



Het jaarverslag 2020 van Kustwacht Nederland

Versie: 1.0

Status: Definitief

Colofon

Ministerie van Defensie
Commandant Zeestrijdkrachten
Kustwachtcentrum

Rijkszee- en Marinehaven
Postbus 10.000
1780 CA Den Helder

Vragen/informatie?

info@kustwacht.nl



Voorwoord

De Covid-19 pandemie beheerste in 2020 grotendeels het leven en werken van het Kustwachtpersoneel. De bescherming van personeel in cruciale functies bij de uitoefening van Kustwachttaken stond daarbij centraal. Dankzij tijdige interne maatregelen, goede samenwerking met en flexibiliteit van de partners heeft de Kustwacht de haar opgedragen taken kunnen uitvoeren gedurende het verdere verloop van de pandemie.

Het jaar stond voor de Kustwachtorganisatie in het teken van ontwikkelingen op het gebied van operaties en bedrijfsvoering ter uitvoering van de visie 2030. Een belangrijke en zichtbare stap in de ontwikkeling van de Kustwacht is de reorganisatie van het Kustwachtcentrum die in 2020 haar beslag heeft gekregen met de instroom van personeel waardoor de organisatie volledig is gevuld.

De uitvoering van projecten om te komen tot nieuwe, moderne, varende en vliegende middelen, ondersteund door state-of-the-art ICT, het verbeteren van de interne organisatie en het verbeteren van afspraken met de partners zullen naar verwachting ook de komende jaren belangrijke speerpunten blijven.

Een belangrijke nationale ontwikkeling is de grootschalige bouw van windparken op zee onder het energieakkoord "Windenergie op Zee". Het toezicht op en de beveiliging van deze parken en het veilig houden van de Noordzee in en rond deze parken zullen vanaf 2021 een aanzienlijke bijdrage vergen van de Kustwacht en haar partners.

Internationale ontwikkelingen op het gebied van Maritieme Security, de European Coast & Border Guard, de gevolgen van de Brexit en de gevolgen van de pandemie zullen de komende jaren in toenemende mate aandacht eisen van de Kustwacht.

Hoewel nog niet vast staat hoe, staat wel vast dat deze meerjarige ontwikkelingen gevolgen zullen hebben voor de Kustwacht om het veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee te borgen.

Jan van Zanten
Directeur Kustwacht



Managementsamenvatting

Het jaar 2020 stond voor de Kustwacht Nederland voor een groot deel in het teken van de Covid-19 pandemie. De Kustwacht heeft hierbij gehandeld vanuit de wetenschap dat Nederland voor de uitvoering van Kustwachttaken slechts over één maritiem Communicatie- en Coördinatiecentrum (CCC) beschikt, dat de inzet van vliegtuigen, helikopters en eenheden van partner KNRM coördineert. Er zijn tijdig maatregelen genomen om de continuïteit van deze SAR-operaties te borgen.

Ondanks de beperkingen die de Covid-19 maatregelen met zich meebrachten heeft de Kustwacht haar reguliere kustwachttaken op het gebied van dienstverlening en handhaving in 2020 uitgevoerd. Waar eenheden niet konden worden ingezet zijn in goede samenwerking met de diensten en partners alternatieve wijzen van inzet ontwikkeld. De flexibiliteit van mensen en middelen is hierbij van doorslaggevende betekenis geweest voor de uitvoering van de taken van de Kustwacht. Gedurende een drukke zomerperiode met veel incidenten voor de kust, heeft de Kustwacht haar waarde als maritiem coördinatiecentrum en crisisorganisatie nadrukkelijk aangetoond.

Behalve voor reguliere Kustwachttaken is in het tweede kwartaal een Kustwachtvliegtuig ingezet voor de naleving van de monitoring van Covid-19 maatregelen. In het vierde kwartaal is het vliegtuig ingezet voor de EU-Frontex.

De dienstverleningstaken van de Kustwacht zijn grotendeels conform de normen uitgevoerd. In het kader van de handhavingstaken zijn alternatieve controles uitgevoerd teneinde aan de gestelde opdrachten te voldoen. Door een interne maatregel is de bezetting van de handhavingstaken in 2020 verbeterd, wat een positief effect heeft gehad op de aansturing van deze taken op zee.

De reorganisatie van de Kustwacht heeft geleid tot instroom van nieuw personeel, waardoor de formatie eind 2020 volledig is gevuld. Ondanks het devies om zoveel mogelijk thuis te werken, zijn de nieuwe personeelsleden snel geïntegreerd in de bestaande Kustwachtorganisatie, dankzij onder meer een integratieprogramma en de toepassing van e-learning modules.

Mede door de instroom van nieuw personeel is vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van de interne organisatie, zowel bij operationele en ondersteunende processen. In het bijzonder is dit zichtbaar in de crisisorganisatie en bij IGO, het structureren van het functioneel ICT-beheer, het invulling geven aan AVG-wetgeving, het vastleggen van processen en het vernieuwen van diverse overeenkomsten.

Op het gebied van ICT zijn belangrijke stappen gezet om de kwetsbaarheid van bestaande ICT-systemen te doen afnemen. De komende jaren zullen in het teken staan van ontwerp en nieuwbouw van ICT en infrastructuur voor het Maritiem Operatie Centrum (MOC) en intensivering van taken in het kader van Windenergie op Zee.

In oktober 2020 is het contract getekend voor de lease van twee nieuwe vliegtuigen voor een periode van tien jaar, vanaf voorjaar 2022. De moderne capaciteiten van deze toestellen betekenen een grote sprong voorwaarts ten opzichte van de huidige Dorniers. De voorbereidingen voor de vervanging van de SAR-helikopters verloopt conform het schema om binnen enkele jaren over nieuwe helikopters te kunnen beschikken.

Op het bestuurlijke vlak is vooruitgang geboekt met de vaststelling van het eerste Maritieme Securityplan (voor het uitvoeringsjaar 2022) en het nieuwe Sturingsmodel Kustwacht. De ontwikkeling van Maritieme Security tot derde hoofdtaak van de Kustwacht is hiermee dichterbij gekomen. Het Sturingsmodel is een praktische uitwerking van de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) uit 2019.



Voor de uitvoering van taken op zee zijn in 2020 een meer uniforme wijze van werken en verbetering van de aansturing vanuit het CCC in ontwikkeling. De volgende stap in dit handhavingsconcept is de ingebruikname van een nieuw vaartuig, waarmee de Kustwacht 24/7 op zee haar taken kan uitvoeren.

De ontwikkeling en de nieuwbouw hiervan door de Rijksrederij zijn aanzienlijk uitgesteld, wat noopt tot een tijdelijke oplossing. In 2020 is hiertoe een business case gestart om tijdig deze capaciteit te verwerven zodat de Kustwacht vanaf 2022 de haar opgedragen taken cf. dit handhavingsconcept kan uitvoeren.



