN neemt zitting in de KW4/7, die sinds deze toevoeging de KW5/7 heet.

1.2.4 **Cybersecurity**

De rol van de KWNL bij een cyberincident is beperkt. De KWNL is niet direct betrokken bij de bronbestrijding, maar is verantwoordelijk voor de effectbestrijding, inclusief eventuele handelingen om ook de strafrechtketen te ondersteunen voor handavingsopvolging.

1.2.5 **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 Onderwijs Cultuur en Wetenschappen (OCW) bij de opdrachtgevende ministeries ligt. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) heeft in overleg met de PKHN-partners aan de RvdKW een voorstel gedaan hoe het opdrachtgeverschap van OCW in KWNL-verband vorm zal kunnen krijgen. Er is in november het besluit genomen om het OCW als agenda-lid toe te voegen aan de RvdKW. OCW wordt ook als agenda lid toegevoegd aan het KW5/7. JenV heeft de opdracht gekregen om de afspraken hieromtrent verder uit te werken. Deze komen dan als hamerstuk in april op de agenda van de Raad.

1.2.6 **Ontwikkelingen Noordzee**

De KWNL treedt in algemene zin op adviseur waar het ontwikkelingen op de Noordzee betreft. Hieronder worden enkele van die ontwikkelingen beknopt toegelicht.

Opwekking energie

De verwachting is dat de versnellingsopgave naar 21 GW in 2032 een jaar vertraging oploopt. Er wordt hard gewerkt om afspraken te maken voor de aanlanding van energie (waterstof en elektriciteit). Het is niet vanzelfsprekend dat elk gebied hier geschikt voor is, de tracés moeten beoordeeld worden en de Noordzeebodem raakt voller.

MOSWOZ

Rijkswaterstaat (RWS) heeft vijf jaar geleden het Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (MOSWOZ) opgezet. Binnen dit programma wordt onderzoek gedaan naar het effect op de scheepvaartveiligheid

van windparken op zee. De KWNL neemt deel in het periodiek overleg en geeft input en haalt intern gegevens op voor het programma. De KWNL denkt mee en adviseert op de deelgebieden over:

- Het effect van de windparken op het weer en water in de omgeving
- Een onderzoek op het verkleinen van de kans op aanvaringen op de Noordzee
- Het effectief inzetten van de ERTV's
- De risico's van doorvaart door windparken in vergelijking met omvaren
- Het beter gebruik van ankergebieden ten behoeve van de veiligheid

De KWNL levert volgens afspraak adviseurs om mede de adviezen richting het Ministerie van IenW vorm te geven.

Vanuit het MOSWOZ zijn er een aantal deelprojecten waarop de KWNL als adviseur anticipeert. Zo zijn er meerdere rapporten opgeleverd die in 2025 input zijn voor een totaal rapportage en advies. Diverse onderwerpen zijn onderzocht zoals een Human factor onderzoek, SAR ver op zee, nut RDF/CCCTV en efficiency ERTV.

1.2.7 Borgen operationele samenwerking landzijde

Incidenten vanuit het werkgebied van de KWNL komen aan land en hebben uitstraling naar het land. Daarom is de samenwerking en de verbinding met de landpartijen cruciaal voor veilig gebruik van de Noordzee. De SAR-convenanten met Veiligheidsregio's, de SAR-regeling 1994 en de nota maritieme noodhulp vormen een basis voor het element SAR en Safety. De realiteit leert dat vanuit het KWC onverminderd tijd en energie moet worden gestoken in activiteiten die erop zijn gericht om in verbinding te blijven met de ontwikkelingen aan "landzijde" (KCRII, NOOVA, LCMS, C2000, ontwikkeling van Nationale meldkamer systeem, het project "Intensivering crisisbeheersing en brandweezorg", etc.). Een fundamentele beslissing t.a.v. de status van de kustwachtmeldkamer (CCC) in relatie tot de landmeldkamers is hiervoor gewenst.

1.2.8 Voortgang taakuitbreiding Maritime Incident Response Group (MIRG)

In augustus 2020 heeft de 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 Zee & Delta (contracthouder MIRG) een onderzoek laten uitvoeren. Tot op heden heeft dit nog niet geleid tot een taakuitbreiding voor het MIRG.

1.2.9 Doorontwikkeling IGO

Het analyseteam van de KWNL heeft afgelopen periode een aantal opdrachten uitgevoerd voor Dienstverlening. Vanuit het MOSWOZ-programma zijn er enkele analyseopdrachten. Deze zijn gericht op monitoring windparken en doorvaart, als onderdeel van de maatregelen Wind op Zee.

Om analysetaken beter in te kunnen vullen zal de reorganisatie voorzien in nieuwe functies om het analyseproces beter aan te sturen. Daarnaast zullen analisten van de verschillende diensten informatie- en analyseopdrachten uitvoeren. Hiervoor zal er een

hub worden gerealiseerd op locatie Schiphol. De eerste analisten zijn in 2024 door de diensten ter beschikking gesteld aan de KWNL.

1.2.10 Toezicht op de Maritieme grenzen

Het KWC 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 AenM met IenW, KMar en de KWNL buigt zich over verbetermaatregelen op dit gebied.

1.2.11 Radiomedisch (KNRM) advies grote binnenwateren

Het KWC heeft medische hulpvragen vanaf gemeentelijk ingedeelde wateren, zoals het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen, altijd doorgestuurd naar de Radiomedische Dienst (RDM) van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM). Echter, artsen van de RMD hebben aangegeven dat het beter zou zijn als deze medische hulpvragen rechtstreeks worden afgehandeld door de Meldkamer Ambulancezorg, vanuit het oogpunt van patiënten belang.

Per 1 april 2024 is de daadwerkelijke overdracht van medische hulpvragen vanaf de genoemde watergebieden naar de Meldkamer Ambulancezorg gerealiseerd, waardoor patiënten sneller en beter geholpen kunnen worden.

1.2.12 Reorganisatie KWNL

De RvdKW heeft in juni 2023 definitief ingestemd met het oplossen van de disbalans om o.a. de personele capaciteit van de KWNL in balans te brengen met de bestaande opdrachten en ambities van de opdrachtgevers en hiervoor de benodigde middelen vrij te maken. In 2024 is de nieuwe organisatie van het KWC ontworpen en door de vakcentrales goedgekeurd. Naar verwachting zal in de loop van 2025 de nieuwe organisatie haar beslag krijgen en kunnen nieuwe functies worden gevuld, waarmee de gewenste verbetering van de operationele aansturing en de bedrijfsvoering kan aanvangen en de VTMon-taak kan worden uitgevoerd per 1 oktober 2025.

1.2.13 Helitransfer boardingteam

In zeer uitzonderlijke gevallen heeft de KWNL de behoefte om gebruik te maken van een helikopter om boarding officers aan boord van een schip of platform op de Noordzee af te zetten. Het betreft een inzet waar een laag risico te verwachten is voor de civiele helikopterbemanning en het niet mogelijk was om de boarding officers van de KWNL op een andere manier veilig aan boord van het schip te krijgen. In opdracht van DKW is er een Taak Risico Analyse (TRA) door een adviesbureau uitgevoerd. Met deze TRA inclusief Plan van Aanpak zijn de risico's die samenhangen met het heli transport/hoisten van boarding officers in kaart gebracht. In het Plan van Aanpak zijn beheersmaatregelen beschreven om de risico's op een acceptabel niveau te brengen en te houden.

1.2.14 Niet-handhaving snel varen reddingsvaartuigen tijdens oefeningen

De Minister van IenW heeft eind juni het OM middels een brief verzocht niet handhavend op te treden bij snel varende reddingsvaartuigen tijdens oefeningen. Het betreft hier gebieden waar het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) van toepassing is. Als voorwaarde is gesteld dat reddingsboten de oefening van tevoren aanmelden bij de KWNL, het CCC registreert deze oefeningen vervolgens. Het betreft reddingsvaartuigen

van de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM) en Reddingsbrigade Nederland en geldt tot er een wijziging van het Bpr heeft plaatsgevonden.

1.2.15 **Varende middelen**

De RvdKW heeft besloten tot inhuren van een extra handhavingsvaartuig om 24/7 handhavingstaken op zee te kunnen uitvoeren. Voor KWNL heeft deze inhuur een grote prioriteit, omdat momenteel de handhavingstaken niet effectief uitgevoerd kunnen worden vanwege de beperkte patrouille capaciteit.

Het is de verwachting dat het schip eind 2025 inzetbaar zal zijn voor de KWNL.

1.2.16 **Livex 2024**

Op 1 juni 2024 is de periodieke Mass Rescue Operation (MRO) oefening gehouden. Elke vijf jaar oefent de KWNL samen met haar partners een grootschalige evacuatie van een schip met veel opvarenden. Tijdens deze grootschalige oefening stonden verschillende oefendoelstellingen centraal. De oefening is geëvalueerd en aanbevelingen uit het rapport zijn door KWNL ter hand genomen.

1.2.17 **Frontex**

Vanaf 27 december 2024 is één van de Kustwachtvliegtuigen met bemanning ingezet voor Frontex. Het toestel is tijdens de missie gestationeerd op het Italiaanse eiland Sicilië. Vanaf het vliegveld worden dagelijks patrouillevluchten boven de Middellandse Zee uitgevoerd. Het is de eerste keer dat er met het Dash-8 Kustwachtvliegtuig ingezet wordt voor het Europees Grenswachtagentschap.

Daarnaast is er een Stafofficier Luchtvaart van KWNL aanwezig in het International Coordination Centre te Rome om te fungeren als schakel tussen Frontex en de Kustwachteenheid. De inzet zal nog tot 24 januari 2025 duren.

1.3 **Projecten KWNL**

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 KWNL.

Nieuwbouw

De realisatie van de nieuwbouw betreft twee gebouwen, namelijk een nieuw hoofdgebouw en een 'Uitwijk-, Test- & Trainingscentrum' (UTT).

Begin 2024 heeft de voorlopige gunning plaatsgevonden. Na de bezwaarperiode en de veiligheidsscreening is de opdracht voor de nieuwbouw eind juli definitief gegund.

Op 13 november 2024 heeft dhr. J.H. Dronkers, de voorzitter van de Raad voor de Kustwacht, ceremonieel de eerste paal geslagen van het nieuwe KWNL-hoofdgebouw. Een issue met trillingen door de heiwerkzaamheden op de UTT-locatie is opgelost door over te gaan naar een methode waarbij de palen geboord werden. Begin december waren de heiwerkzaamheden op beide bouwlocaties gereed. Vervolgens is de aannemer gestart met de funderingswerkzaamheden. De oplevering van de nieuwbouw staat gepland eind 2026.

ICT-middelen

Het project MOC vervangt en verbetert stapsgewijs de ICT-systemen die de primaire processen van de KWNL ondersteunen.

Fase 1: Vervanging van de ICT-systemen van de Kustwacht

Deze fase is bijna afgerond, dit jaar zijn laatste applicaties opgeleverd en in gebruik genomen:

- Medio 2024 is VBS Navtex opgeleverd, de nieuwe applicatie voor het verzenden van veiligheidsberichten.
- Op 19 november 2024 heeft de KWNL Guardion Coastguard in gebruik genomen op het Communicatie en Coördinatie Centrum van de KWNL. Guardion Coastguard is de nieuwe applicatie voor incidentmanagement. De ontwikkeling van dit product heeft in de loop van de tijd de nodige vertragingen opgelopen. In 2023 zijn nieuwe afspraken gemaakt over de scope en is een nieuwe planning vastgesteld. Conform deze planning is medio 2024 een vernieuwde versie van Guardion Coastguard opgeleverd. Hierna zijn nog enkele verbeteringen doorgevoerd op gebied van werkbaarheid en performance. De overstap naar het nieuwe systeem is dankzij goede samenwerking met de Duty en Watch Officers en het ontwikkelteam positief verlopen. Verbeterpunten worden meegenomen in de verdere doorontwikkeling.

Fase 2: doorontwikkeling van de ICT voor Informatie Gestuurd Optreden

Het project is in 2023 gestart met vier urgente onderdelen:

- Begin 2024 is een beveiligde dataverbinding gerealiseerd tussen de Kustwachtvliegtuigen en het Kustwachtcentrum. Via deze verbinding kan de KWNL op het beveiligde netwerk van Defensie meekijken met videobeelden die het vliegtuig maakt. Naast videobeelden komt ook andere missiedata (zoals AIS voor data over posities van schepen) beschikbaar vanuit het vliegtuig.
- Op 1 oktober 2024 heeft de KWNL het nieuwe Radiobediensysteem operationeel in gebruik genomen. Het Radiobediensysteem is een bedrijf kritisch systeem dat de KWNL gebruikt voor onder andere communicatie met schepen en vliegende eenheden. Met de oplevering van het nieuwe Radiobediensysteem is de continuïteit geborgd en kan de KWNL haar taken op de Noordzee blijven uitvoeren.
- Naast het opleveren van nieuwe systemen, draagt het project ook zorg voor het uitfasen van de oude systemen van de KWNL. Op 15 oktober 2024 is het C3000 systeem uitgezet. Dit was de voorloper van Maritime Control, het systeem voor beeldopbouw. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het cyberveilig maken van de KWNL ICT-omgeving.

Voor de verdere invulling van Fase 2 heeft dit jaar in diverse sessies en workshops afstemming plaatsgevonden met de KWNL en de partners in de klankbordgroep. In juli is de prioriteitstelling formeel vastgesteld door de stuurgroep. Op 6 november 2024 heeft de stuurgroep ingestemd met de start van drie No Regrets.

Herooverweging

Voor het vervolg van het project MOC zal, zoals op 28 november 2024 besproken in de RvdkW, een herooverweging plaatsvinden. Een duidelijke behoeftebepaling van de KWNL het Kustwachtsamenwerkingsverband en een effectief proces om in co-creatie tot uitwerking en vaststelling van de juiste functionaliteiten voor nu en in de toekomst

te komen is noodzakelijk om de KWNL daadwerkelijk beter informatiegestuurd te kunnen laten optreden.

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 KWNL.

Na vrijgave van de financiering en formele opdrachtverstrekking begin 2024 is RWS in april 2024 gestart met de realisatie. De eerste stap was het een Proof of Concept omgeving om de systemen te testen, deze is eind 2024 met een positief resultaat opgeleverd. Vervolgens is gestart met de voorbereiding en inrichting van de productie omgeving. Begin november is de scope van het aantal in te koppelen radars uitgebreid naar 39 radars. Deze uitbreiding is mogelijk binnen de financiële kaders en de beschikbare tijd van het project VoZ.

Projectmanagementproducten

Op 31 januari 2024 is door de ministeries van Defensie en IenW gezamenlijk een derde Kamerbrief verzonden om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken van project MOC Kustwacht. Hierin zijn de volgende onderwerpen toegelicht: het aanvullend budget voor de nieuwbouw door de gestegen bouwkosten, de vertraging van Guardion Coastguard en aanvullende financiering voor Verkeersbeeld op Zee vanuit het maatregelenprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee.