Inhoud

| | |
|---|-----------|
| Colofon | 2 |
| Voorwoord | 3 |
| Managementsamenvatting | 4 |
| Inleiding | 8 |
| 1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht | 9 |
| 1.1 Inleiding | 9 |
| 1.2 Covid-19..... | 9 |
| 1.3 Project Maritiem Operatie Centrum (MOC)..... | 10 |
| 1.4 Vier urgente behoeftestellingen | 10 |
| 1.5 Walradar..... | 10 |
| 1.6 Projecten Varende Middelen | 11 |
| 1.7 Projecten Vliegende Middelen | 12 |
| 1.8 Project I-stack..... | 13 |
| 1.9 Personele uitbreiding en reorganisatie | 13 |
| 1.10 Sturingsmodel Kustwacht Nederland..... | 13 |
| 1.11 Frontex..... | 13 |
| 1.12 Maritieme Security | 14 |
| 2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken | 15 |
| 2.1 Algemeen | 15 |
| 2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)..... | 16 |
| 2.3 Opsporing en redding (SAR) | 16 |
| 2.4 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)..... | 17 |
| 2.5 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)..... | 17 |
| 2.6 Noodsleephulp..... | 17 |
| 2.7 Noodhaven..... | 17 |
| 2.8 Medische hulpverlening..... | 17 |
| 2.9 Nautisch beheer..... | 18 |
| 2.10 Maritieme Security | 19 |
| 2.11 Explosieven-opruiming | 20 |
| 3 Operationele verantwoording handhavingstaken | 21 |
| 3.1 Algemeen | 21 |
| 3.2 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee | 22 |
| 3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving | 22 |
| 3.4 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit | 22 |
| 3.5 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid | 23 |



| | | |
|----------|---|-----------|
| 4 | Middelen | 24 |
| 4.1 | Varende middelen | 24 |
| 4.2 | Vliegende middelen | 25 |
| 4.3 | Personeel | 28 |
| 5 | Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling | 30 |
| 5.1 | Nautisch beheer | 30 |
| 5.2 | Dienstverlening..... | 30 |
| 5.3 | Maritieme Security | 31 |
| 5.4 | Handhaving..... | 32 |
| 5.5 | Juridisch | 32 |
| 6 | Financiële verantwoording..... | 33 |
| 6.1 | Inleiding | 33 |
| 6.2 | Exploitatieuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC) | 33 |
| 6.3 | Investeringsuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC) .. | 34 |
| 6.4 | Exploitatieuitgaven in de begrotingen van departementen (kosten) | 35 |
| 6.5 | Totaaloverzicht uitgaven & kosten | 37 |
| 7 | Bedrijfsvoering | 38 |
| 7.1 | Inleiding | 38 |
| 7.2 | Informatievoorziening..... | 38 |
| 7.3 | Algemene Verordening Gegevensbescherming | 38 |
| 7.4 | Opleidingen | 38 |
| 7.5 | Communicatie | 39 |
| | Bijlage 1: Associated support | 40 |
| | Bijlage 2: Tijdljn Covid-19 maatregelen | 42 |
| | Bijlage 3: Afkortingen..... | 43 |



Inleiding

Voor u ligt het Jaarverslag 2020. 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 en de doelstellingen van de handhavingstaken zoals vermeld in het Gecombineerd Jaarplan.

Leeswijzer:

Hoofdstuk 1 beschrijft de algemene ontwikkelingen binnen de Kustwacht.

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

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

Hoofdstuk 4 beschrijft de gereedheid van de middelen.

Hoofdstuk 5 beschrijft de verantwoording beleidsadvies en beleidsontwikkeling

Hoofdstuk 6 beschrijft de financiële verantwoording.

Hoofdstuk 7 beschrijft de bedrijfsvoering binnen het Kustwachtcentrum.



1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht

1.1 Inleiding

Deze paragraaf beschrijft algemene ontwikkelingen van de Kustwacht en geeft een toelichting op de stand van zaken op de dossiers die voortvloeien uit de Visie 2020.

1.2 Covid-19

De impact van de Covid-19 maatregelen op zowel de operaties als de bedrijfsvoering van de Kustwacht is in 2020 aanzienlijk geweest. De weerbaarheidsmaatregelen en het continuïteitsplan zijn lopende het jaar aangepast, aangescherpt en verbeterd zodat de weerbaarheid op het gewenste niveau kon blijven en de continuïteit van operaties is gewaarborgd.

Een tijdelijk-overzicht van Covid-19 maatregelen genomen door de Kustwacht is opgenomen in bijlage 3 van dit jaarverslag.

1.2.1 *Communicatie en Coördinatiecentrum - Vitale omgeving*

Gedurende het jaar 2020 heeft de Kustwacht gehandeld vanuit de gedachte dat Nederland voor de uitvoering van Kustwachttaken over één Communicatie en Coördinatiecentrum (CCC) beschikt. De taken van het CCC zijn niet over te nemen door anderen. Het tijdig treffen van interne maatregelen heeft voorkomen dat het CCC niet meer zou kunnen functioneren. Het CCC is daartoe aangemerkt als vitale omgeving en maatregelen zoals opgenomen in bijlage 3 zijn genomen om de continuïteit te waarborgen.

1.2.2 *Inzet*

De Covid-19 maatregelen hebben de planning en de inzet van de vaartuigen gedurende 2020 op een aantal momenten aanzienlijk beïnvloed. Aanpassingen in de planning en de werkwijze waren nodig om de beschikbare capaciteit volledig te benutten. Het is de diensten gelukt de taken voor de Douane, Marechaussee en Politie naar tevredenheid onder de vlag van de Kustwacht uit te voeren.

De vluchtschema's voor de Kustwachtvliegtuigen zijn vooral in de eerste maanden van 2020 aangepast ter ondersteuning aan de handhavingsmonitor van de veiligheidsregio's. De inzet van SAR-helikopters was het hele jaar verzekerd door o.a. het reizen van de (internationale) bemanningen te garanderen.

1.2.3 *Thuiswerken*

Het thuiswerken, met als gevolg het intensiever gebruik van digitale applicaties, heeft een grote inspanning gevraagd van bureau Informatievoorziening en de Kustwachtmedewerkers om de reguliere bedrijfsvoering overeind te houden.

1.2.4 *Structureel overleg*

Om de voortdurende crisissituatie te managen is het dagelijkse crisioverleg vervangen naar een structureel overleg dat op basis van actuele beeldvorming en beoordeling van de externe en interne situatie het MT-Kustwacht adviseert over thema's en vraagstukken die in relatie staan tot de Covid-19 crisis. Het gaat daarbij vooral om bescherming van het personeel, de operationele (primaire) processen, zowel binnen Kustwachtcentrum als aan boord van operationele varende en vliegende eenheden. De Kustwacht werkt hierbij op netcentrische wijze samen met de veiligheidsregio's. Medisch expertise en advies wordt hierbij geleverd door CZSK (Covid-cel CZSK).



Het geheel van deze aanpak heeft ertoe geleid dat in jaar 2020 de primaire processen 100% beschikbaar zijn gebleven.

1.3 Project Maritiem Operatie Centrum (MOC)

Het project MOC Kustwacht wordt uitgevoerd door Defensie (Joint IV Commando). Dit project realiseert nieuwe huisvesting en vervangt en innoveert de IT-middelen van de Kustwacht.

1.3.1 Nieuwbouw

De realisatie van de nieuwbouw betreft twee gebouwen op de Defensielocatie 'De Nieuwe Haven', namelijk een nieuw Hoofdgebouw met het primaire operatiecentrum en een 'Uitwijk-, Test- & Trainingscentrum' (UTT). Deze nieuwbouw zal naar verwachting 2026 worden opgeleverd. Hiertoe, heeft het Rijksvastgoedbedrijf in 2020 het Project Initiatie Document (PID) opgeleverd en het programma van eisen opgesteld, waarna de ontwerpfase is begonnen.

1.3.2 IT-middelen

In 2020 is gestart met de vervanging van de vijf belangrijkste applicaties die de primaire processen van de Kustwacht ondersteunen (release mijlpaal 1). Deze vervanging zal stapsgewijs plaatsvinden. Hiervan is de applicatie Vessel Information Identification Application (VIIA) in 2020 functioneel opgeleverd.

Per eind 2020 zijn vergaande voorbereidingen getroffen voor de migratie van de Kustwacht IT-omgeving naar de standaard Defensie werkplek- en hostingdienst MULAN. Pas als deze migratie is voltooid, kunnen de overige vier applicaties worden opgeleverd, beschikbaar worden gesteld op MULAN en in gebruik worden genomen door de Kustwacht. Ook de applicatie VIIA zal dan naar MULAN worden gemigreerd.

In 2020 gestart met overdracht van de AIS-base stations van Kustwacht aan Rijkswaterstaat. AIS-base stations zijn sensoren die signalen van schepen opvangen, waarmee een beeld kan worden opgebouwd van het maritieme gebruik van de Noordzee. Deze overdracht zal in 2021 worden afgerond.

1.4 Vier urgente behoeftestellingen

Het beheer van alle IT-systemen van de Kustwacht wordt uitgevoerd door het Joint IV Commando (JIVC) van Defensie. De vier urgente behoeftestellingen zijn ondergebracht in de projectorganisatie onder leiding van de projectleider MOC, maar worden verantwoord in de reguliere P&C-cyclus.

De vervanging van het rekencentrum is afgerond, de overige drie urgente behoeftestellingen, (zijnde de vervanging VHF zend- en ontvangers, de vervanging Digital Selective Calling (DSC) systeem en de upgrade Radiobediensysteem (RBS)) worden in één project gerealiseerd. De vervanging van het VHF en DSC is op peildatum 31 december 2020 vrijwel gereed. De vervanging van de VHF-radio's voor maritieme communicatie is in 2020 afgerond. De invoering van het DSC-systeem is vertraagd naar 2021 als gevolg van Covid-19 maatregelen. Het project MOC Kustwacht heeft in het afgelopen jaar de vervanging van het RBS ter hand genomen. Op basis van de inzichten van de marktconsultatie zal de vervanging van het RBS in 2021 en 2022 plaatsvinden.

1.5 Walradar

Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walradar hebben ertoe geleid dat de bouw van de walradar nog niet kon worden aangevangen in 2020. Hierdoor is de gewenste radardekking langs de kust nog niet volledig.



1.6 Projecten Varende Middelen

In 2020 heeft de Rijksrederij een nieuwe Strategie Vlootontwikkeling en Vlootprogramma opgesteld. Eind november 2020 is door het MT en de opdrachtgevers van de Rijksrederij het eerste deel van het vlootprogramma goedgekeurd en vastgesteld en is de Minister van IenW geïnformeerd over het starten van de uitvoering van het vlootprogramma.

1.6.1 *Project Multi-Purpose Vessel – MPV-200*

De Kustwacht is aangehaakt bij de strategie vlootontwikkeling en vlootprogramma van de Rijksrederij. In dit programma is nu de MPV-200 opgenomen (voorheen MPV-groot). Dit is de nieuwe naam voor de MPV voor de Kustwacht, die de beide patrouillevaartuigen Visarend en Zeearend van de Kustwacht zal vervangen.

Aangezien met de huidige schepen niet voldaan kan worden aan het 24/7 handhavingsconcept zoals opgenomen in het Gecombineerd Jaarplan 2022, is door het KW7 besloten om gezamenlijk een business case te ontwikkelen waarin de verschillende scenario's worden uitgewerkt om tot de komst van het MPV-200 middels een tijdelijke oplossing invulling te geven aan de taakuitvoering onder het handhavingsconcept van de Kustwacht. De voorbereidende werkzaamheden voor de MPV-200 starten immers niet eerder dan 2025.

1.6.2 *Project Emergency Towing Vessel*

Het afgelopen jaar heeft de Kustwacht n.a.v. cumulatief scheepvaartveiligheidsonderzoek in relatie tot Windenergie op zee voor aanvraag voor twee extra Emergency Towing Vessels (ETV's) opgepakt. De aanbesteding is opgestart nadat een werkgroep de klanteneisen heeft ingebracht. Door de komst van windmolenparken heeft de Kustwacht de taak gekregen om deze parken te beschermen. Hiertoe is per ingangsdatum 1 januari 2021 een vaartuig beschikbaar. Medio 2022 zal een tweede extra ETV volgen.

1.6.3 *Project interceptie van uit zee*

Het handhavingsconcept van de Kustwacht is in 2020 onder invloed van de Covid-19 maatregelen aangepast. Het toezicht en de handhaving door de drie handhavende diensten Douane, KMar en Politie is geïntensiveerd, mede gelet op de Covid-19 maatregelen die gehandhaafd dienden te worden. De controles zijn zo veel als mogelijk op afstand en met gebruik van beschermingsmiddelen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een groter handhavingsvaartuig omdat aan boord van de patrouillevaartuigen Zee- en Visarend de voorgeschreven fysieke 1.5 meter afstand in de binnen-leefomgeving niet gewaarborgd konden worden.

Doordat de boarding officers van de Douane, de KMar en de Politie gedurende het jaar een langere periode hebben gewerkt vanaf een groot vaartuig (Barend Biesheuvel, Arca etc.) is veel ervaring opgedaan met het werken vanaf een groot platform. Hieruit is eens te meer gebleken dat de Kustwacht door gebruik te maken van een groot platform dat 24/7 op zee kan opereren meer slagkracht ter beschikking heeft dan met de kleinere patrouillevaartuigen. Mede hierdoor is er voldoende input beschikbaar gekomen om de pilot van gemengde boarding teams en het werken vanaf een groot schip af te ronden en te evalueren en te verwerken in het nieuwe Concept of Operations.

In 2020 is bovendien een start gemaakt met de beproeving van drones om te kijken hoe deze van toegevoegde waarde kunnen zijn bij boardingoperaties op zee.

Door een doorontwikkeling bij het MIK en het CCC is de informatiepositie versterkt waardoor beter uitvoering kan worden gegeven aan Informatiegestuurd Optreden (IGO).