1.3.2 Walradar

De KWNL heeft in overleg met CZSK en RWS het langlopende traject van de realisatie van de walradar gestopt vanwege een gebrek aan uitzicht op realisatie op deze locatie. Uit alternatieve oplossingen voor deze radardekking is in overleg met CZSK en RWS gekozen voor de upgrade van twee andere, reeds bestaande radarlocaties. In combinatie met inmiddels gerealiseerde en geplande radars in de windparken levert dit de gewenste dekking op. Dit alternatief past binnen het budget dat voor dit project in de begroting van CZSK beschikbaar is. Realisatie hiervan vindt in 2025 plaats.

1.3.3 Innovatie

De KWNL heeft een strategische innovatieagenda opgesteld om focus en richting te geven aan het volgen en stimuleren van technische en operationele ontwikkelingen in haar werkveld. De belangrijkste gebieden zijn: het verbeteren beeldopbouw en de inzet van middelen en data-science & -analyse t.b.v. IGO. Voorbeeldprojecten zijn betrekken van satellietdata, camerabeelden en RDF in de beeldopbouw; het implementeren van drones in de KWNL-operatie en verkennen van onderwater beeldopbouw, en inrichten van analyse-hub voor data-science.

De KWNL sluit aan op innovatieprogramma's van haar opdrachtgevers, om in samenwerking R&D, innovatie en ontwikkeling uit te voeren.

2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2024. Op het vlak van de dienstverleningstaken zijn er elf taken waarover de KWNL 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. Scheepvaartmonitoring
11. Explosieven opruiming

De verantwoording gebeurt op basis van afwijkingen op de gestelde normen.

Jacht ten noorden van Ameland gezonken na brand, geen spoor van opvarenden

Op de Noordzee is gisteravond een jacht in brand gevlogen en gezonken. Het schip voer op dat moment zo'n 90 kilometer ten noorden van Ameland. Om welk jacht het gaat en of er mensen aan boord waren is niet bekend, meldt de politie. De melding over het brandende jacht kwam rond 23.00 uur binnen bij de Nederlandse kustwacht, nadat een schip in de buurt de Duitse Maritieme Zoek- en Reddingsdienst had gewaarschuwd. Een vliegtuig dat al patrouilleerde in de buurt ging naar de locatie en trof het brandende jacht aan. Kort daarna zonk het schip. Volgens de politie ligt het schip op zo'n 30 á 40 meter diepte. "De maritieme politie doet met een onderwaterrobot onderzoek", zegt een woordvoerder. Over de omvang van het jacht is niets bekend.

Zoekactie

De hele nacht is met onder meer helikopters en reddingsboten van de Nederlandse en Duitse reddingsdiensten gezocht, maar er zijn geen opvarenden gevonden. Het brandende jacht voer in de buurt van een windmolenpark. "Daarom hielpen al snel meerdere omliggende werkschepen mee met zoeken", aldus de kustwacht. Het jacht is volgens de kustwacht zeer waarschijnlijk een plezierjacht en had geen identificatie- en locatiesysteem aan staan. Daardoor kan de kustwacht niet zien waar het schip vandaan kwam en of er problemen waren aan boord. De Arca is uiteindelijk ingezet om het jacht te kunnen identificeren.

Bron: NOS.nl dd. 4 september 2024

2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)

Eén van de operationele doelstellingen voor de KWNL 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 2024.

Alarmeringen binnengekomen Kustwachtcentrum			
	2022	2023	2024
Echt	2.043	2.008	1.766
Vals	350	364	354
Totaal	2.393	2.372	2.120

Tabel 1: Alarmeringen Kustwachtcentrum

In de avond van 27 augustus 2024 kreeg de KWNL te maken met een storing in de communicatiemogelijkheden. De KWNL heeft die avond en het grootste deel van 28 augustus niet kunnen beschikken over haar GMDSS-communicatiemiddelen. Naar later bleek lag de oorzaak bij een defensienetwerk. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken heeft de KWNL o.a. de buurlanden ingelicht en verkeersposten, KNRM-stations en de ERTV's gevraagd de noodkanalen uit te luisteren. Datzelfde is gevraagd aan vier onder trekkingsrecht vallende schepen van RWS. Daarnaast is het Kustwachtvliegtuig de lucht ingestuurd, deze heeft eveneens de noodkanalen uitgeluisterd. Doordat het vliegtuig op relatief grote hoogte vliegt kon het berichten van een groot deel van het SAR-verantwoordelijkheidsgebied ontvangen.

Extra schepen, vliegtuig en inzet politie hielpen Kustwacht storing door

Vier extra kustwachtschepen, het patrouillevliegtuig en hulp van de politie, Rijkswaterstaat en de KNRM. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat de Kustwacht de grote computerstoring bij het ministerie van Defensie goed door is gekomen.

Die storing leidde niet alleen bij de overheid tot problemen, maar ook bij hulpdiensten. Zo haperde het communicatie- en alarmeringssysteem van onder andere de Kustwacht.

Dinsdagavond laat werkten de telefoons van de Kustwacht al niet meer. Daardoor waren ze niet meer bereikbaar voor schepen in nood, maar ook niet voor de KNRM en de luchtverkeersleiding. Gisteren laat in de middag werkten alle systemen pas weer. "Dat hebben we nooit eerder meegemaakt bij de Kustwacht".

De lucht in

Noodnummer 112 was tijdens de storing wel bereikbaar en hulpdiensten konden terugvallen op noodscenario's, waardoor er geen gevolgen waren voor de alarmering en de inzet. Ook de Kustwacht viel dus terug op zo'n noodplan.

Dinsdagavond werd er direct een soort noodnet opgezet langs de Nederlandse kust. Er werden vier extra kustwachtschepen de zee op gestuurd en ook het patrouillevliegtuig ging de lucht in. "De extra schepen konden alle berichten van het omringende scheepvaartverkeer ontvangen en die wel doormelden aan ons".

"Zo hadden we de hele kust, vanaf het zuiden tot aan het noorden, gedekt. Later zijn we ook onze partners gaan informeren, zoals de politie en Rijkswaterstaat. Zij hebben ook boten waarmee ze berichten van schepen kunnen ontvangen." Het vliegtuig vloog de hele nacht boven de kust heen en weer om signalen te ontvangen.

Bron: nos.nl dd. 29 augustus 2024

De tekortkoming van 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 uit. De verwachting is dat een definitieve oplossing niet voor eind 2025 gerealiseerd kan worden. Daarom wordt er nu eerst getracht voor een tijdelijke oplossing te zorgen, in de vorm van een tijdelijke zendmast.

2.2.1 Advisering omtrent te nemen vaarroute

De KWNL adviseert containerschepen die tijdens bepaalde weersomstandigheden boven de Waddeneilanden varen. Afhankelijk van de lengte van het containerschip geeft de KWNL een advies over de veiligste vaarroute. Dit advies wordt verstuurd via een navigatiebericht en door schepen actief aan te roepen. Het aantal schepen dat is opgeroepen is lager dan voorgaande jaren. Het beperkte aantal stormen in het afgelopen jaar is hier waarschijnlijk de oorzaak van.

Opvolging routeadvies containerschepen ≥ 200 meter			
	2022	2023	2024
Opgevolgd	22	34	13
Niet opgevolgd	6	10	4
Totaal	28	44	17

Tabel 2: Aantal gegeven route-adviezen en opvolging

2.2.2 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 KWNL de beschikking over diverse varende en vliegende middelen.

Er zijn geen situaties geweest waardoor de KWNL de SAR-taak niet heeft kunnen uitvoeren, mede door het tot snel stand brengen van alternatieve verbindingen bij de storing op 27 augustus 2024. De beschikbaarheid van de middelen is in hoofdstuk 5 opgenomen.

In onderstaande tabel is aantal incidenten op het gebied van SAR te zien. Daarbij is ook opgenomen hoe vaak de KWNL een reddingboot van de KNRM of de SAR-heli heeft

ingezet. Voor beide geldt, bij een incident kunnen meerdere reddingboten of helikopters ingezet zijn.

Incidenten Kustwacht & inzet		
	2023	2024
Incidenten KWNL (SAR)	1.082	925
Inzet KNRM	942	859
Inzet SAR-helikopter	195	172

Tabel 3: Incidenten en inzet

Beschikbaarheid KNRM-eenheden

De KNRM heeft 45 reddingstations. De beschikbaarheid van deze reddingstations in 2024 was 99,1%.

2.3 Air Rescue Coordination Centre (ARCC)

In het CCC worden de ARCC-taken uitgevoerd op basis van het Nationaal Crisisplan Luchtvaart. Daarnaast zijn er operationele afspraken met LVNL. Er zijn echter door het ministerie van IenW nog geen zorgnormen bepaald voor de ARCC-taak. De KWNL 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.

2.4 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)

Er hebben zich in het afgelopen jaar geen incidenten voorgedaan waarbij de inzet van een gespecialiseerd brandweerteam (MIRG.nl) noodzakelijk was.

2.5 Noodsleephulp (ERTV)

Er zijn geen afwijkingen ten aanzien van de inzetbaarheid van het Emergency Response Towing Vessels (ERTV). De ERTV's zijn afgelopen jaar 29 keer ingezet voor noodsleephulp, in één geval is er daadwerkelijk een sleepverbinding gemaakt door het ERTV. Daarnaast zijn de ERTV's tien keer ingezet voor andere (SAR)-taken. Ook wordt bij uitval van de handhavingsvaartuigen, een beroep gedaan op het ERTV Guardian voor de uitvoering van handhavingstaken (zie paragraaf 5.2.4).

Inzet Emergency Response Towing Vessels

Inzet Emergency Response Towing Vessels			
	Ingezet (noodsleephulp)	Sleepverbinding gemaakt	Ingezet voor andere (SAR)taken
ERTV-N	9	0	3
ERTV-M	10	0	5
ERTV-Z	10	1	2

Tabel 4: Inzet ERTV's

2.6 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

2.6.1 Operationeel Team KWNL

Het Operationeel Team van de KWNL is in 2024 tweemaal opgeroepen. Eenmaal betrof het een incident met een geladen olietanker met motorproblemen in de Maasgeul. Dit schip kon op tijd worden geassisteerd door sleepboten.

Het tweede incident betrof een vrachtschip met eveneens een motorstoring in de Maasgeul. Met dit schip is na enige moeite een sleepverbinding tot stand gebracht door het ERTV-Midden. Het schip is later door een andere sleper naar de haven van Rotterdam gesleept.

2.6.2 Evaluaties & Onderzoeken

Aan de hand van vastgestelde criteria wordt bepaald of een SAR-operatie intern of plenair zal worden geëvalueerd. De plenaire evaluatie van de SAR-operatie betreffende de brand van de autocarrier Fremantle Highway is in maart 2024 afgerond. Aan de implementatie van de aanbevelingen wordt gewerkt. Het rapport is vanwege het politiek-bestuurlijke belang ook door de Minister van IenW aangeboden aan de Kamer. De KWNL heeft tevens bijgedragen aan de evaluatie die het DCC-IW heeft laten uitvoeren naar het functioneren van de crisisorganisatie op strategisch niveau. Dit rapport is in september 2024 afgerond.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft onderzoek gedaan naar de hulpverlening rond de brand aan boord van de Fremantle Highway. Het eerste conceptrapport is eind 2024 gedeeld voor een feitencheck.

In 2024 zijn diverse interne evaluaties uitgevoerd naar een aantal incidenten met dodelijke gevolgen, waarvan één nog in onderzoek is. De evaluaties hebben in een aantal gevallen geleid tot verbeterpunten, die inmiddels zijn geïmplementeerd.

2.7 Noodhaven (PoR)

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

2.8 Medische hulpverlening

Zeevarenden kunnen medisch advies aanvragen via het KWC. Deze aanvragen worden doorgezet naar de RMD van de KNRM. In 2024 zijn in totaal 234 aanvragen voor medisch advies binnengekomen.

Binnengekomen aanvragen Radio Medisch Advies (RMA)			
	2022	2023	2024
Binnen NL	127	114	106
Buiten NL	167	173	128
Totaal	294	287	234

Tabel 5: Aanvragen Radio Medisch Advies

Op advies van de RMD van de KNRM wordt een medische evacuatie uitgevoerd. Daarnaast worden sinds 1 april 2024 voor de ruime binnenwateren deze adviezen gegeven door de Meldkamer Ambulancezorg. In de tabel hieronder volgt een overzicht van het aantal medische evacuaties over de afgelopen periode in vergelijking met voorgaande jaren.

Medische evacuaties			
	2022	2023	2024
Binnen NL	86	64	73
Buiten NL	2	7	3
Totaal	88	71	76

Tabel 6: Medische Evacuaties

2.9 Nautisch beheer

2.9.1 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:

Beschikbaarheid Vaarwegmarkering				
Categorie	Aantal objecten	Norm	Beschikbaarheid	Voldoet aan norm
I	16	99,8 %	99,7 %	Nee
II	138	99,0 %	99,7 %	Ja
III	238	97,0 %	99,9 %	Ja
IV	15	95,0 %	99,7 %	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 grote afwijkingen te melden op de gestelde norm. Per kwartaal zorgt RWS VWM voor een storingsoverzicht. Het percentage van de vier categorieën dat voldeed in 2024 betreft 99,8%

2.9.2 Vergunningverlening evenementen

In 2024 heeft de KWNL 23 aanvragen voor evenementen ontvangen. Deze vergunningaanvragen en meldingen hebben betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee waarvan de DKW is aangewezen als bevoegde autoriteit. Deze aanvragen zijn allen binnen de termijn van 6 weken afgehandeld.

2.9.3 North Sea Activities (NSA)

In 2024 zijn er in totaal 325 nieuwe NSA's aangemeld (tegenover 214 NSA's in 2021, 254 in 2022 en 292 in 2023). Dit is een toename van 11% ten opzichte van 2023. Zie voor een specificatie van de werkzaamheden bijlage 3. Wat opvalt is de toename van het aantal bijzondere transporten, visserijonderzoeken en surveys (bodemonderzoeken).

Het grotere aantal NSA's is voornamelijk veroorzaakt door een toename van diverse soorten bodemonderzoeken t.b.v. de aankomende windparken Hollandse Kust West en IJmuiden Ver, en de windenergie gebieden na 2030. Daarnaast worden diverse buiten gebruik gestelde productieplatformen ontmanteld, dit zorgt eveneens voor een toename (Nexstep project). Ook worden pijpleidingtrajecten en toekomstige platformen ten behoeve van het transport en opslag van CO2 in oude gasvelden onderzocht.

Daarnaast zijn er vijftien nautische adviezen afgegeven aan KGG.

2.9.4 Scheepvaartongevallen

Vanaf 2023 worden naast Ernstige- en Zeer Ernstige scheepvaartongevallen, de Minder Ernstige scheepvaartongevallen (MESO) gerapporteerd. In 2024 hebben zich aanzienlijk minder scheepvaartongevallen voorgedaan dan voorgaande jaren. Er hebben twee ZESO's plaatsgevonden. Het betrof een zeiljacht dat gestrand en stukgeslagen is op de dijk van de Maasvlakte. De tweede ZESO betrof een brandend zeiljacht ten noorden van Windpark Gemini. Dit jacht is even later gezonken. Er zijn geen opvarenden aangetroffen.

(Minder) Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen			
	2022	2023	2024
MESO	NB	31	17
ESO	7	8	0
ZESO	2	3	2

Tabel 8: (Minder) Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

2.10 AIS

De beschikbaarheid van het AIS-systeem t.b.v. SafeSeaNet was het afgelopen jaar 99,85%. Het systeem is een periode niet beschikbaar geweest door de landelijke netwerkstoring bij Defensie, 27-28 augustus 2024.

2.11 Explosieven opruiming

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

Explosieven Beneficial Cooperation 2024	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
Gemelde explosieven	0	6	7	5	6	4	7	2	1	2	5	1	46
Vernietigde explosieven	0	3	7	4	6	2	2	1	10	2	3	0	40
Explosieven niet aangetroffen	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3

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 (GJP) 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.

In 2024 is er op het gebied van handhaving extra aandacht geweest voor een betere beeldvorming in het bewakingsgebied van de KWNL. De oorlog in Oekraïne heeft ook dit jaar zijn weerslag gehad op de handhavingstaken van de KWNL. De KWNL heeft uitvoering gegeven aan het handhaven van het grootste deel van de sanctiemaatregelen tegen schepen en personen van de Russische Federatie. Hiervoor is extra ingezet op het voortdurend beschikbaar hebben van een actueel situatiebeeld op de Noordzee binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de KWNL. Behalve het monitoren van de scheepvaart vanuit het KWC heeft dit ook plaatsgevonden door middel van de inzet van vliegende en varende eenheden. Op momenten dat de reguliere varende middelen niet beschikbaar waren is waar mogelijk gebruik gemaakt van de ERTV's.

Noodzakelijke informatie aangaande de sanctiemaatregelen i.r.t. de actuele situatie op zee is voortdurend gedeeld met de relevante zeehavens.

Door de multidisciplinaire boardingteams van de KWNL zijn een groot aantal controles op zee uitgevoerd. Om de slagkracht van deze boardingteams te vergroten is er ook veel aandacht geweest voor opleidingen waarbij de nadruk lag op een gezamenlijk optreden op het gebied van persoonlijke veiligheid en effectief en doelmatig controleren.

Behalve geconstateerde overtredingen op het gebied van scheepvaartveiligheid en milieu hebben in 2024 een aantal drugstransporten plaatsgevonden waarbij de verdovende middelen op zee zijn overgeslagen naar een ander vaartuig, getuige het diverse malen aanspoelen van pakketten drugs op de stranden langs de Nederlandse kust. Er is daarnaast een inzet geweest in een ankervak voor de kust. Hierbij werd drugs aangetroffen aan boord van een schip dat geen Nederlandse haven als bestemming had.

In de PKHN is besloten dat de diensten vanaf 2024 de handhavingsaantallen zullen aanleveren. Dit mede omdat er de afgelopen jaren discussie is geweest over de juistheid en de volledigheid van de aantallen afkomstig vanuit de systemen van de KWNL. Het aanleveren van de aantallen controles is de NVWA, ILT en politie gelukt. Voor de overige controles is teruggevallen op systemen van de KWNL. Door de ingebruikname van het nieuwe incidentmanagementsysteem heeft de totstandkoming van het voorliggend Jaarverslag veel voeten in de aarde gehad, aangezien de continuïteit van de managementinformatie nog niet volledig is geborgd.

Het niet volledig kunnen rapporteren door de KWNL van de controles heeft twee oorzaken. Enerzijds zijn de systemen verouderd en aan vervanging toe waardoor nieuwe soorten controles niet kunnen worden geregistreerd in deze systemen. Eind 2024 is een nieuw incidentmanagementsysteem in gebruik genomen. Echter is het systeem minimaal ingericht voor handhaving. De komende jaren wordt met het MOC-project gewerkt om de nieuwe systemen hiervoor geschikter te maken. Anderzijds behoeft het (interne) proces van controle naar verantwoording verbetering.

Met de middelen die de KWNL ter beschikking staan geeft de KWNL invulling aan de handhavingstaken van de opdrachtgevers zoals deze zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Handhaving (UPH). Met de ter beschikking staande middelen zijn in de afgelopen periode de taken zo goed als mogelijk uitgevoerd.

Themaweken

In 2024 hebben enkele themaweken plaatsgevonden. Dit zijn IGO's die zich richten op een bepaald soort overtreding gedurende een periode, meestal één of meerdere weken.

Afgelopen jaar is er gedurende enkele weken verscherpte toezicht geweest op Tenders die - met name - naar windparken varen. Het toezicht richtte zich voornamelijk op het ontbreken van de juiste certificering van schip en kwalificering bemanning. Initiatiefnemer van deze themaweeke was TMP.

Daarnaast zijn er tijdens twee perioden themaweken geweest op het gebied van milieu. In deze weken, zogenaamde Marpol-weken, is de vliegplanning afgestemd op satellietpassages. Daarnaast was er een backoffice beschikbaar om meldingen direct te kunnen beoordelen en eventueel handhavend te kunnen optreden. Initiatiefnemer van deze themaweeke was TMP.

3.2 Totaal uitgevoerde controles

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

Totaaloverzicht Handhaving						
		Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal overtredingen	Totaal aantal PV	Totaal aantal Bestuurlijke maatregel	Totaal aantal Waarschuwing
1	Verbetering verkeersveilig- heid op zee ¹	1.164	402	257	1	134
2	Verbetering naleving milieuregel- geving ²	193	11	11	0	0
3	Bestrijding criminaliteit	349	7	2	1	4
4	Bevordering naleving Visserijbeleid ³	182	17	-	-	-
Totaal		1.888	437	270	2	138

Tabel 10: Totaaloverzicht resultaten handhaving

3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2024 geresulteerd in 1.164 controles. Tijdens deze controles zijn 402 overtredingen geconstateerd, dit is bij 44% van de totaal uitgevoerde controles.

Verbeteren verkeersveiligheid op zee						
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal overtredingen	% overtredingen t.o.v. controles	Totaal aantal PV	% PV t.o.v. controles	
2022	1.466	472	32%	275	18%	
2023	1.365	400	29%	195	14%	
2024	1.164	402	44%	257	22%	

Tabel 11: Operationele verantwoordingbeleidsdoelstelling 1

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

¹ Controles op containersjorringen vinden plaats met een drone. Vaststelling van daadwerkelijke overtredingen - aan boord - vinden doorgaans pas later plaats. Beoordeling en eventuele afhandeling van overige controles t.b.v. deze beleidsdoelstelling vindt plaats bij TMP.

² Beoordeling van de controles en eventuele afhandeling vindt plaats bij TMP.

³ Beoordeling van de controles en eventuele afhandeling vindt plaats bij NVWA.

Een aandachtspunt is het geven van toestemming inclusief voorwaarden namens de DKW 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 KWNL ontvangt. Het gaat in een deel van de gevallen niet meer om 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 ontstaan er in de toekomstproblemen met betrekking tot de handhaving.

3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2024 geresulteerd in 193 controles. De bevindingen van deze controles gaan naar Team Maritieme Politie (TMP) en worden daar afgehandeld. Toezicht per satelliet vinden weliswaar 24/7 plaats, maar zijn niet als controles opgenomen in dit overzicht. De KWNL gebruikt informatie afkomstig van deze satellieten voor gerichte handhaving.

Verbeteren naleving milieuregelgeving						
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal overtredingen	% overtredingen t.o.v. controles	Totaal aantal PV	% PV t.o.v. controles	
2022	101	11	11%	-	-%	
2023	128	13	10%	-	-%	
2024	193	11	6%	11	6%	

Tabel 12: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 2

3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling in 2024 geresulteerd in 349 controles. Tijdens deze controles zijn zeven overtredingen geconstateerd, dit is 2% van de totaal uitgevoerde controles. Registratie en afhandeling van overtredingen en misdrijven op dit gebied vindt doorgaans plaats in de systemen van de diensten. De KWNL is meestal niet betrokken bij die afhandeling. Dit veroorzaakt het relatief laag aantal overtredingen en PV's in onderstaand overzicht.

Bestrijding criminaliteit						
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal overtredingen	% overtredingen t.o.v. controles	Totaal aantal PV	% PV t.o.v. controles	
2022	302	13	4%	3	1%	
2023	299	15	5%	4	1%	
2024	349	7	2%	2	1%	

Tabel 13: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 3

3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2024 geresulteerd in 182 controles. Tijdens deze controles zijn zeventien overtredingen geconstateerd, dit is 9% van de totaal uitgevoerde controles. Voor de verantwoording van de controles op het gebied van deze beleidsdoelstelling is gebruik gemaakt van de gegevens van de NVWA.

Verbeteren naleving Visserijbeleid					
Jaar	Totaal uitgevoerde controles	Totaal aantal overtredingen	% overtredingen t.o.v. controles	Totaal aantal PV	% PV t.o.v. controles
2022	227	20	9%	9	8%
2023	167	15	9%	6	4%
2024	182	17	9%	-	-%

Tabel 14: Operationele verantwoording beleidsdoelstelling 4

3.7 IGO-opdrachten

IGO-opdrachten worden uitgevoerd aan de hand van beschikbare informatie waarop de inzet van KWNL-eenheden benodigd is. In onderstaande tabel is het totaal aan IGO-opdrachten gepresenteerd. De onderstaande cijfers zijn gerichte IGO-opdrachten op verzoek van een handhavingsdienst op basis van verkregen informatie over 2024. Het aantal geeft echter geen beeld van de inzet die voortgekomen is uit de opdrachten. Eén IGO kan meerdere taskings bevatten. Onderstaande tabel bevat niet de IGO's t.b.v. monitoring militaire niet-NAVO-schepen. Deze opdrachten worden in bijlage 2: Associated Support benoemd.

Totaaloverzicht IGO-opdrachten			
Totaal uitgevoerde opdrachten	2022	2023	2024
Verkeersveiligheid	7	8	5
Milieuregelgeving	7	6	5
Bestrijding criminaliteit	53	44	46
Visserijbeleid	2	2	15
Totaal	69	60	71

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

3.8 Sanctiemaatregelen

De sanctiemaatregelen zijn t/m pakket 11 in opdracht gegeven aan de KWNL in aanvulling op het GJP 2024. Cf. het besluit van de RvdKW voert de KWNL deze taak uit voor zover de diensten specifiek voor deze taak capaciteit beschikbaar hebben gesteld zoals verwoord in paragraaf 5.4.4 van deze rapportage. In de afgelopen periode is op

basis van deze capaciteit beperkt uitvoering gegeven aan de sanctiemaatregelen t/m sanctiepakket 10.

De KWNL gebruikt één doorlopende IGO waar alle schepen in staan die onder de sanctiemaatregelen vallen. De kracht van de KWNL is dat de nauwe contacten met de verschillende havenautoriteiten op een dusdanige wijze is opgebouwd dat de KWNL geïnformeerd wordt als een gesanctioneerd schip de haven verlaat. Tevens monitort de handhavingsdesk op digitale wijze 24/7 of deze schepen gaan varen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de schepen die per maand gemonitord zijn geweest. Het gaat hierbij per maand om unieke schepen, het kan echter zijn dat een enkel schip meerdere maanden onder toezicht gehouden is.

Aantal schepen gemonitord	
Schepen sanctiemaatregelen	
Januari	5
Februari	4
Maart	5
April	4
Mei	5
Juni	5
Juli	5
Augustus	4
September	4
Oktober	4
November	4
December	4

Tabel 16: Aantal schepen dat gedurende de maand gemonitord is.

De douane kijkt steekproefsgewijs op locatie of schepen daar nog aanwezig zijn.

4 Operationele verantwoording Maritime Security taken

4.1 Algemeen

Vanaf 2022 heeft de KWNL drie concrete taken op het gebied van Maritime Security. Dit betreft:

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

Van deze taken wordt op basis van bij de KWNL beschikbare capaciteit en middelen in 2024 slechts de taak Toestemmingsaanvragen in het kader van de Wet ter Bescherming Koopvaardij door de KWNL volledig uitgevoerd.

Voor wat betreft de andere twee taken is in deze rapportage vermeld welke activiteiten de KWNL heeft kunnen uitvoeren gegeven de beschikbare capaciteit.

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

CZSK heeft in 2023 een aanwijzing van de ministerraad gehad voor inzet bij incidenten op het gebied van Maritime Security. Hierin wordt de inzet van middelen van de KWNL benoemd. Zo heeft de KWNL, in samenwerking met CZSK, ook in 2024 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.

De KWNL levert een bijdrage aan de beeldopbouw op de Noordzee en werkt daarbij nadrukkelijk samen met CZSK. Het Kustwachtcentrum, het MIK en de Marsec-specialisten werken nauw samen met CZSK om Russische schepen op de Noordzee in beeld te krijgen en te houden.

In 2024 is een toenemend aantal passages geweest van schepen die door Defensie en de KWNL worden geclassificeerd als eenheden waar een mogelijke dreiging vanuit gaat op het gebied van spionageactiviteiten.

Door een intensievere samenwerking tussen de KWNL en CZSK is er beter zicht geweest op dergelijke schepen waardoor indien nodig tijdige maatregelen konden worden getroffen op het gebied van monitoring en evt. begeleiding van risicoschepen door CZSK.

Een verdachte situatie met een jacht heeft ertoe geleid dat een aantal personen na inzet van Kustwachteenheden het land zijn uitgezet. Aangezien deze inzet formeel niet

is voorzien in het huidige takenpakket van Maritime Security, zoals beschreven in het GJP 2024, is hiervan een overzicht opgenomen in bijlage 2: Associated Support.

'Russische schepen bespioneren Nederlandse windmolenparken'

Het onderzoeksprogramma Pointer heeft in samenwerking met internationale mediabedrijven nieuwe data verzameld van Russische schepen die mede worden ingezet voor spionage. De schepen houden onder meer militaire doelen en windmolenparken in de Noord- en Oostzee in de gaten, meldt Pointer. Ze zijn ook voor de kust van Nederland gezien.

Het programma deed al eerder onderzoek naar de dubbelrol van Russische schepen. Ook in het buitenland is veel onderzoek gedaan en zijn er aanwijzingen van spionage. Bij dit nieuwe onderzoek is, op basis van onder meer morsecode en andere data, in kaart gebracht hoe vaak de schepen voor de kust lagen.