1.7 Projecten Vliegende Middelen

1.7.1 *Project vervanging Dornier-vliegtuigen*

De aanbesteding van het project ter vervanging van de huidige Dornier-vliegtuigen is in 2020 succesvol afgerond met de keuze voor een consortium dat vliegt met twee Dash-8 patrolievliegtuigen. Eind september is het contract getekend. Het is een *performance based* contract, waarbij het consortium de vliegtuigen, piloten, onderhoudspersoneel en de infrastructuur levert. In 2020 is gestart met de modificatie van de twee vliegtuigen, training van piloten en onderhoudspersoneel en het voorbereiden van de organisatie (zowel consortium als Kustwacht) te Schiphol Oost. Voorbereidingen voor de omscholing van de luchtwaarnemers, afkomstig van Douane, Koninklijke Marechaussee en Rijkswaterstaat, die nu vliegen op de Dornier 228-vliegtuigen, worden getroffen.

In het voorjaar van 2022 zullen de twee Dash-vliegtuigen ter beschikking komen van de Kustwacht. Met de Dash-8 vliegtuigen krijgt de Kustwacht de beschikking over een luchtverkenningcapaciteit met een langere vluchtduur (6-9 uur), de modernste sensoren, een scala aan communicatieapparatuur en de mogelijkheid tot het afwerpen van reddingsvloten, boeien en rookmarkeerders.



Figuur 1 Dash-8 vliegtuig NL Kustwacht

1.7.2 *Project vervanging SAR-helikopters KWNL*

In 2020 is de interdepartementale afstemming voortgezet van het programma van eisen en de gunningscriteria. Na de bereikte overeenstemming is eind juni het project extern gepubliceerd. De aanbesteding is onderverdeeld in een selectiefase en een gunningsfase. De selectiefase is in juli 2020 afgerond en heeft voldoende geselecteerde bedrijven opgeleverd om marktwerking te garanderen. Kort na de start van de gunningsfase is voor de geselecteerde bedrijven een Bidders Day georganiseerd, waarbij een nadere toelichting is gegeven op o.a. de organisatie van de Kustwacht, het project Maritiem Operatie Centrum en de aanbesteding zelf.

Begin oktober 2020 zijn de eerste offertes ontvangen. Na beoordeling door het projectteam zijn de bevindingen gedeeld met de bedrijven, zodat een aantal zaken door hen gecorrigeerd en/of verhelderd kunnen worden in hun Best and Final Offer. Het beeld uit de eerste offertes is positief. Bedrijven zijn echter vrij in het aanpassen van hun eerste offerte, zodat een eindoordeel pas in maart 2021 kan worden vastgesteld. De planning is gericht op contractondertekening medio 2021.



1.8 Project I-stack

In het kader van doorontwikkeling Informatie Gestuurd Optreden (IGO) bij de Kustwacht is in juni 2020 het project I-stack de pilotfase ingegaan. De pilot heeft als doel ervaring op te doen met het uitvoeren van strategische en tactische analyses van scheepvaart op de Noordzee. Deze fase duurt tot en met juni 2021. Het beoogde resultaat is een definitie van de inrichting van de analysecapaciteit van de Kustwacht en haar netwerkpartners. Binnen de pilot worden een zestal use-cases uitgewerkt, maar kan ook aanvullende analyses uitgevoerd worden.

Voor het uitvoeren van de pilot is een contract afgesloten. Hiermee heeft het project één jaar lang de beschikking over historische scheepvaartdata (AIS, getijden en meteo). Middels licenties kan deze data via diverse hulpprogramma's opgevraagd, grafisch weergegeven en nader geanalyseerd worden.

Het project kenmerkt zich door een veelheid aan deelnemers, waartussen het uitwisselen van data-expertise en domeinkennis belangrijk is gebleken.

1.9 Personele uitbreiding en reorganisatie

In november 2017 heeft de Raad ingestemd met een personele uitbreiding van het Kustwachtcentrum met 23 FTE. Vooruitlopend hierop zijn vanaf eind 2017 reeds zeven kritische functies aan de bestaande formatie toegevoegd, waarvoor de beheerder CZSK zich garant heeft gesteld. Vulling van deze functies heeft in 2018 reeds plaatsgevonden.

In het eerste kwartaal van 2018 is vervolgens het reorganisatietraject gestart dat volgens de URD-methodiek van Defensie is uitgevoerd. Medio 2019 is het reorganisatieplan akkoord bevonden door de vakcentrales, waarmee het definitief is geworden. Eind 2019 hebben de vakcentrales eveneens ingestemd met de voorgenomen vulling, nadat de nieuwe functies vacant zijn gesteld en gesprekken met kandidaten hebben plaatsgevonden. Vanaf november 2019 en gedurende het eerste half jaar van 2020 nieuwe medewerkers op deze functies bij het Kustwachtcentrum verwelkomd, onder gelijktijdige afbouw van het aantal ingehuurde krachten. In het vierde kwartaal van 2020 is de Kustwachtorganisatie volledig gevuld.

Om de uitwisseling van personeel tussen de Kustwacht en de netwerkpartners te faciliteren, heeft de Raad opdracht gegeven om een personele werkgroep in te stellen. Deze werkgroep heeft in 2020 vooruitgang geboekt bij het uitwerken van voorstellen om de uitwisseling van personeel tussen de betrokken diensten bij de Kustwacht verder en beter gestalte te geven.

1.10 Sturingsmodel Kustwacht Nederland

In 2020 is het Sturingsmodel Kustwacht Nederland vastgesteld. Het Sturingsmodel is een verdere uitwerking van het samenwerkingsverband Kustwacht zoals beschreven in de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) die op 1 juli 2019 van kracht is geworden.

Het Sturingsmodel beschrijft hoe de betrokken departementen en de betrokken diensten samenwerken in de aansturing van de Kustwacht. Het Sturingsmodel stelt daartoe onder meer de kaders, waarbinnen de opdrachtgevers, de beheerder en de Kustwacht samenwerken, zoals de taken en rollen van diverse actoren, gremia, de planning- en control cyclus en de financiële spelregels.

Het Sturingsmodel Kustwacht Nederland 2020 vervangt de vorige versie van dit Sturingsmodel.

1.11 Frontex

Het Europese agentschap Frontex is verantwoordelijk voor de ondersteuning van lidstaten bij hun grensbewaking. In 2020 is er gedurende een periode van 16



dagen een vliegtuig van de Kustwacht hiervoor ingezet in Italië. Het operationele doel van de inzet in Italië was het beheersen van illegale migratiestromen, de aanpak van grensoverschrijdende criminaliteit en verbetering van de Europese samenwerking op het gebied van Kustwachttaken. De totale inzet van het vliegtuig in Italië bedroeg 64 uur over een periode van twee weken.

1.12 Maritieme Security

In 2019 is door de Raad voor de Kustwacht besloten dat de taak Maritieme Security met ingang van het uitvoeringsjaar 2021 in een apart Maritieme Security Plan voor de Kustwacht zal worden ondergebracht. Tot en met het uitvoeringsjaar 2020 is deze taak ondergebracht onder dienstverlening, zowel in plannen als in rapportages. In 2020 is het Maritieme Securityplan 2022 opgesteld, met daarin ook de nieuwe taken op het gebied van Maritieme Security die vanaf 2022 bij de Kustwacht zijn voorzien:

- Pre-Arrival analyses.
- Duly Authorized Officer Noordzee.
- Toestemmingsverlening inzet private gewapende beveiligers als bijstand tegen Piraterij.