In totaal hebben de schepen 428 reizen gemaakt in de Oost- en Noordzee. Bij minstens 54 van die reizen voeren ze extreem langzaam, zigzaggend of stopten ze volledig in de buurt van belangrijke infrastructuur. De schepen lagen acht keer voor de Nederlandse kust. Ook zouden er leden van de Spetsnaz meevaren, een Russische gespecialiseerde militaire eenheid.

De vermoedelijke doelwitten van spionage zijn een NAVO-duikgebied voor onderzeeërs bij Duitsland, de windparken voor de Nederlandse kust en de Baltic Connector, een aardgaspijpleiding tussen Estland en Finland. Ook bij Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Finland zijn Russische schepen gesignaleerd.

Volgens Pointer worden de schepen die in de Oost- en Noordzee varen officieel gebruikt voor hydrografisch onderzoek of reddingsoperaties onder het zeeoppervlak. In werkelijkheid wordt informatie doorgegeven aan de Russische strijdkrachten, meldt een voormalig medewerker van zo'n schip. Rusland bekijkt de kritieke infrastructuur volgens hem vanuit strategisch oogpunt.

De infrastructuur vormt in geval van oorlog een belangrijk doelwit, zegt de oud-medewerker. "De directe functie van de onderzoeksschepen is daarom het scannen van de zeebodem en het verstrekken van deze informatie aan het leger."

Bron: NOS.nl dd. 24 september 2024

4.2 Security Berichtgeving

ISPS/Dreigingsberichtgeving

In het afgelopen jaar heeft de KWNL wekelijks, via de Maritime 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 doorgezet aan het voorzitterschap van de expertgroep (NCTV & IenW DGLM).

Er is in 2024 zeven 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.

Vanaf 10 september 2024 wordt door het CCC één keer per maand een bericht met de actuele ISPS-waarschuwingen verzonden naar de CSO's.

Oekraïne

De KWNL verzorgt berichtgeving aan de expertgroep:

Lijst NL gevlagde schepen in de Zwarte Zee en Zee van Azov: nul keer verzonden.

Het overzicht van NL gevlagde schepen in de Zwarte Zee en Zee van Azov is adhoc beschikbaar.

Rusland bulletin (sancties)

Rusland bulletin wordt op maandag, woensdag en vrijdag verzonden.

Conflict Midden-Oosten

Nederlandse schepen en rederijen zijn op verzoek van de expertgroep actief gewaarschuwd voor de maritieme dreiging door Houthi's. In 2024 zijn er meerdere schepen aangevallen waarmee het risico in dit gebied voor de scheepvaart hoog blijft.

4.3 Pre-arrival & DAO

De KWNL heeft de opdracht van IenW 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 Maritime Security plan.

4.3.1 Ontwikkelingen pre-arrival analyse

Vanwege het grote aantal betreffende schepen wat geanalyseerd moet worden, zal de pre-arrival informatie bij de KWNL zoveel mogelijk geautomatiseerd geanalyseerd moeten worden. De analyses vinden plaats aan de hand van de schip securityinformatie (SSPI) uit het Maritime Single Window (MSW).

Douane (MSW-beheerder) en Defensie IT-beheer werken aan het realiseren van de benodigde aansluiting op het MSW. De eerste stap, het MSW aansluiten op het Defensienetwerk, is in 2024 gerealiseerd.

De afspraak met Port of Amsterdam en Port of Rotterdam dat de KWNL gebruik kan maken van het Haven Management Informatie Systeem (HaMIS) systeem van beide havens blijft geldig. Via het HaMIS kan steekproefsgewijs de pre-arrival informatie handmatig bekeken worden van schepen die de havens van Amsterdam en Rotterdam aan doen. Dit houdt in dat de pre-arrival analyse van de binnenkomende scheepvaart slechts zeer minimaal plaatsvindt, alleen aan de hand van toevallige ontdekkingen, en dat de KWNL nog niet kan voldoen aan de opdrachten uit het MSP.

4.3.2 Ontwikkelingen DAO

Voor het verder uitwerken van de Duly Authorised Officer (DAO) rol zijn er in 2024 geen ontwikkelingen geweest. Er wordt gekeken naar het toegankelijk krijgen van een dossiervormingssysteem waarin de dossiervorming van de pre-arrival analyse en DAO-taak kan plaatsvinden.

4.4 Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij

Bijzonderheid gedeelte risicogebied Zuidelijke Rode Zee, Zeestraat Bab-el Mandeb en Golf van Aden.

In een groot gedeelte van het risicogebied, genoemd in de Wet ter Bescherming Koopvaardij, was de hoogste level ISPS-waarschuwing van kracht. Dit heeft als gevolg gehad dat weinig NL-gevlagde schepen in 2024 nog door dit gebied zijn gevaren. Dat heeft het aantal bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij doen dalen.

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 Vessel Protection Detachments (VPD's) meer in te zetten op NL-gevlagde schepen voor passage van dit gebied. Gedurende het jaar 2024 is er geen wijziging geweest van dit besluit.

Het niet inzetten van VPD's heeft gevolgen voor de toestemming verlening voor inzet van de Private Maritime Security Companies (PMSC's). In de Wet ter Bescherming Koopvaardij staat aangegeven dat er slechts toestemming voor inzet PMSC's kan worden gegeven als het transport voor militaire bescherming in aanmerking komt. Het niet inzetten van VPD's in het wettelijk aangewezen risicogebied, betekent dat transporten in dit gebied niet voor militaire bescherming in aanmerking komen (conform de WtBK) en kan er geen toestemming worden gegeven voor gebruik van PMSC's.

Bijstandsaanvragen voor bescherming konden in 2024 gewoon ingediend worden en behandeld worden.

WtBK audit ILT (Interbestuurlijk toezicht)

In maart 2024 heeft een audit plaatsgevonden door ILT. Hieruit is gebleken dat de toestemmingsprocedure op adequate wijze door de KWNL wordt uitgevoerd. De opvolging van de observaties, die geconstateerd waren bij de inspectie 2023, zijn voor ILT door de KWNL naar tevredenheid opgepakt.

Wel heeft ILT een tekortkoming geconstateerd in twee toestemmingsprocedures. Bij deze twee dossiers was niet binnen de wettelijke eis van 48 uur een besluit genomen. Dit betrof in één geval dat Defensie meer tijd nodig had voor de beoordeling en de terugkoppeling. Op dit interne proces van Defensie heeft de KWNL geen invloed. In een ander geval werd het besluit binnen de wettelijke termijn van 48 uur niet gehaald in verband met personele onderbezetting bij de KWNL.

Om in de toekomst de continuïteit van de WtBK toestemmingverlening te borgen is uitbreiding van capaciteit op het WtBK proces in de huidige reorganisatie van de KWNL meegenomen.

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. Momenteel zijn er drie PMSC's die een vergunning hebben van ILT. In 2024 waren er drie PMSC's

die een geldige vergunning hadden van ILT. Deze vergunningen hebben een geldigheid van drie jaar.

4.4.2 Vessel Protection Detachments (VPD)

In 2024 zijn er geen aanvragen specifiek voor VPD's binnengekomen. In het gedeelte van het wettelijk aangewezen risicogebied Zuidelijke Rode Zee –straat Bab-el-Mandeb en Golf van Aden werden geen VPD's ingezet. Dit gold niet voor het gedeelte van het wettelijke aangewezen risicogebied ten Oosten van Somalië.

Bijstandsaanvragen Bescherming Koopvaardij

In 2024 heeft de KWNL aan het begin van het jaar vier aanvragen ontvangen.

- Voor één aanvraag is toestemming verleend voor inzet PMSC omdat het transport het wettelijk aangewezen risicogebied Oost van Somalië passeerde en het transport voor militaire bescherming in aanmerking kwam. Het schip was te klein om een VPD te kunnen accommoderen.
- Op één aanvraag, welke begin januari binnenkwam, is geen toestemming gegeven voor inzet PMSC omdat het transport de Golf van Aden passeerde en het transport niet voor militaire bescherming in aanmerking kwam.
- Van twee aanvragen heeft de aanvrager de aanvragen geannuleerd omdat de schepen uiteindelijk het risicogebied (Golf van Aden) vermeden en de route verlegden via Zuid-Afrika of via de Pacific (Panama Kanaal).
- Daarnaast heeft de KWNL één zaak doorgegeven aan IenW. Hierbij had een Nederlands gevlagd schip zonder vergunning gewapende beveiligers aan boord.

Onderstaande tabellen geven een beeld van:

1. Het aantal bijstandsaanvragen Bescherming Koopvaardij.
(‘niet in behandeling genomen’ betekent dat de aanvraag niet compleet was of verkeerde informatie bevatte)
2. Reden toestemming verlening conform uitgangspunt “VPD-tenzij”
3. Aanvragen per type schip

Bijstandsaanvragen bescherming Koopvaardij				
Jaar		2022	2023	2024
Toegewezen	VPD	17	7+1*	0
	PCASP	41	83	1
Afgewezen	VPD	4	0	0
	PCASP	1	0	1
Niet in behandeling genomen	VPD/PCASP	1	1**	0
Aanvraag geannuleerd	VPD/PCASP	-	-	2
Totaal		64	95	4

* In verband met het dreigingsbeeld in het risicogebied en het hoogste level ISPS-waarschuwing van kracht is, 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.

Tabel 17: Bijstandsaanvragen bescherming koopvaardij

4.5 Focal point RECAAP

Focal point RECAAP Activiteiten

In het afgelopen jaar is er twee keer sprake geweest van een Incident Alert of Warning vanuit ReCAAP, en is er één keer een Special Report van ReCAAP ontvangen.

Na ontvangst van zo'n bericht wordt deze conform de daarvoor bestaande ReCAAP Focal Point procedure doorgezet aan de Company Security Officers (CSO's) van Nederlandse zeeschepen.

Door het NL Focal Point is in 2024 twee keer een incident report opgemaakt.

Er is geen ReCAAP Focal Point workshop/meeting bijgewoond.

KWNL stuurt als ReCAAP Focal Point berichten aan ReCAAP.

4.6 Communicatie en informatievoorziening Maritime Security incidenten

Maritime Security Incidenten

In het afgelopen jaar zijn er twee Maritime Security Incidenten geweest cf. de definitie die hieraan is gegeven in het MSP, waar de KWNL bij betrokken is geweest.

Op 1 maart 2024 meldde een Nederlandse gevlagde sleepboot 31 verstekelingen op haar sleep (zie onderstaand artikel). De KWNL heeft dit incident gecoördineerd.

In de maand december heeft de KWNL informatie binnengekregen over een dreiging tegen Russische schepen op de Noordzee. KWNL heeft de situatie gemonitord en passende acties uitgezet.

Verstekelingen op Nederlands schip

Op 1 maart 2024 werden de KWNL en de ministeries van Buitenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over de ontdekking van verstekelingen op een Nederlands gevlagd schip. Het schip was op weg van Dakar (Senegal) naar Setubal (Portugal) via Las Palmas (Spanje).

De 31 verstekelingen, waaronder vrouwen, kinderen en zieken, bevonden zich op een van de gesleepte objecten op enkele honderden meters afstand van de sleepboot. Aangezien de eerstvolgende haven, Las Palmas, op z'n vroegst pas op 7 maart zou worden bereikt, hebben de reder en het ministerie van Buitenlandse Zaken de Marokkaanse autoriteiten om assistentie gevraagd.

Een eerste poging tot ontscheping in de ochtend van 2 maart moest door de Marokkaanse Kustwacht worden afgeblazen vanwege de slechte weersomstandigheden. De tweede poging op maandagochtend is succesvol verlopen. Alle verstekelingen zijn veilig aan land gebracht in Dakhla.

De Nederlandse ambassade in Rabat heeft gedurende deze periode intensief contact onderhouden met de Marokkaanse autoriteiten.

Bron: KWNL

SSAS alert

Het Ship Security Alert System is een alarmsysteem ontworpen voor zeegaande koopvaardischepen. De bedoeling is dat schepen te allen tijde kunnen melden dat zij worden aangevallen, door terroristen, piraten of andere kwaadwillende.

In de afgelopen periode zijn er twaalf valse SSAS-alerts bij het Kustwachtcentrum binnengekomen. Oorzaken van de valse meldingen zijn doorgaans onjuiste bediening of verkeerd uitgevoerde testen.

SSAS alert meldingen			
	2022	2023	2024
Vals alarm	4	9	12
Echt alarm	0	0	0
Onbekend	0	0	0
Totaal	4	9	12

Tabel 18: SSAS alert meldingen

5 Inzet van middelen en bedrijfsvoering

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft de inzet van middelen. Wanneer er actuele ontwikkelingen zijn met betrekking tot de bedrijfsvoering, zijn deze in dit hoofdstuk toegelicht.

5.2 Varende middelen

5.2.1 Algemeen

In het GJP 2024 is vastgelegd dat in 2024 nog geen stappen naar 24/7 kunnen worden gemaakt; de beschikbaarheid van handavingsvaartuigen is in het GJP benoemd als zijnde 70% van de beschikbare tijd. Contractueel is met de Rijksrederij een inzetbaarheid voor 2024 overeengekomen, die door de Rijksrederij uitvoerbaar werd geacht, met daarbij een inspanningsverplichting om naar vermogen meer diensten te leveren. Een beperkende factor bij inzet in het afgelopen jaar was een tekort aan nautisch personeel van de Rijksrederij, wat een negatief effect had op de mogelijkheden om 's nachts operaties uit te voeren. De KWNL heeft deze diensten met een lengte van drie dagen beperkt kunnen uitvoeren door de handhaving plaats te laten vinden vanaf het ERTV Guardian.

Voor de verantwoording van de inzetbaarheid van de varende middelen is gebruik gemaakt van data die door de Rijksrederij zijn aangeleverd en door de KWNL zijn beoordeeld.

Over het algemeen worden meer uren/dagen ingepland om aan het einde van een meetperiode de opgedragen taken te hebben uitgevoerd. De uitval ten opzichte van deze 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 inzetbaarheid afgezet tegen de contractafspraken met de Rijksrederij over 2024. In het contract met de Rijksrederij is voor de Arenden op jaarbasis minimaal 5.208 vaaruren overeengekomen, waarbij de Rijksrederij contractueel streeft naar 5.704 uren. Dit komt overeen met respectievelijk 168 en 184 complete diensten.

De Arenden zijn in 2024 144 volledige diensten van 31 uur (4.464 uur) van de 174 geplande diensten (5.394 uur) inzetbaar geweest. Het aantal inzetbare uren in onderstaande tabel is hoger dan in 2022 en 2023. In 2022 en 2023 zijn de daadwerkelijke uren op zee gerapporteerd als realisatie. Echter werd in die jaren de uitval door meteo omstandigheden als niet-inzetbaar gerekend, hoewel dergelijke omstandigheden buiten de contractuele inzetbaarheid vallen. Hierdoor zijn de cijfers niet vergelijkbaar.

Vanaf 2024 is de contractuele inzetbaarheid van de Arenden als uitgangspunt genomen.

Arenden			
	2022	2023	2024
Inzetbaarheid	3.324	3.720	4.464
Contract Rijksrederij	5.208	4.340	5.208
Percentage t.o.v. contract	64%	86%	86%
Geplande uren	5.784	5.409	5.394
Uitval	2.460	1.689	930
Percentage uitval	43%	31%	17%

Tabel 19: Inzetbaarheid Arenden

Uitval

De uitval van 17% betreft personele uitval nautische bemanning (28 diensten) en techniek (2 diensten). De uitval heeft de KWNL met name beperkt in de nachtelijke inzet. Daarnaast werd de KWNL bij een deel van de uitval zeer kort van tevoren geïnformeerd, waardoor het vinden van een alternatief niet altijd haalbaar bleek.

Daarnaast is er een uitval door meteo van 543 uur. Deze is opgenomen in de inzetbaarheid van 4.464 uur, omdat deze uitval buiten de invloedssfeer van de Rijksrederij ligt.

5.2.3 Barend Biesheuvel

Voor de Barend Biesheuvel zijn contractueel 4.416 vaaruren op jaarbasis overeengekomen, dit staat gelijk aan 46 diensten van 96 uur. De inzetbaarheid ten opzichte van het contract was in 2024 89%, wat een stijging is ten opzichte van voorgaande jaren.

Barend Biesheuvel			
	2022	2023	2024
Inzetbaarheid	3.744	3.572	3.948
Contract Rijksrederij	4.416	4.416	4.416
Percentage t.o.v. contract	85%	81%	89%
Geplande uren	4.290	3.926	4.340
Uitval	546	354	264
Percentage uitval	13%	9%	7%

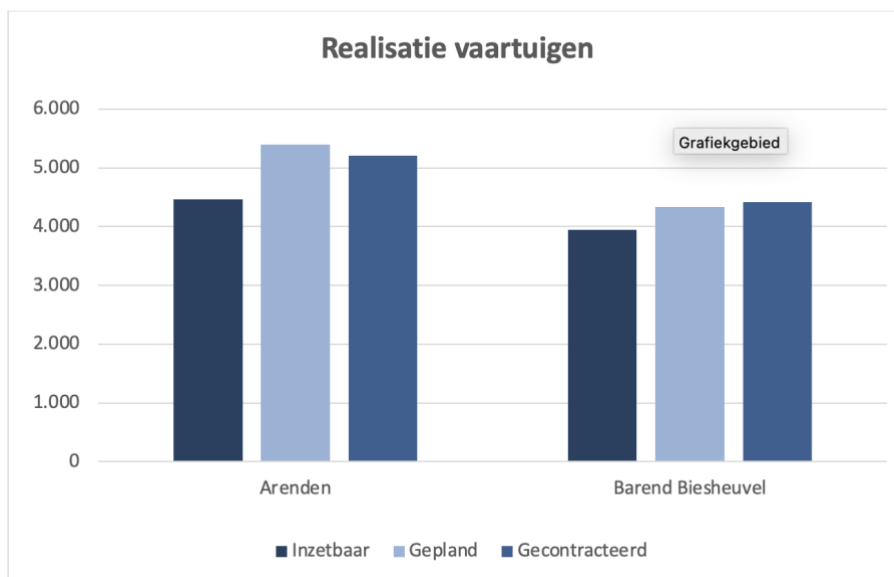
Tabel 20: Inzetbaarheid Barend Biesheuvel

Uitval

De Barend Biesheuvel had in 2024 een uitval van 7% t.o.v. de geplande vaaruren. Deze uren zijn veroorzaakt door 4% personele uitval, 2% was te wijten aan techniek en 1% had overige oorzaken. Het aantal geplande uren is lager dan het aantal gecontracteerde. Dit komt onder andere door een werfbeurt van een maand, tijdens die periode is het schip niet ingepland geweest.

Samenvatting inzetbaarheid

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



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

5.2.4 Emergency Response Towing Vessels (ERTV)

Voor zowel het ERTV-Noord, ERTV-Midden als het ERTV-Zuid is de inzetbaarheid 99% geweest. In het geval dat een schip zelf niet inzetbaar was, is voor adequate vervanging gezorgd. Deze vervanging heeft plaatsgevonden volgens contractuele verplichtingen. De ERTV's zijn gezamenlijk 416 uren ingezet geweest voor handhaving, waaronder controles m.b.v. drones door ILT. Met name het ERTV-Noord is voor handhavende taken ingezet op momenten dat de reguliere varende middelen niet beschikbaar waren.

5.2.5 Alkmaar-klasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV)

De mijnenbestrijdingsvaartuigen van CZSK zijn ingezet voor het ruimen van zeemijnen en explosieven op de Noordzee. De samenwerking tussen CZSK en KWNL wordt de Beneficial Cooperation Operation (BCO) genoemd.

In 2024 zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd (zie paragraaf 2.12).

5.3 Vliegende eenheden

5.3.1 Kustwachtvliegtuig

Het Kustwachtvliegtuig is in 2024 57 maal ingezet voor SAR en/of RIB. In 54 gevallen was het vliegtuig ten tijde dat inzet is opgedragen al in de lucht, hierdoor is in deze gevallen aan de zorgnorm van 90 minuten tot 'blocks-off' voldaan. Bij drie incidenten is het vliegtuig ingezet d.m.v. een alarmering vanaf de grond. In twee gevallen werd besloten tot inzet vanwege een storing in de communicatiemiddelen van het CCC. Het betrof hier de omvangrijke netwerkstoring op 27-28 augustus 2024 en een storing op

10 oktober 2024. Het vliegtuig is toen ingezet om onder andere de verschillende noodkanalen uit te luisteren.

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).

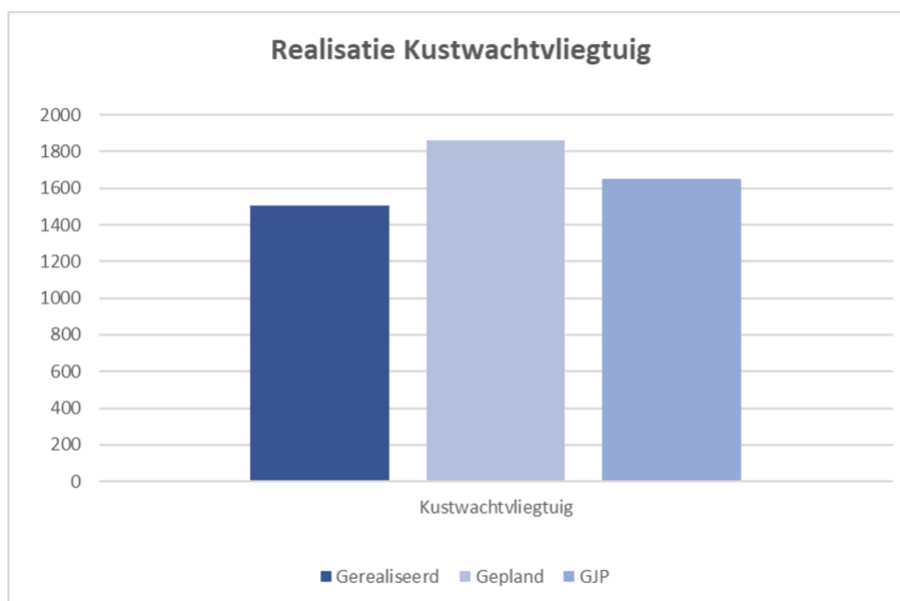
Dagelijks geplande vluchten (realisatie)

In 2024 heeft het Kustwachtvliegtuig 1.503 uren gevlogen. Dit betreft 91% van het aantal uren volgens het GJP. De uitval betreft het verschil tussen de geplande uren en de realisatie, deze bedroeg 402 uur, oftewel 21%. De uitval werd voor 3% van de geplande uren veroorzaakt door personele problemen, 11% uitval door techniek, 5% door meteo en 2% overige oorzaken. De realisatie is hoger dan de planning minus uitval. Dit wordt veroorzaakt doordat SAR-inzet en adhoc vluchten voor handhaving vanwege hun aard niet gepland worden.

Kustwachtvliegtuig			
	2022	2023	2024
Realisatie	1.290	1.572	1.503
Gecombineerd jaarplan	1.524	1.851	1.650
Percentage tov GJP	85%	85%	91%
Geplande uren	1.740	1.890	1.861
Uitval	462	405	402
Percentage uitval	27%	21%	21%

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

Noot: In 2022 had de KWNL 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 2024 was 92%, een verbetering van 4% met het voorgaande jaar.

Ready 90			
	2022	2023	2024
Beschikbaarheidspercentage	87%	88%	92%

Tabel 22: Beschikbaarheidspercentage Ready 90

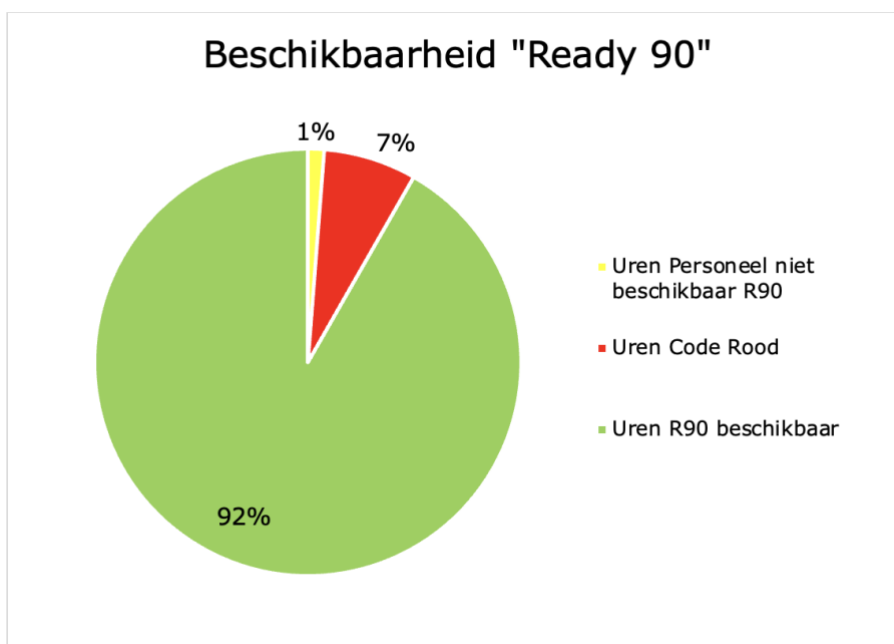
Technisch

De uitval door techniek was 7%. 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

In 2024, heeft uitval van personeel heeft 1% van de tijd gezorgd voor een verminderde R90 beschikbaarheid.

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

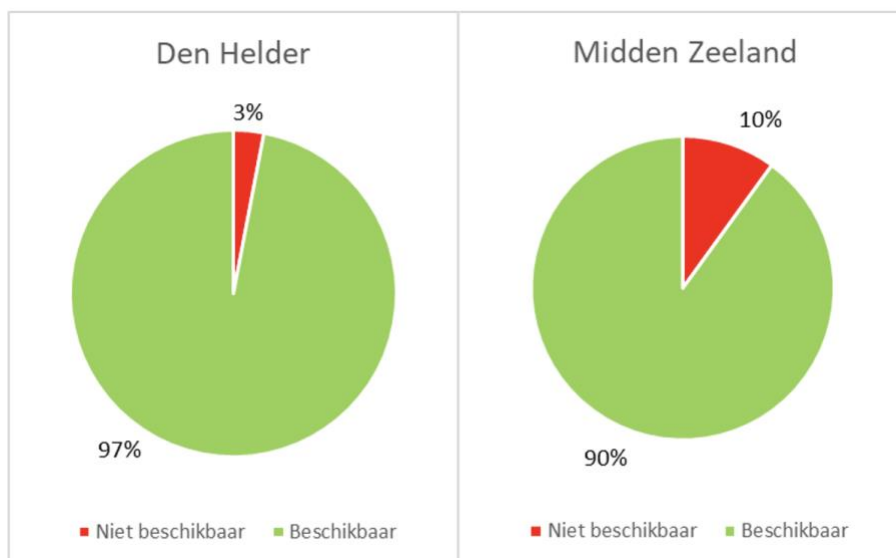
Frontex

Vanaf 27 december 2024 is het Kustwachtvliegtuig ingezet voor Frontex. Frontex is het Europese Grens- en kustwachtagentschap. De belangrijkste taak van de organisatie is om de grenscontroles in Europa te verbeteren. Het Kustwachtvliegtuig heeft vanaf Sicilië dagelijks patrouillevluchten uitgevoerd tot en met 23 januari 2025.

5.3.2 SAR-helikopters

De SAR-helikopter is in 2024 172 maal ingezet. Daarbij heeft in 168 gevallen de inzet plaatsgevonden volgens de zorgnorm. Bij vier inzetten is de 20-minutennorm tot take-off voor SAR-vluchten overschreden. Bij één inzet had de vertraging een technische oorzaak. Bij drie inzetten was de inname van extra brandstof noodzakelijk voor vertrek. Eénmaal moest extra brandstof ingenomen worden door de helikopter van Midden Zeeland, dit doordat de helikopter van Den Helder niet beschikbaar was. De zorgnorm om de SAR-helikopter binnen 90 minuten ter plaatse te hebben is in alle gevallen gehaald.

In de hieronder weergegeven diagrammen is de beschikbaarheid per basis weergegeven. De helikopters van beide bases zijn driemaal tegelijkertijd niet beschikbaar geweest, gedurende in totaal 7,5 uren. Het gros van deze uitval kwam door het niet tijdig voldoen aan gewijzigde wet- en regelgeving. Hierdoor hebben de heli's op 12 augustus 2024 niet kunnen vliegen. De procesgang rond dit verbod wordt geëvalueerd door IenW, Defensie en de KWNL. Door deze uitval was er van het aantal uren (8.784) 99,91% van de tijd minimaal één helikopter beschikbaar met een capaciteit van 16 geredde personen. Tijdens de uren dat er geen helikopter beschikbaar was heeft de KWNL buurlanden hiervan op de hoogte gebracht.