2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2020.

Op het vlak van de dienstverleningstaken zijn elf Kustwachttaken waarover de Kustwacht rapporteert. Deze taken zijn:

1. Nood-, spoed- en veiligheidsverkeer
2. Opsporing en Redding (SAR)
3. Brandweer op de Noordzee (MIRG)
4. Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)
5. Noodsleephulp
6. Noodhaven
7. Medische hulpverlening
8. Nautisch Beheer
9. Security
10. Bijstand bestrijden piraterij
11. Explosieven-opruiming

De verantwoording vindt plaats op basis van afwijkingen op de gestelde zorgnormen uit het Gecombineerd Jaarplan. De Kustwacht heeft haar opgedragen taken in 2020 ondanks beperkingen ten gevolge van Covid-19 maatregelen, conform de gestelde normen uitgevoerd.

Hierna worden een aantal in het oog springende gebeurtenissen van het afgelopen jaar benoemd:

Verlies containers OOCL Rauma

Op 11 februari 2020 verloor OOCL Rauma zeven containers onderweg van Finland naar Rotterdam via de bovenste verkeersbaan van de zuidelijke verkeersroute die langs de Waddeneilanden gaat. Het stormde die dag en er waren hoge golven. De Kustwacht stuurde direct de ETV Guardian richting de locatie om de situatie ter plaatse te onderzoeken. De dagen erna vloog het Kustwachtvliegtuig over het gebied om mogelijke drijvende lading te lokaliseren. Dit voorval heeft, ruim een jaar na het incident met de MSC Zoe, tot ongerustheid bij de bewoners en bestuurders van de Waddeneilanden geleid. Deze gebeurtenis wakkert de discussie aan of vrachtschepen verplicht kunnen worden gesteld bij zwaar weer de noordelijke scheepsvaartroute te varen.

Surfdrama Scheveningen

Maandagavond 11 mei 2020 zijn vijf zwemmers/surfers onder een dikke verstikkende laag schuimalgen terecht gekomen die zich had opgehoopt in de branding. De Kustwachthelikopter, reddingboten van de KNRM, het Kustwachtvliegtuig en eenheden op het land zijn ingezet. Uit onderzoek is gebleken dat een combinatie van harde wind en stroming, heeft geleid tot een meter dikke schuimlaag de ervaren surfers en zwemmers fataal is geworden.



Verdrinkingen Noordzeekust

In de zomer van 2020 werd Nederland meerdere keren opgeschikt door verdrinkingen langs de Nederlandse kust. Op Ameland raakte op zaterdagavond 11 juli 2020 een Duits meisje vermist toen zij vanuit de zee de zonsondergang aan het bekijken was. Een grote zoekactie volgde. De Kustwacht, KNRM, politie, brandweer en eilanders hebben urenlang intensief gezocht. Zes dagen later werd haar lichaam een aantal kilometer uit de kust op zee teruggevonden. Zondag 2 augustus is een Poolse seizoenarbeider verdrongen toen hij drie kinderen uit de zee in Julianadorp redde, hij kwam zelf in een muistroom terecht en verdween uit zicht. Zondag 9 augustus was een zwarte dag met vier verdrinkingen aan de Hollandse kust. De Kustwacht heeft zowel op 2 als op 9 augustus het Kustwachtvliegtuig, de SAR-helikopter en de reddingsboten van de KNRM ingezet.

Gezonken viskotter UK-171

Woensdagochtend 9 december, op 20 kilometer ten noorden van Schiermonnikoog, kantelde de viskotter UK-171 en liep vol met water. De opvarenden wisten zelfstandig uit het schip te komen en toen de kotter ondersteboven lag zijn de mannen op de kiel gaan zitten. De bemanning van de TH-10 uit Tholen heeft vervolgens de drenkelingen aan boord genomen. De Kustwacht coördineerde de reddingsactie waarbij reddingsboten van de KNRM zijn ingezet. Een vaartuig van de Kustwacht is ingezet om vanuit die positie de nabije scheepvaart op de hoogte te houden.

2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)

Een van de operationele doelstellingen voor de Kustwacht is het verzorgen van Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten aan de scheep- en luchtvaart als gevolg van ontvangen alarmeringen en meldingen.

In 2020 is de Kustwacht gestart met triage op de hulpvragen, naar afspraken die gemaakt zijn tussen de bergers, de KNRM en de Kustwacht in het kader van een langlopende discussie hieromtrent.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het aantal alarmeringen dat op het Kustwachtcentrum is binnengekomen. Alle ontvangen meldingen zijn binnen de gestelde termijn afgehandeld. In onderstaande tabel een overzicht van de laatste drie jaar.

2.2.1

| Alarmeringen binnengekomen Kustwachtcentrum | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Jaar | 2018 | 2019 | 2020 |
| Echt | 2459 | 2365 | 2737 |
| Vals | 398 | 379 | 395 |
| Totaal | 2857 | 2744 | 3132 |

Tabel 1: Alarmeringen Kustwachtcentrum

2.3 Opsporing en redding (SAR)

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

Er zijn geen situaties geweest waardoor de Kustwacht de SAR-taak niet heeft kunnen uitvoeren. De beschikbaarheid van de middelen wordt verderop in deze rapportage besproken.



2.4 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl)

Door de Kustwacht geïnitieerde evaluaties van een aantal incidenten waarbij de inzet van brandweer (MIRG) benodigd was heeft geleid tot een taakuitbreiding van het MIRG naar inzet op alle schepen. In 2019 is er gewerkt aan de herziening van het IBP-BroNS, wat heeft geresulteerd in het IBP-MIRG.NL. In 2020 werken Kustwacht en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond conform het IBP-MIRG.NL.

In 2020 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij de inzet van het MIRG-team noodzakelijk was.

2.5 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

In 2020 hebben zich geen incidenten voorgedaan waar het Operationeel Team (OT) van de Kustwacht voor actief is geweest.

2.6 Noodsleephulp

Het Emergency Towing Vessel (ETV) "Guardian" is in 2020 24 keer ingezet, waarbij het schip binnen de gestelde normen inzetbaar was.

2.7 Noodhaven

In 2020 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij het aanwijzen van een noodhaven noodzakelijk was.

2.8 Medische hulpverlening

Het uitvoeren van een medische evacuatie (medevac) valt onder de SAR-dienst. Een van de verbeterpunten n.a.v. het OVV-rapport "Zorg tussen wal en schip" is de ontwikkeling van een breed gedragen normenkader voor de gehele zorgketen. Hiertoe is de NEN-HKZ-norm "keten medische hulp op zee" vastgesteld, waarvoor de certificering is opgestart.

Zeevarenden kunnen medisch advies aanvragen via het Kustwachtcentrum. Deze aanvragen worden doorgezet naar de RMD van de KNRM.