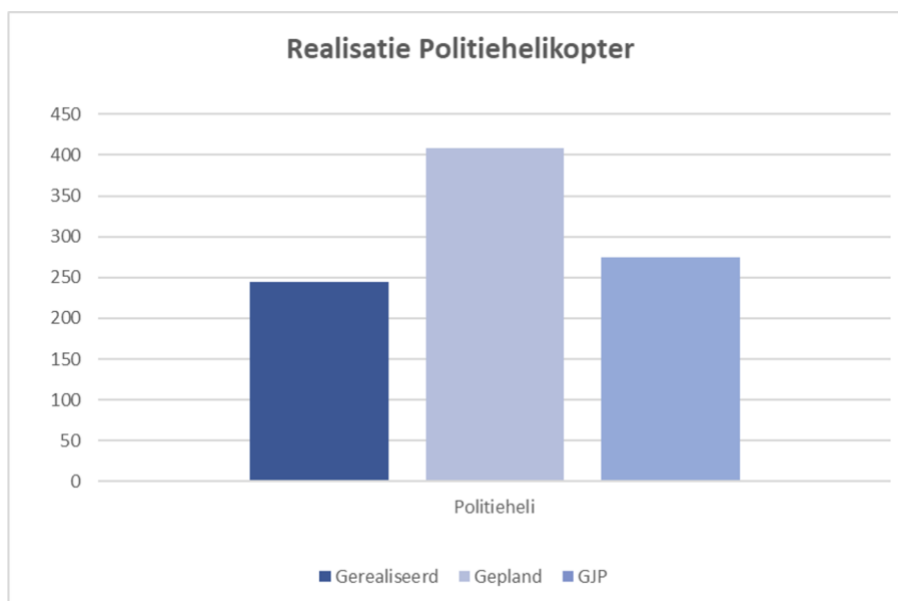
Figuur 4: Beschikbaarheid SAR-helikopters

5.3.3 Politiehelikopter

De AW139 politiehelikopter (CG04) van de Nationale politie heeft in 2024 245 uur (89% van het GJP) gevlogen. De uitval bedroeg 198 uur. Van het gepland aantal uren (406) is 14% uitgevallen door een technische reden, 16% had een personele oorzaak, 15% betrof overige oorzaken en 4% van de geplande vliegreuren zijn uitgevallen door meteo. Dit laatste heeft vooral te maken met alternatieve inzet door de politie. De helikopter is voor 409 uur ingepland geweest. Een dergelijke groot aantal geplande uren is nodig om de realisatie op het gewenste aantal uren uit te laten komen. Tijdens uitvaluren heeft geen invulling van de handhavingstaken plaats kunnen vinden. De AW139-helikopter wordt alleen voor SAR gebruikt als de helikopter zich in de omgeving van een incident bevindt, ook wanneer deze niet voor Kustwachttaken vliegt.

Politiehelikopter			
	2022	2023	2024
Realisatie	183	184	245
Gecombineerd jaarplan	275	275	275
Percentage tov GJP	67%	67%	89%
Geplande uren	325	307	409
Uitval	142	163	198
Percentage uitval	44%	53%	49%

Tabel 23: Realisatie politiehelikopter t.o.v. GJP



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

5.4 Personeel

5.4.1 Personeel Kustwachtcentrum CZSK – Reorganisatie

De RvdKW heeft in juni 2023 definitief ingestemd met het oplossen van de disbalans om o.a. de personele capaciteit van de KWNL in balans te brengen met de bestaande opdrachten en ambities van de opdrachtgevers en hiervoor de benodigde middelen vrij te maken. In 2024 is de nieuwe organisatie van het Kustwachtcentrum ontworpen en door de vakcentrales goedgekeurd. Het reorganisatieplan omvat een uitbreiding van 43,0 FTE (bovenop de formatieve uitbreiding van 5,0 FTE die op basis van de disbalans reeds vooruitlopend op het reorganisatietraject is geëffectueerd). Naar verwachting zal in de loop van 2025 de nieuwe organisatie haar beslag krijgen en kunnen nieuwe functies worden gevuld, waarmee de gewenste verbetering van de operationele aansturing en de bedrijfsvoering kan aanvangen en de VTMon-taak kan worden uitgevoerd. In 2024 zijn gemiddeld ongeveer 10,0 FTE tijdelijk ingehuurd om knelpunten in de operationele aansturing en bedrijfsvoering aan te pakken, mede veroorzaakt door het aantal bestaande vacatures. In verband met de doorlooptijd van het reorganisatietraject zijn niet gebruikte salarissenbudgetten van de nota disbalans uit 2024 op verzoek van de opdrachtgevers in 2024 teruggeboekt naar de opdrachtgevers.

5.4.2 Personeel Kustwachtcentrum CZSK – Effectieve bezetting

De effectieve bezetting van CZSK-functies bij het Kustwachtcentrum was in 2024 gemiddeld als volgt:

Beschikbaarheid personeel KWC (CZSK formatie)			Beschikbaarheid operationeel personeel
Afdeling	Aantal FTE	Effectieve bezetting	Percentage
DKW	1,00	1,00	100,0%
Beleidsadvies	7,00	6,20	88,6%
Control	4,00	3,70	92,5%
Communicatie	2,00	2,00	100,0%
Bedrijfsvoering	17,00	13,40	78,8%
Operaties/staf	15,80	13,50	85,4%
Operaties/CCC	42,00	28,35	67,5%
	88,80	68,15	76,7%

Tabel 24: Beschikbaarheid personeel KWC (CZSK-formatie)

De gemiddelde effectieve bezetting van het CCC over 2024 was met 67,5% als zorgelijk te omschrijven. Naast een groot aantal vacatures was er sprake van enkele langdurig zieken die niet konden worden ingezet in de 24 uur-cyclus van het CCC. Dit bracht de effectieve bezetting omlaag en leidde tot uitdagingen bij het vullen van het 24 uren-rooster met een minimale bezetting om de taken van het CCC te kunnen uitvoeren, waarbij de prioriteit lag op het waarborgen van de dienstverlening. Als noodmaatregel is medio 2024 een alternatief 5-ploegen rooster ingevoerd, dat meer mogelijkheden bood om de minimale bezetting te garanderen. Deze noodmaatregel heeft een aanzienlijke impact gehad op het personeel en is eind november 2024 geëvalueerd. Inmiddels zijn voldoende medewerkers voor hun opleiding geslaagd en toegevoegd aan het CCC, waardoor de tijdelijke noodmaatregel 5-ploegen rooster kon worden losgelaten. De Wind-op-Zee monitoring is in 2024 24/7 continue uitgevoerd, echter niet vanaf de desk die hiervoor is ingericht. De taak is uitgevoerd uit de bestaande capaciteit voor dienstverlening en handhaving.

Tezamen met P&O CZSK leverde de KWNL een inspanning om de bestaande vacatures en drie sleutelfuncties te vullen die vooruitlopend op de afronding van het reorganisatietraject kunnen worden geworven. Op de peildatum 31 december 2024 zijn dertien toekomstige CCC-medewerkers in opleiding bij de KWNL. Naast de werving van nieuw personeel voor bestaande functies is ook de werving van personeel voor uitvoering van de toekomstige taak VTMon in 2024 aangevangen.

5.4.3 Personeel diensten - Bezetting handhavingsdesk

Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2022 tot en met 2024 per maand													
Jaar	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Gemiddeld
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%
2024	78%	83%	74%	71%	70%	49%	57%	46%	54%	77%	66%	56%	65%

Tabel 25: Bezetting handhavingsdesk

De gemiddelde bezettingsgraad van de handhavingsdesk is ten opzichte van 2023 nagenoeg gelijk gebleven. De toezeggingen van personeel door de diensten zoals vastgelegd in het GJP 2024 leiden tot een gemiddelde bezetting van 70%, die in 2024 niet is gehaald. Aangezien dit een structureel issue is heeft de KWNL mede daarom ervoor gekozen om aanvullende functies te creëren in de reorganisatie die in 2025 haar beslag zal krijgen, om zo, door middel van inzet van eigen personeel, de bezetting van de handhavingsdesk structureel naar 100% te brengen. Financiering hiervan vindt plaats vanuit de disbalans.

Een beperkte bezetting van de Handhavingsdesk heeft een negatief effect op consistentie waarmee zaken op het gebied van monitoring en handhaving kunnen worden uitgevoerd en Kustwachtoperaties kunnen worden aangestuurd. Dit kan leiden tot het uitblijven van eventuele vervolging van verdachten door het OM. Periodieke afstemming en terugkoppeling aan de handhavende partners om de bezetting van de Handhavingsdesk op peil te houden blijft ook na de uitvoering van de reorganisatie essentieel.

De personele toezeggingen zijn terug te vinden in het GJP. De randvoorwaarden liggen vast in de operationele overeenkomsten met de diensten.

Beschikbaarheid operationeel personeel				
Functie	Ministerie/dienst	GJP FTE	Realisatie FTE	verschil
Handhavingsdesk	J&V/NP/LE	2,00	1,00	-1,00
	Financien/Douane	2,00	1,80	-0,20
	LVVN/NVWA	1,00	0,75	-0,25
	OCW	1,00	0,00	-1,00
Handhavingsdesk	totaal	6,00	3,55	-2,45

Tabel 26: Beschikbaarheid personeel handhavingsdesk

5.4.4 Personeel diensten - Bezetting MIK & Sanctiemaatregelen

De personele toezeggingen zijn terug te vinden in het GJP. De randvoorwaarden liggen vast in de operationele overeenkomsten met de diensten. Voor het jaar 2024 is cf. het GJP 10,2 FTE toegezegd 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.

Beschikbaarheid operationeel personeel				
Functie	Ministerie/dienst	GJP FTE	Realisatie FTE	verschil
MIK	J&V/NP/LE	2,00	1,60	-0,40
	Financien/Douane	3,00	2,50	-0,50
	Financien/FIOD	0,20	0,10	-0,10
	Defensie/KMar	2,00	1,00	-1,00
	Defensie/CZSK	1,00	1,00	0,00
	LVVN/NVWA	2,00	0,00	-2,00
IGO analisten*	IenW/RWS	0,00	0,50	0,50
MIK	totaal	10,20	6,20	-4,00

* In het GJP 2024 zijn nog geen toezeggingen voor IGO-analisten opgenomen. RWS heeft echter in het najaar van 2024 twee analisten ter beschikking van KWNL gesteld. Dit vooruitlopend op de toezeggingen in het GJP 2025.

Tabel 27: Beschikbaarheid personeel MIK & IGO-analisten

De sanctiemaatregelen tegen Rusland en Belarus zijn in 2023 formeel toegevoegd aan het takenpakket van de KWNL. De werkzaamheden worden echter al sinds februari 2022 naar vermogen verricht. Vanuit de douane is hiervoor formeel 1,0 FTE vrijgemaakt. Dit betreft de sanctiemaatregelen t/m pakket 10. Zie paragraaf 3.8 voor de aantallen IGO's sanctiemaatregelen. De formatiebehoefte en realisatie zijn hieronder weergegeven.

Beschikbaarheid personeel sanctiemaatregelen				
Functie	Ministerie/dienst	Behoefte FTE	Realisatie FTE	verschil
Sancties t/m pakket 11	Financien/Douane	2,00	1,00	-1,00
	I&W/DGLM	6,50	0,00	-6,50
Sancties t/m pakket 11	totaal	8,50	1,00	-7,50

Tabel 28: Beschikbaarheid personeel sanctiemaatregelen

De KWNL heeft in het afgelopen jaar invulling gegeven aan de uitvoering van de sanctiemaatregelen tot en met sanctiepakket 10. De RvdKW heeft in november 2023 opdracht gegeven voor handhaving tot en met sanctiepakket 11, met de randvoorwaarde dat hiervoor de benodigde capaciteit en financiële middelen ter beschikking worden gesteld. Het hiertoe benodigde aantal analisten is opgenomen in tabel 28. Tot op heden is geen invulling gegeven aan deze randvoorwaarde.

Met de betrokken opdrachtgevers en diensten vindt overleg plaats hoe invulling te kunnen geven zonder fysieke aanwezigheid op het Kustwachtcentrum, waarbij wordt gekeken naar mogelijkheden op de KWNL-locatie Schiphol vanaf 2025.

5.4.5 Personeel diensten – Overig operationeel personeel

In onderstaande tabel is de realisatie van het overige operationeel personeel van de diensten inzichtelijk gemaakt.

Beschikbaarheid operationeel personeel				
Functie	Ministerie / dienst	GJP FTE	Realisatie FTE	verschil
Liaison	J&V/NP/LE	1,00	1,00	0,00
	Financien/Douane	1,00	1,00	0,00
	Defensie/KMar	0,50	0,50	0,00
	I&W/RWS Z&D	1,50	1,50	0,00
	I&W/ILT	0,25	0,25	0,00
	LVVN/NVWA	0,50	0,50	0,00
Liaison	totaal	4,75	4,75	0,00
Aerial officer	Financien/Douane	3,00	3,00	0,00
	Defensie/KMar	3,00	3,00	0,00
	I&W/RWS Z&D	8,00	7,00	-1,00
	LVVN/NVWA	1,00	1,00	0,00
Aerial officer	totaal	15,00	14,00	-1,00
Boarding officer	J&V/NP/LE	6,00	7,00	1,00
	Financien/Douane	6,00	7,00	1,00
	Defensie/KMar	5,00	5,00	0,00
	I&W/ILT	0,75	0,75	0,00
	LVVN/NVWA	4,00	4,00	0,00
Boarding officer	totaal	21,75	23,75	2,00
Inspecteur	KGG/SodM	0,23	0,23	0,00

Tabel 29: Beschikbaarheid overig operationeel personeel

Het besluit van de Commandant der Strijdkrachten (CDS) dat defensiemedewerkers geen 12-uurs diensten mogen lopen heeft geleid tot een beperking in de inzetbaarheid van de boarding officers van de KMar op de varende eenheden en de aerial officers van de KMar op de vliegende eenheden. Hierdoor is er een verschil in de inzetbaarheid tussen de diensten ontstaan wat onmiddellijk een grote impact heeft op de uitvoering van de taken voor alle handhavende diensten. De huidige discussies rond werk- en rusttijden zijn aanleiding geweest voor agendering in het KW5/7, waarbij is besloten om de mogelijkheden te onderzoeken naar harmonisatie van arbeidsvoorwaarden en arbeidstijden van de handhavende diensten binnen de Kustwachtorganisatie. De resultaten van dit onderzoek worden medio 2025 verwacht.

5.5 Bedrijfsvoering

Als gevolg van de vele vacatures binnen het CCC is in het najaar van 2024 gestart met twee opleidingen voor Watch Officers Safety en Security. Deze medewerkers zullen na het succesvol afronden van de opleiding medio 2025 het CCC kunnen gaan versterken. Dit vraagt voor de afdeling Leren en Ontwikkelen een extra inspanning op het gebied van het voorbereiden en plannen van alle opleidingsmodules.

AVG-Governance samenwerkingsverband KWNL

Onder leiding van een aantal Chief Privacy Officers van Defensie en IenW, en in nauwe samenwerking met de overige Kustwachtpartners wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de AVG-Governance in de ROKN vast te leggen. Door het opnemen van een bepaling met duidelijke criteria zal meer duidelijkheid komen wie voor welke verwerkingen van persoonsgegevens verantwoordelijk is (in de zin van de AVG) binnen het samenwerkingsverband KWNL.

5.5.1 **Communicatie**

In 2024 zijn de corporate video's vernieuwd met de nieuwe vliegende eenheden. Ook zijn video's van het kustwachtvliegtuig en –helikopter gemaakt. De eerste maanden van 2024 lag de focus op de grote massa-evacuatieoefening LIVEX. Hierbij is op verschillende sporen ingezet: samenwerking partners, beoefenen crisiscommunicatie en vertellen over het belang van de oefening.

Wervingscampagne

In het najaar begonnen alle voorbereidingen voor de wervingscampagne die in 2025 start. Vanwege de nieuwe functies bij de KWNL die voortkomen uit de reorganisatie. Hierbij wordt samengewerkt met het Dienstencentrum Personeelslogistiek van Defensie.

Samenwerking diensten

Waar mogelijk wordt vaker samenwerking gezocht met de diensten binnen het KWNL-samenwerkingsverband. Zo wordt de samenwerkingsorganisatie Kustwacht met de diensten zichtbaarder.

Woordvoering en incidenten

Tijdens het incident met stuurloze schip Valday is succesvol het liveblog ingezet. Hiermee zijn de media en de samenleving op de hoogte gehouden over het verloop van dit incident. Daarnaast zijn met regelmaat persvragen beantwoord over incidenten en over de bescherming van de Noordzee, sanctiemaatregelen en Russische activiteiten op de Noordzee.

5.5.2 **Wet open overheid (Woo)**

In 2024 kreeg het KWC twee verzoeken in het kader van de Wet open overheid. Eén verzoek betrof een vraag om een zienswijze afkomstig van IenW ten aanzien van een openbaarmaking waarbij het KWC een belanghebbende partij was. Daarnaast is er één Woo-verzoek ontvangen met betrekking tot de toestemmingverlening inzake specifieke Noordzee-activiteiten. Dit verzoek is door DKW afgehandeld.

5.5.3 **Klachten**

In 2024 kwamen er acht klachten binnen via de email-klachtenbus van het KWC. Een tweetal klachten had betrekking op vliegbewegingen en/of geluidshinder van het Kustwachtvliegtuig of de SAR-helikopter. Een drietal klachten had betrekking op het afsprakenkader rond maritieme hulpverlening. Deze klachten zijn per telefoon en/of mail afgedaan. Van twee klachten, gerelateerd aan AIS en radio-ontvangst, is bij navragen onduidelijk gebleven wat de klagers beoogden. Eén klacht betrof een onbetaalde factuur die vanwege de spamfilter van Defensie niet was geregistreerd.

6 Financiële verantwoording

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de herziene begroting 2024. De basis voor deze begroting ligt in het GJP. De begroting van de KWNL is opgebouwd uit vier soorten uitgaven, te weten:

1. Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (CZSK)
2. Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (CZSK)
3. Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK, DMO/JIVC/DLP)
4. Exploitatie-uitgaven in de begrotingen van de departementen (kosten)
5. De realisatiecijfers van deze kosten zijn afkomstig van de departementen en zijn gepresenteerd in de financiële verantwoording als integrale kosten van de KWNL.

De KWNL rapporteert financieel in een verantwoordingscyclus van rapportages per vier maanden. Eventuele bijzonderheden bij de cijfers worden hieronder toegelicht. Met ingang van 2022 kunnen onderrealisaties uit het voorgaande uitvoeringsjaar als budgetmutatie worden toegevoegd aan het budget van de KWNL van het lopende uitvoeringsjaar indien dit niet-gebruikte budget door het Ministerie van Financiën aan het Ministerie van Defensie wordt toegekend. Indien van toepassing worden deze mutaties zichtbaar in de eerste voortgangsrapportage.

6.2 Exploitatie-uitgaven personeel in de begroting van Defensie (Art 2 Koninklijke Marine)

In deze paragraaf komen de exploitatie-uitgaven personeel van de KWNL aan bod, dit betreft de salarissen personeel van de KWNL 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 KWNL. In onderstaande tabel worden de exploitatie-uitgaven personeel over 2024 afgezet tegen de herziene begroting 2024 uit het GJP, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatie-uitgaven personeel van de KWNL in 2024 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven personeel Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Salarissen	10.834	-705	10.129	8.722	86%
> Overige personele uitgaven	1.414	1.638	3.052	2.759	90%
Totaal exploitatie-uitgaven personeel	12.248	933	13.181	11.481	87%

Tabel 30: Realisatie exploitatie-uitgaven personeel KWNL

In 2024 is er een onderrealisatie door openstaande vacatures en de nog niet in uitvoering genomen VTMon-taak.

Salarissen

Onder dit budget vallen de salarissuitgaven inclusief toelagen voor het burger- en militair personeel. Vanaf 1 januari 2024 zijn hierin de budgetten voor salarissen voor

VTMon en de disbalans opgenomen. Omdat de reorganisatie pas in 2025 vorm krijgt zijn de salarisbudgetten van de disbalans eind september 2024 op verzoek van de opdrachtgevers na overleg in de WGFIN teruggeboekt naar de opdrachtgevende departementen.

De budgetmutatie van -705 k€ bij salarissen is het saldo van nieuwe arbeidsvoorwaarden bij Defensie (1.442 k€) en het terugboeken van de disbalans salarisbudgetten (-2.147 k€).

De onderrealisatie is het gevolg van onderbezetting in de CZSK-formatie (zie paragraaf 5.4.2.) en van vertraging in het reorganisatietraject waardoor de formatie van de KWNL nog niet is uitgebreid voor VTMon (1.185 k€). De ontstane ruimte in budgetten als gevolg van onderbezetting in de CZSK-formatie is gebruikt om middels inhuur de grootste knelpunten in de bedrijfsvoering van de KWNL aan te pakken (zie paragraaf 5.4.1).

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 overheveling vanuit het salarisbudget, het bedrijfsvoeringsbudget en de nieuwe arbeidsvoorwaarden bij Defensie.

6.3 Exploitatie-uitgaven materieel in de begroting van Defensie (Art 2 Koninklijke Marine)

In deze paragraaf komen de exploitatie-uitgaven materieel van de KWNL 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 over 2024 afgezet tegen de herziene begroting 2024 uit het GJP, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatie-uitgaven materieel van de KWNL in 2024 is als volgt:

Exploitatie-uitgaven materieel					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Kustw achtvliegtuigen	17.926	-622	17.304	17.013	98%
> SAR helikopters	23.016	-620	22.396	22.719	101%
> Kustw achtschepen Rijksrederij	17.640	13.208	30.848	30.848	100%
> Bedrijfsvoering	2.734	-1.045	1.689	1.581	94%
Totaal exploitatie-uitgaven materieel	61.316	10.921	72.237	72.160	100%

Tabel 31: Realisatie exploitatie-uitgaven materieel KWNL

Kustwachtvliegtuigen

Vanaf 31 oktober 2022 is het leasecontract voor Dash 8-vliegtuigen ingegaan. De budgetmutatie betreft het saldo van de prijsbijstelling 2024 en een negatieve correctie op het exploitatiebudget om dit in lijn te brengen met de verplichting van het contract in 2024, door een overboeking naar latere contractjaren.

SAR-helikopters

Voor de inhuur SAR-helikoptercapaciteit is door Defensie een leasecontract afgesloten dat is ingegaan op 4 november 2022. De budgetmutatie is het saldo van de prijsbijstelling 2024 en een negatieve correctie op het exploitatiebudget om dit in lijn te brengen met de verplichting van het contract in 2024, door overboeking naar latere contractjaren.

Kustwachtschepen Rijksrederij

Met ingang van 2018 is de Rijksrederij aangesloten op de Rijksbegrotingscyclus, waardoor de tarieven voor de KWNL ruim voor aanvang van het uitvoeringsjaar bekend zijn. Door KWNL 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 2024 is 17.640 k€. Dit budget is inclusief de bijdrage van 2.992 k€ vanuit de JenV begroting die in 2024 wordt ingezet ter financiering van de afname van handhavingsschepen van de Rijksrederij, ondanks dat nog geen invulling kan worden gegeven aan het 24/7 handhavingsconcept. Bovendien is vanaf 2024 reeds 600 k€ aanvullend budget beschikbaar voor dit concept vanuit de nota disbalans.

Vanuit de begroting van IenW is het budget dit jaar aangevuld met 14.749 k€, voor de inzet van het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen (4.011 k€) en voor de inzet van de ERTV's Zuid en -Midden in het kader van Windenergie op Zee (WoZ) (10.738 k€), dat leidt incl. enkele andere mutaties tot een mutatie van per saldo 13.208k €.

De vier kwartaalfacturen voor diensten van de Rijksrederij over 2024 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 van -1.045 k€. Dit is veroorzaakt door een interne herverdeling van budget, een overboeking naar het MOC-project voor het realiseren van de IV-koppeling MSW (uit de disbalans budgetten) en de ontvangen prijsbijstelling 2024.

6.4 Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (DMF-hoofdstuk K, artikel 1 en 6)

In het GJP zijn de investeringen voor de KWNL opgenomen voor Walradar (CZSK), het MOC (DMO/JIVC), de delta exploitatie van het MOC (DMO/JIVC), de Kustwacht-vliegtuigen (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					
Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Investeringsuitgaven VHF randmeren (CZSK)	1.561	-1.561	0	0	0%
> Investeringsuitgaven walradar (CZSK)	950	-950	0	0	0%
> Maritiem Operatiecentrum MOC (DMO/JVC)	25.337	-11.314	14.023	14.023	100%
> Delta exploitatie ICT t.b.v. MOC (DMO/JVC)	2.479	-2.479	0	0	0%
> Kustwachtvliegtuigen, restant budget (DLP)	1.559	-1.559	0	0	0%
> SAR helikopter, restant budget (DLP)	209	-209	0	0	0%
Totaal investeringsuitgaven	32.095	-16.511	14.023	14.023	100%

Tabel 32: Realisatie investeringsuitgaven KWNL

VHF randmeren

Voor het project VHF randmeren is budget overgeboekt vanuit IenW naar investeringen bij CZSK. De uitvoering van het project is in handen van Defensie. In 2024 heeft er geen realisatie op dit budget plaatsgevonden. Het budget is geheerfaseerd naar 2025 (zie paragraaf 2.2).

Walradar

De KWNL heeft in overleg met CZSK en RWS het langlopende traject van de realisatie van de walradar gestopt vanwege een gebrek aan uitzicht op realisatie op deze locatie. Uit alternatieve oplossingen voor deze radardekking is in overleg met CZSK en RWS gekozen voor de upgrade van twee andere, reeds bestaande radarlocaties. In combinatie met inmiddels gerealiseerde en geplande radars in de windparken levert dit de gewenste dekking op. Dit alternatief past binnen het budget dat voor dit project in de begroting van CZSK beschikbaar is. Realisatie hiervan zal naar verwachting plaatsvinden in 2025.

Maritiem Operatiecentrum (MOC)

De begroting was gebaseerd op de planning dat vastgoedgevoerde uitgaven in 2024 zouden starten. In verband met 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 2024 is overgeheveld naar voornamelijk 2025 en 2026. Het totale vastgoedgevoerde is na enige vertraging in 2024 verplicht en de eerste betalingen hebben dit jaar plaatsgevonden.

Delta Exploitatie-uitgaven MOC

Dit budget is bestemd voor de exploitatie van de nieuwe ICT-middelen.

De budgetmutatie van -2.479 k€ is tijdens de herijking van het DLP overgezet naar toekomstige jaren omdat is voorzien dat het budget 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 voor een deel in het DLP. Het restant van het meerjarig budget is geheerfaseerd in de tijd binnen het DLP, aan dit budget is tevens de opbrengst van de verkoop van de Dornier-vliegtuigen toegevoegd in latere jaren.

SAR-helikopters (nieuw contract)

Een deel van het budget dat beschikbaar is voor het nieuwe leasecontract van de SAR-helikopters is in het DLP blijven staan. Het restant van het meerjarig budget is gehêrfaseerd 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 KWNL. Deze budgetten worden beheerd en geraamd door de betrokken departementen. De basis voor deze uitgaven ligt in het GJP.

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 2024 afgezet tegen de begroting uit het GJP, inclusief budgetmutaties. De begroting in het GJP is gemaakt met cijfers uit de Handleiding Overheidstarieven (HOT) 2023, de mutaties bij "inzet personeel" worden voornamelijk veroorzaakt door de aanpassing naar HOT 2024, die in sommige gevallen negatief is. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door deze prijsbijstellingen (en kleine 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:	1.011	-2	1.009	973	96%
> Inzet AW-139 helikopter (275 uur x € 3.829,-)	1.053	0	1.053	939	89%
Totale inzet Politie:	2.064	-2	2.062	1.911	93%
Inzet Douane personeel:	1.533	209	1.643	1.561	95%
Totale inzet Financiën:	1.533	209	1.643	1.561	95%
Inzet CZSK personeel:	1.560	-85	1.475	1.475	100%
Inzet KMar personeel:	906	7	913	827	91%
> Exploitatie uitgaven ICT Kustw acht NL bij DMO/JVC	3.773	187	3.960	4.427	112%
> Inzet AMBV van CZSK (100 vaardagen x € 5.416,-)	542	0	542	157	29%
Totale inzet Defensie:	6.780	109	6.890	6.886	100%
Inzet ILT personeel:	117	1	118	118	100%
Inzet RWS personeel:	875	105	980	1.039	106%
Inzet RWS materieel:	5.063	-3.346	1.717	1.692	99%
> Bijdrage ERTV Noord en betonningsvaartuigen KWNL	4.011	-4.011	0	0	0%
> Scheepvaartveiligheid WoZ ERTV Midden en Zuid	15.000	-10.738	4.262	0	0%
> Scheepvaartveiligheid WoZ extra Handhavingsvaartuig	0	0	0	0	0%
> Scheepvaartveiligheid WoZ overig	3.346	0	3.346	3.346	100%
Totale inzet Infrastructuur en Waterstaat:	25.066	-17.989	10.423	6.195	59%
Inzet SodM personeel:	29	0	29	26	90%
Totaal inzet Klimaat en Groene Groei:	29	0	29	26	90%
Inzet NVWA personeel:	840	5	845	622	74%
Totaal inzet Landbouw , Visserij, Voedselzekerheid en Natuur:	840	5	845	622	74%
Totaal kosten (materieel/personeel)	36.312	-17.668	21.891	17.201	79%

Tabel 33: Realisatie van uitgaven t.b.v. de KWNL bij de departementen (kosten)

Inzet Politie

De inzet vanuit de Politie bestaat uit de loonkosten van ingezet personeel dat werkzaam is voor de KWNL en de gevlogen uren met de Politiehelikopter (AW139).