In 2020 zijn er 335 aanvragen voor medisch advies binnengekomen. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het aantal aanvragen voor radio medisch advies in de afgelopen drie jaar.

| Binnengekomen aanvragen Radio Medisch Advies (RMA) | | | |
|--|-----------|-----------|--------|
| | Binnen NL | Buiten NL | Totaal |
| 2018 | 111 | 248 | 359 |
| 2019 | 118 | 192 | 310 |
| 2020 | 119 | 216 | 335 |

Tabel 2: Aanvragen Radio Medisch Advies

Op advies van de RMD kan een medische evacuatie worden uitgevoerd. In de tabel hieronder staat een overzicht van het aantal medische evacuaties in de afgelopen drie jaar.

| Medische evacuaties | | | |
|---------------------|-----------|-----------|--------|
| | Binnen NL | Buiten NL | Totaal |
| 2018 | 68 | 12 | 80 |
| 2019 | 81 | 5 | 86 |
| 2020 | 65 | 9 | 74 |

Tabel 3: Uitgevoerde Medische Evacuaties



2.9 Nautisch beheer

2.9.1 Beschikbaarheid Vaarwegmarkering

Er zijn geen afwijkingen te melden op de gestelde norm.

2.9.2 Vergunningverlening

Vanwege de Covid-19 maatregelen zijn er nauwelijks nautische evenementen geweest. In 2020 zijn er vijf aanvragen ontvangen tegenover 89 meldingen in 2019. Deze vergunningverleningen hadden betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee. Alle aanvragen van zowel de beroepsvaart als de recreatievaart zijn binnen de gestelde termijn afgehandeld.

2.9.3 North Sea Activities (NSA)

In 2020 heeft Bureau Nautisch beheer/vergunningen 119 NSA aanvragen ontvangen en behandeld, tegenover 128 NSA's in 2019. Hiervan zijn er acht geregistreerd als onderzoeksreizen in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en/of territoriale zee. De overige NSA's hadden voornamelijk betrekking op het melden van bodemonderzoeken, aanleggen van kabels t.b.v. toekomstige windparken, zandsuppleties, bergingsoperaties, bijzondere transporten en inspecties, boorexploraties, tijdelijke meetboeien en reparaties van kabels en pijpleidingen.

2.9.4 Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

Hieronder een overzicht van de Ernstige en Zeer ernstige scheepvaartongevallen over 2020.

| Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| | jan | feb | mrt | Apr | mei | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | totaal |
| ESO | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 |
| ZESO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |

Tabel 4: Overzicht Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen

De ongevallen van februari en december zijn in paragraaf 2.1 van dit jaarverslag beschreven. Het ongeval dat plaatsvond in oktober is hieronder kort beschreven.

Op 4 oktober 2020, om 13:30 uur kwam via de 112-meldkamer in Driebergen de melding binnen dat er een man over boord (MOB) was van een zeilschip nabij Petten. De MOB en het zeilschip bevonden zich ongeveer 300 meter uit de kust. De MOB is opgepikt door een reddingboot van de KNRM en voor onderzoek naar het ziekenhuis gebracht. Het zeilschip is aangespoeld op het strand nabij Petten. De Kustwacht coördineerde de actie.



2.10 Maritieme Security

2.10.1 Security berichtgeving

In 2020 is twaalf keer sprake geweest van een International Ship & Port Facility (ISPS) securitylevel change of waarschuwing die is doorgezet aan de Company Security Officers, verantwoordelijken voor Ship Security bij de rederijen, van de Nederlandse schepen. Op deze wijze worden zeevarenden op de hoogte gehouden van verandering van het dreigingsniveau waarna zij de bijbehorende beveiligingsmaatregelen dienen te nemen.

2.10.2 Bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

In 2020 is elf keer sprake geweest van een aanvraag voor een Vessel Protection Detachment (VPD) verzorgd door Defensie. Het Kustwachtcentrum ontvangt en distribueert deze aanvragen. Deze aanvragen zijn als volgt afgehandeld:

| Bijstandsaanvragen bestrijding piraterij | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Jaar | 2018 | 2019 | 2020 |
| Toegewezen | 15 | 18 | 8 |
| Afgewezen | 0 | 0 | 0 |
| Ingetrokken | 0 | 2 | 3 |
| Totaal | 15 | 20 | 11 |

Tabel 5: bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

In november 2020 is de Bob Barker, een schip van Sea Shepherd onder Nederlandse vlag, bij West-Afrika aangevallen door gewapende personen. Op het schip was een beveiligingsteam van militairen uit Benin aanwezig. Zij hebben de aanval afgeslagen. Er was geen actie vanuit het Kustwachtcentrum benodigd.

2.10.3 Communicatie en informatievoorziening bij Maritieme Security incident

In 2020 is één keer sprake geweest van een Maritieme Security incident op een Nederlands schip, dat bij het Kustwachtcentrum is gemeld.

Gedurende het jaar is relevante informatie ontvangen door het MIK-Kustwacht over diverse Maritieme Security incidenten in onder meer de Golf of Guinea, de Straat Hormuz (ingang Perzische Golf), de Rode Zee en Golf van Aden, de Singapore Straits, en de Filippijnen. Deze is, voor zover relevant geacht, doorgezet aan de expertgroep security dreiging NL Zeeschepen (NCTV en ministerie IenW).

Daarnaast brengt de Kustwacht sinds augustus 2020 een wekelijks nieuwsbrief uit met daarin recente incidenten en ontwikkelingen ten aanzien van Maritieme Security, onderverdeeld in categorieën (Burger)oorlog/Geopolitiek/Terrorisme, Piracy & Armed Robbery en Cybersecurity. De verzamelde info komt voornamelijk uit nationale en internationale open bronnen, maar kan aangevuld worden met informatie verkregen vanuit het Kustwacht netwerk. De nieuwsbrief wordt verzonden aan geselecteerde personen binnen het Kustwacht netwerk. Ook zijn vragen vanuit de expertgroep ten aanzien van hoeveelheid en positie Nederlandse schepen in gebieden met verhoogde dreiging beantwoord.

2.10.4 FOCAL Point RECAAP

In 2020 is zes keer sprake geweest van een incident alert melding vanuit Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP). Deze zijn door de Kustwacht conform de procedures vanuit ReCAAP doorgestuurd aan de Company Security Officers (CSO) ter alertering, en aan de voorzitters van de expertgroep.



Kustwachtmedewerkers hebben in 2020 wegens Covid-19 geen trainingen of vergaderingen fysiek bijgewoond. Wel is deelgenomen aan enkele online seminars en bijeenkomsten. De ReCAAP-procedures betreffende het afhandelen van meldingen van en naar ReCAAP zijn opgenomen in het KMK en onder de aandacht gebracht van de medewerkers. Voor 2021 is verdere training voor de medewerkers van het MIK voorzien.

2.10.5 SSAS alert

In 2020 is veertien keer sprake geweest van een Ship Security Alert System (SSAS)-alert dat bij het Kustwachtcentrum is binnengekomen. Het CCC heeft actie ondernomen conform procedure, i.o.m. met de reder en DCC IenW.

| SSAS alert meldingen 2020 | |
|---------------------------|-----------|
| Vals alarm | 14 |
| Echt alarm | 0 |
| Onbekend | 0 |
| Totaal | 14 |

Tabel 6: SSAS alert meldingen 2020

2.10.6 LRIT (Long Range Identification and Tracking)

In 2020 is twaalf keer sprake geweest van een melding van kwesaties met het LRIT.

2.10.7 Wet Bescherming Koopvaardij

Deze wet is in 2019 door de Eerste Kamer aangenomen en maakt het voor Nederlandse reders onder bepaalde voorwaarden mogelijk hun schepen door gewapende particuliere beveiligers te laten beveiligen. In 2020 is in diverse werkgroepen gewerkt aan nadere uitwerking van deze wet in een aantal uitvoeringsregelingen en aan een aantal praktische uitvoeringsaspecten zoals het aanvraagformulier.

De inwerkingtreding van deze wet per 1 januari 2022 zal aanzienlijke gevolgen hebben voor de Kustwacht, die verantwoordelijk wordt voor de beoordeling van de aanvragen en het verlenen van toestemming voor het inzetten van gewapende private beveiligers.

2.11 Explosieven-opruiming

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

| Explosievenoverzicht 2020 | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|----------|-------|-------|-----|------|------|----------|-----------|---------|----------|----------|-----------|
| Explosieven Beneficial Cooperation 2020 | Januari | Februari | Maart | April | Mei | Juni | Juli | Augustus | September | Oktober | November | December | Totaal |
| Gemelde explosieven | 6 | 2 | 5 | 11 | 6 | 2 | 2 | 25 | 22 | 1 | 5 | 4 | 91 |
| Vernietigde explosieven | 4 | 2 | 3 | 18 | 3 | 2 | 0 | 0 | 27 | 2 | 1 | 6 | 68 |
| Explosieven niet aangetroffen | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 2 | 1 | 5 | 10 | 0 | 0 | 1 | 23 |

Tabel 7: Explosievenoverzicht 2020



3 Operationele verantwoording handhavingstaken

3.1 Algemeen

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

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de vastgestelde gemeenschappelijke doelen over 2020:

- Verbetering van de verkeersveiligheid op zee;
- Verbetering van de naleving milieuregelgeving;
- Bestrijding van de criminaliteit (illegale migratie, mensensmokkel, verdovende middelen en overige goederen);
- Bevorderen van de naleving Visserijbeleid.

De uitvoering van de handhavingstaken van de Kustwacht is in 2020 beïnvloed door de Coronapandemie en de daaropvolgende maatregelen. Direct na het uitbreken van het virus in Nederland zijn door de Kustwacht en haar handhavingpartners maatregelen genomen op het gebied van weerbaarheid en continuïteit. Deze maatregelen die gedurende 2020 meerdere malen bijgesteld zijn hebben een grote impact gehad op de doorontwikkeling en de resultaten op het gebied van toezicht, handhaving en opsporing.

In de periode dat heel Nederland te maken kreeg met de eerste lockdown, werd de Kustwacht genoodzaakt om de manier van werken (CONOPS) aan te passen. Zo besloten de NVWA en de ILT om gedurende een aantal weken geen boardingen uit te voeren aan boord van schepen op zee, i.v.m. risico op besmetting van de controleurs en de bemanningen van de schepen waarop de controle plaats zou vinden. Het waarborgen van voldoende afstand is niet mogelijk aan boord van een te boarden een schip bij de uitvoering van deze taken.

Het toezicht en de handhaving door de handhavende diensten is over het algemeen geïntensiveerd, in het bijzonder als onderdeel van het toezicht op de naleving van coronamaatregelen.

De controles werden wel zo veel mogelijk op afstand en met gebruik van beschermingsmiddelen uitgevoerd. Er werd hierbij gebruik gemaakt van een groter handhavingsvaartuig omdat aan boord van de patrouillevaartuigen Zee-en Visarend de voorgeschreven fysieke 1.5 meter afstand in de binnen-leefomgeving niet gewaarborgd konden worden.

De in dit hoofdstuk genoemde cijfers zijn afgestemd met de liaisons van de partner-diensten van de Kustwacht; verschillen die daarbij naar voren komen zijn grotendeels te wijten aan een andere wijze van registreren. Tussen de Kustwacht en haar handhavende partners vindt regelmatig afstemming plaats om de wijze van registreren te verbeteren. Hierin vervult het Uitvoeringsplan Handhaving een belangrijke rol.



Hierna worden enkele in het oog springende gebeurtenissen van het afgelopen jaar benoemd:

Samenwerking

De Kustwacht heeft in 2020 de samenwerking met de NVWA en de Koninklijke Marine geïntensiveerd. Alternatieve controleconcepten zijn in een pilotvorm uitgevoerd. In het kader van de samenwerking heeft een boardingofficer van de KMar a/b van de Barend Biesheuvel samen met de NVWA gevaren. De resultaten zijn meegenomen in de pilot van het handhavingsconcept. Met de Koninklijke Marine is samengewerkt bij de verkenning van langdurige 24/7 patrouillevaart door middel van het experimentele vaartuig Geo Sea. De resultaten van deze samenwerking zijn inmiddels geëvalueerd. In de toekomst zal de Kustwacht gebruik kunnen maken van de mogelijkheden van een dergelijk vaartuig.

Controle Ankervakken

Door de Covid-19-crisis was er in de Nederlandse ankervakken medio april en mei sprake van grote aantallen zogenaamde langliggers. Bemanningsleden konden niet worden afgelost, afgifte van afval en levering van brandstof en proviand verliep niet soepel en er waren zorgen over mogelijke problemen op het gebied van de werk- en leefomstandigheden aan boord. Op initiatief van en in samenwerking met de ILT is een uitvraagprocedure opgezet om een beeld te krijgen van de situatie aan boord van de langliggers. Hiermee werd tevens bijgedragen aan een gevoel van sociale veiligheid voor de bemanning.

Samenwerking TMI

Het Team Maritieme Inlichtingen (TMI) van de landelijke eenheid van de politie, verzamelde in het afgelopen periode veel informatie over ernstige misdrijven waarbij een maritieme criminele component een rol speelde. Deze informatie leidde in samenwerking met het MIK tot een aantal ondersteunende acties waarbij Kustwachteenheden een actieve rol kregen bij het toezicht op verdachte schepen. Vanuit het TMI werd benadrukt dat de Kustwacht een waardevolle rol speelt om deze criminele activiteiten tegen te gaan.

3.2 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2020 geresulteerd in 1114 controles. Tijdens deze controles zijn 284 overtredingen geconstateerd.

3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregeling

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2020 geresulteerd in 26 controles. Deze controles hebben plaatsgevonden op basis van waarnemingen tijdens patrouilles van varende en/of vliegende eenheden. Tijdens deze patrouilles zijn elf overtredingen geconstateerd die hebben geleid tot het aanzeggen van een proces-verbaal.

3.4 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2020 geresulteerd in 418 controles. Tijdens deze controles zijn twaalf overtredingen geconstateerd.