Inzet Financiën

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van Douanemedewerkers die werkzaam zijn voor de KWNL. Vanaf 2023 is er door Douane 1,0 FTE MIK extra beschikbaar gesteld t.b.v. handhaving van sanctiemaatregelen t/m pakket 10.

Inzet Defensie

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

De exploitatie van de informatievoorziening van de KWNL is in beheer bij DMO/JIVC van Defensie en is in de kostentabel zichtbaar. De budgetmutatie bestaat uit een structurele mutatie vanuit Windenergie op Zee (63 k€), een verhoging vanaf 2024 en een structurele bijdrage vanuit de disbalans (124 k€) voor de IV-koppeling MSW (uit de disbalans budgetten), tezamen 187 k€. Van de totale realisatie betreft 1.617 k€ personeelskosten en 2.810 k€ materiele exploitatie.

De KWNL heeft trekkingsrecht op 100 vaardagen AMBV die worden gebruikt voor het (tijdig) ruimen van explosieven. Ondanks de lage realisatie is er aan de zorgnorm voldaan, alle gemelde explosieven zijn binnen de gestelde tijd behandeld en/of afgehandeld (zie paragraf 2.12 en 5.2.5).

Inzet Infrastructuur en Waterstaat

De inzet van IenW bestaat uit loonkosten van ingezet personeel (van ILT en RWS) dat werkzaam is voor de KWNL, overig RWS-materieel, ERTV's en betonningsvaartuigen, mede in het kader van scheepvaartveiligheid WoZ.

De inzet RWS-personeel; in het GJP 2024 zijn nog geen toezeggingen voor IGO-analisten opgenomen. RWS heeft echter in het najaar van 2024 twee analisten ter beschikking van KWNL gesteld. Dit vooruitlopend op de toezeggingen in het GJP 2025. Hierdoor is de realisatie hoger dan 100%.

Onder de inzet RWS-materieel vallen de inzet voor de instandhouding van vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen (RWS-deel), C2000/P2000 t.b.v. de KNRM en MIRG/Pre SAR. De mutatie is een correctie op het GJP.

In de begroting van IenW is 4.011 k€ budget beschikbaar voor het ERTV-Noord en de betonningsvaartuigen, dit bedrag komt overeen met het benodigde budget t.b.v. het contracteren en betalen aan de Rijksrederij. De budgetmutatie is de overboeking van dit budget naar de exploitatie-uitgaven (materieel) uitgaven van de KWNL.

Voor de inzet in het kader van scheepvaartveiligheid bij WoZ zijn met ingang van 2020 extra regels in het GJP opgenomen. Het voor 2024 benodigde budget van 10.738 k€ is overgeheveld naar de KWNL t.b.v. het contracteren en betalen aan de Rijksrederij voor de ERTV's Zuid en Midden, van het beschikbare budget blijft 4.262 k€ staan bij IenW

wat leidt tot een onderrealisatie. De budgetmutatie is de overboeking van dit budget naar de exploitatie-uitgaven (materieel) bij de KWNL (zie paragraaf 6.3). Het overige deel van het budget voor scheepvaartveiligheid bij WoZ realiseert op schema.

Inzet Klimaat en Groene Groei

De inzet vanuit Klimaat en Groene Groei (KGG) bestaat uit loonkosten van ingezet personeel van de Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) dat werkzaam is voor de KWNL.

Inzet Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

De inzet vanuit Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) bestaat uit de loonkosten van ingezet personeel van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) dat werkzaam is voor de KWNL.

6.6 Totaaloverzicht uitgaven & kosten

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

Door deze bij elkaar op te tellen ontstaat de integrale kostprijs van de KWNL die inzichtelijk is gemaakt conform de eis van de Algemene Rekenkamer. Dit betreft de totale kosten van de KWNL voor het Rijk en de Politie over 2024.

Integrale kostprijs Bedragen keer € 1.000,-					
	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
Totaal exploitatie-uitgaven personeel	12.248	933	13.181	11.481	87%
Totaal exploitatie-uitgaven materieel	61.316	10.921	72.237	72.160	100%
Totaal investeringen	32.095	-16.511	14.023	14.023	100%
Totaal kosten (materieel/personeel)	36.312	-17.668	21.891	17.201	79%
Totaal begroting	141.971	-22.325	121.332	114.865	95%

Tabel 34: Overzicht integrale kostprijs KWNL

Bijlage 1: Operationele verantwoording Handhaving

Beleidsdoelstelling	Handhavingcontroles / -signalen betrekking hebbend op overtredingen op			Getroffen maatregel		
		Aantal uitgevoerde opdrachten / controles	Aantal geconstateerde overtredingen	PV aangezegd	Bestuurlijke maatregel	Waarschuwing
1	Verbetering van de verkeersveiligheid op zee					
1.1	Toezichting 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	Bemanningscontrole's	63	34	22		12
1.4	Area's to be avoided	33	28	14	0	11
1.5	Vaargedrag in en nabij de verkeersscheidsstelsels	197	195	139	0	56
1.6	Onbevoegd gebruik zone kustverkeer	28	19	6	0	13
1.7	Gedrag tankerroutering	676	42	12	0	30
1.8	Correct gebruik navigatiesystemen	8	8	6	0	2
1.9	Naleving SOLAS wetgeving op containersjorringen	78	7	-	-	-
1.10	Schending veiligheidszones van mijnbouwinstallaties	43	33	29	1	3
1.11	Schending veiligheidszones van windparken	29	29	23	0	6
1.12	Schending doorvaart en medegebruik in windparken	9	7	6	0	1
	Subtotaal	1164	402	257	1	134
Beleidsdoelstelling	Handhavingcontroles / -signalen betrekking hebbend op overtredingen op			Getroffen maatregel		
		Aantal uitgevoerde opdrachten / controles	Aantal geconstateerde overtredingen	PV aangezegd	Bestuurlijke maatregel	Waarschuwing
2	Verbetering naleving milieuregelgeving					
2.2	Strafbare lozingen van illegale afvalstoffen/olie/huisvuil door schepen	63	11	11	0	0
2.3	Strafbare lozingen van illegale afvalstoffen/olie/huisvuil door mijnbouwinstallaties	20	0	0	0	0
2.4	Het voldoen aan een afgekondigd Bird-curtailment door EZK (I&W/RWS)	0	0	0	0	0
2.5	Het voldoen aan BBK melding (storten van baggerslib vanuit de havens in de stortvakken).	0	0	0	0	0
	Subtotaal	193	11	11	0	0

				Getroffen maatregel		
Beleidsdoelstelling	Handhavingcontroles / -signalen betrekking hebbend op overtredingen op	Aantal uitgevoerde opdrachten / controles	Aantal geconstateerde overtredingen	PV aangezegd	Bestuurlijke maatregel	Waarschuwing
3	Bestrijding criminaliteit					
3.1	Uitvoeren grensbewaking en bestrijden illegale migratie en mensensmokkel	211	6	1	1	4
3.2	Aanlanden, overboord zetten (droppen) van onveilige en ongewenste goederen	137	1	1	0	0
3.3	Correct gebruik AIS	1	0	0	0	0
3.4	Toezicht op ankerplaatsen	0	0	0	0	0
3.5	Versterken informatiepositie maritiem segment - pleziervaart	0	0	0	0	0
3.6	Versterken informatiepositie maritiem segment - tenderverkeer	0	0	0	0	0
3.7	Gebruik NUC-status	0	0	0	0	0
3.8	Sanctiemaatregelen uitgevoerd op grond van Sanctiewet 1977. Opstellen van informatiebulletin. Op verzoek van I&W, onder andere ten behoeve van het toelatingsbeleid van de havens met in achtneming van de sanctiemaatregelen.	0	0	0	0	0
	Subtotaal	349	7	2	1	4
				Getroffen maatregel		
Beleidsdoelstelling	Handhavingcontroles / -signalen betrekking hebbend op overtredingen op	Aantal uitgevoerde opdrachten / controles	Aantal geconstateerde overtredingen	PV aangezegd	Bestuurlijke maatregel	Waarschuwing
4	Bevorderen naleving Visserijbeleid					
4.1	Doelmatig inspecties uitvoeren op zee	136	11	-	-	-
4.2	Toezicht en handhaving op zeevisserij en kustvisserij beperkende maatregelen Natura 2000 gebieden	46	6	-	-	-
	Subtotaal	182	17	0	0	0

Als er een '-' staat, betekent dat die niet meegenomen zijn in de controles. Als er een '0' staat, betekent dat die wel meegenomen zijn in de controles, maar er geen bevindingen zijn

Bijlage 2: Associated support

Monitoring militaire niet-NAVO-schepen

In 2024 heeft de KWNL 50 keer een passage van niet-NAVO-schepen door de Noordzee gemonitord op verzoek van CZSK tijdens de uitvoering van Kustwachttaken.

Inzet monitoring militaire niet-NAVO-schepen			
	2022	2023	2024
Aantal malen gemonitord	13	26	50

Beeldopbouw Noordzee

De KWNL levert een continue bijdrage aan de beeldopbouw op de Noordzee en werkt daarbij nadrukkelijk samen met CZSK. Het aantal vaarbewegingen van Russische schepen op de Noordzee blijft substantieel en met name het Kustwachtcentrum en het MIK en de Marsec-specialisten werken nauw samen met CZSK om deze schepen in beeld te krijgen en te houden. Dit vergde in 2024 continue inzet van de medewerkers van de KWNL.

Bijlage 3: Overzicht werkzaamheden North Sea Activities

North Sea Activities			
Soort	2022	2023	2024
Aquacultuur	3	1	4
Autonoom varen	3	6	6
BCO (explosieven onderzoek)	1	0	0
Berging wrakken en obstakels	3	6	5
Bijzonder transport	10	16	23
Boeien/meetapparatuur	9	4	8
Bunkeren	0	0	1
Defensie	6	9	4
Duikactiviteit	6	11	9
Evenement	29	23	23
Kabel (reparatie/aanleg/verwijderen)	23	25	16
Kustversteving	4	7	3
Leiding (reparatie/aanleg/verwijderen)	7	8	2
Mijnbouw (boring/onderhoud/ontmanteling)	19	40	31
Onderzoeksreis	16	28	22
Seismisch onderzoek	6	4	3
Survey	78	79	121
Test of proefvaart	7	7	25
Visserijonderzoek	0	6	12
Vuurwerk	10	0	0
Windmolenparken	14	12	7
Totaal aantal NSA's	254	292	325

•

Bijlage 4: Overzicht aanvragen WtBK

Toestemming verlening - reden	2023	2024
WtBK – aanvragen	83	4
Kostencriterium	66	0
Schip te klein voor VPD	14	1
Totaal aantal toestemmingen	80	1

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

Scheepstype	2023	2024
General Cargo	61	3
Bulk Carrier	1	0
Cutter Suction Dredger	2	0
Dry Cargo	2	0
Gas Tanker	1	0
Heavy load carrier	4	0
Multicat	3	0
Ocean Going Tug	2	0
RoRo Cargo	1	0
Special Service Multipurpose ship	1	0
Trailing suction hopper dredger	3	0
Tug	4	1
Aanvragen totaal	85	4

2.Tabel: Aanvragen WtBK per type schip

Bijlage 5: Afkortingen

AenM	Asiel en Migratie
AIS	Automatic Identification System
AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
APB	Activiteitenplan en –Begroting
BABS	Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeerswet
BIT	Bureau ICT Toetsing
BMO	Wet bestrijding maritieme ongevallen
BZ	Buitenlandse Zaken
CISE	Common information sharing environment
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions
COMMIT	Commando Materieel en IT
CSBN	Cyber Security Beeld Nederland
CSO	Company Security Officer
DAO	Duly Authorised Officer
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Defensie
DGLM	Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DGPS	Differential Global Positioning System
DKW	Directeur Kustwacht
DLP	Defensie Lifecycle Plan
DLTC	Douane Landelijk Tactisch Centrum
DMF	Defensie Materieelbegrotingsfonds
DSI	Dienst Speciale Interventies
DTN	Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland
DVP	Dienstverleningsplan
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EFCA	European Fisheries Control Agency
EGKW	Europees Grens- en Kustwacht-agentschap
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERTV	Emergency Response Towing Vessel
EU	Europese Unie
GJP	Gecombineerd Jaarplan
GPS	Global Positioning System
GMDS	SGlobal Maritime Distress and Safety System
HaMIS	Haven Managent Informatie Systeem
HHP	Handhavingsplan
HID	Hoofdingenieur-directeur
HIV	High Interest Vessel
HOT	Handleiding Overheidstarieven
HKZ	Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector
IALA	International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
IBP-NZ	Incidentbestrijdingsplan Noordzee
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
ISC	Information Sharing Centre
ISPS	International Ship and Port facility Security
JenV	Justitie en Veiligheid
JIVC	Joint Informatievoorziening Commando
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
KGG	Klimaat en Groene Groei
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KWNL	Kustwacht Nederland
KWC	Kustwacht-centrum
KW5	Kustwacht-vijfmanschap
KW7	Kustwacht-zevenmanschap
LCMS	Landelijk Crisismanagement Systeem

LHS	Landelijke Handhavingsstrategie
LRIT	Long Range Identification and Tracking
LTP	Lange Termijn Plan
LVVN	Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
MARSOF	Maritime Special Operation Forces
MDA	Maritime Domain Awareness
MEDEVAC	Medische Evacuatie
MIK	Maritiem informatieknooppunt
MIRG.NL	Maritime Incident Response Group Netherlands
MOC	Maritiem Operatiecentrum
MOSWOZ	Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid i.r.t. Windenergie op Zee
MPV	Multi-Purpose Vessel
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
MSP	Maritime Security-plan
MSW	Maritime Single Window
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NSA	North Sea Activity
NSOC	Nationale Samenwerking tegen Ondernijende Criminaliteit
NSV	Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer
NVS	Nationale Veiligheid Strategie
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OT	Operationeel Team
PCMN	Permanente Contactgroep Maritime Security Noordzee
PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
RHM	Rijkshavenmeester
RIB	Rampen- en Incidenten Bestrijding
RMA	Radio Medisch Advies
RMD	Radio Medische Dienst
ROKN	Regeling Organisatie Kustwacht Nederland
RvdKW	Raad voor de Kustwacht
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SodM	Staatstoezicht op de Mijnen
SOLAS	Safety of Life at Sea
SOP	Standard Operational Procedure
SSAS	Ship Security Alert System
SSN	Safe Sea Net
SSPI	Ship Security Pre-arrival Information
STZ	Scheepvaartwet territoriale zee
TZ	Territoriale zee
UBOR	Uitvoeringskader Bestrijding Olieverontreiniging Rijkswateren
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VHF	Very High Frequency
VoI	Vessel of Interest
VPD	Vessel Protection Detachment
VTMon	Vessel Traffic Monitoring
VTs	Vessel Traffic Services
WOZ	Windenergie op Zee
WtBK	Wet ter Bescherming Koopvaardij