3.5 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2020 geresulteerd in 164 controles. Tijdens deze controles zijn vier overtredingen geconstateerd.

| Totaaloverzicht Handhaving | | | | | | |
|----------------------------|--|------------------------------|--|----------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| | | Totaal uitgevoerde controles | Totaal aantal geconstateerde overtredingen | Totaal aantal PV aangezegd | Totaal aantal Bestuurlijke maatregel | Totaal aan Waarschuwing |
| 1 | Verbetering verkeersveiligheid op zee | 1114 | 284 | 204 | 2 | 79 |
| 2 | Verbetering naleving milieuregelgeving | 26 | 11 | 6 | 0 | 5 |
| 3 | Bestrijding criminaliteit | 418 | 12 | 8 | 0 | 4 |
| 4 | Bevordering naleving Visserijbeleid | 164 | 4 | 3 | 0 | 1 |
| | Totaal | 2031 | 311 | 221 | 2 | 89 |

Tabel 8: Totaaloverzicht resultaten handhaving

Voor een verdere detaillering per beleidsdoelstelling wordt verwezen naar bijlage 1.

De registratie van milieuwaarnemingen is niet representatief georganiseerd om een eenduidig overzicht te kunnen weergeven. Er vinden dagelijks controles plaats door middel van satellieten, vliegtuigen en schepen. Er wordt gewerkt door de Kustwacht en haar partners aan het eenduidig opstellen van een overzicht.



4 Middelen

4.1 Varende middelen

De Covid-19 maatregelen hebben de planning en de inzet van de vaartuigen in 2020 aanzienlijk beïnvloed. Door slim om te gaan met de beschikbare middelen en de flexibele opstelling van het personeel, is de beschikbaarheid van een varend platform voor Kustwachttaken door de Rijksrederij steeds gewaarborgd en heeft inzet in gewijzigde vorm kunnen plaatsvinden. In de twee volgende paragrafen is de gewijzigde inzet zichtbaar gemaakt per scheepstype. Over het algemeen worden meer uren/dagen ingepland (overplanning) om aan het einde van een meetperiode de opgedragen taken te hebben uitgevoerd. De uitval ten opzichte van deze overplanning is toegelicht.

4.1.1 De Arenden

De realisatie van vaardagen van de Zearend en de Visarend wordt beschreven als één platform, hierna te noemen "Arenden".

Realisatie

De realisatie in 2020 ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2020 55% (zie tabel 10). De Covid-19 maatregelen hadden een negatief effect op de inzetbaarheid van de Arenden. Dit heeft geresulteerd in een verminderde aanwezigheid op het water, vooral in de eerste meetperiode, de inzet was toen 32%. Deze verminderde aanwezigheid is deels gecompenseerd door extra inzet van de Arca en de Barend Biesheuvel.

| Arenden | jan-april | mei-aug | sept-dec | Totaal |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Realisatie | 597 | 1.230 | 1.284 | 3.111 |
| Gecombineerd jaarplan | 1.885 | 1.885 | 1.885 | 5.655 |
| Percentage tov GJP | 32% | 65% | 68% | 55% |

Tabel 9 – inzet Arenden periode 2020

Uitval

De uitval ten opzichte van de geplande uren in 2020 van de Arenden was relatief hoog, wat is veroorzaakt door het tijdelijk stopzetten van de inzet vanaf medio maart, met als voornaamste reden (25%), dat aan boord de 1,5m afstand Covid-19 maatregel niet kan worden gewaarborgd. Overige uitval in 2020 is veroorzaakt door personele uitval 2%, uitval door meteo 11% en 4% door techniek.

4.1.2 Barend Biesheuvel

Realisatie

De realisatie ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2020 102% door meer inzet van de Barend Biesheuvel en de Arca in verband met beperkingen aan boord van de Arenden (zie tabel 11). Om tot dit resultaat te komen was een (aangepaste) overplanning noodzakelijk.

| Barend Biesheuvel & Arca | jan-april | mei-aug | sept-dec | Totaal |
|---------------------------|-------------|------------|------------|-------------|
| Realisatie | 1.562 | 1.226 | 1.323 | 4.111 |
| Gecombineerd jaarplan | 1.344 | 1.344 | 1.344 | 4.032 |
| Percentage tov GJP | 116% | 91% | 98% | 102% |

Tabel 10 – Vaaruren Barend Biesheuvel 2020



Uitval

De totale uitval ten opzichte van de ingeplande uren bedroeg meteo 7%, techniek 6% en uitval overig 1%.

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

In 2020 is in verband met de Covid-19 maatregelen de optimalisatie van de inzetbaarheid van groot belang geweest voor de taakuitvoering van de Kustwacht. Voor de resterende levensduur van de Arenden worden jaarlijks nieuwe afspraken gemaakt over de inzet met als doel de effectiviteit te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

4.1.3 *Emergency Towing Vessel (ETV)*

De beschikbaarheid van het Emergency Towing Vessel (ETV) Guardian is in 2020 100% geweest. In het geval dat de Guardian zelf niet beschikbaar was, is contractueel voor adequate vervanging van het schip gezorgd.

4.1.4 *Alkmaar klasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV)*

De mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Koninklijke Marine worden ingezet voor het ruimen van zeemijnen en explosieven op de Noordzee. De samenwerking met de AMBV en Kustwacht wordt de Beneficial Cooperation Operation (BCO) genoemd.

In 2020 zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd.

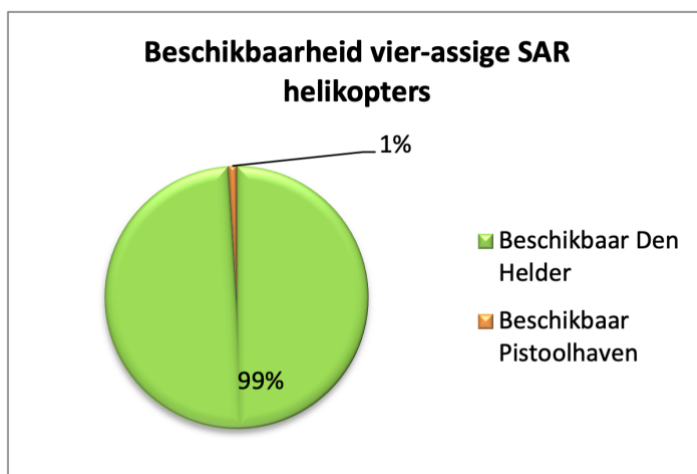
4.2 **Vliegende middelen**

4.2.1 *SAR-Helikopters*

Er zijn slechts beperkte afwijkingen te rapporteren op de gestelde zorgnorm dan wel de afspraken met de helikoptermaatschappij.

Van de beschikbare uren (8760) is er 100% van de tijd minimaal één vier-assige helikopter beschikbaar geweest. Tijdens 68 uren (minder dan 1%) was enkel een vier-assige helikopter beschikbaar op de Pistooldhaven.

Van de beschikbare uren (8760) hebben de twee vier-assige helikopters alle uren kunnen vliegen. Een van de beschikbare helikopters heeft 0,14% (13 uur) niet kunnen vliegen vanwege technische redenen (januari). Gedurende deze uitval is er back-up geweest van de tweede vier-assige helikopter.



Figuur 2 – Beschikbaarheid SAR-helikopters 2020

Met de helikoptermaatschappij zijn door Kustwacht en RWS als contracthouder afspraken gemaakt over beschermende maatregelen voor de inzet van de helikopter en haar personeel met inachtneming van de Covid-19 maatregelen en beperkingen bij het reizen van (internationale) bemanningsleden teneinde de inzet van de helikopter te garanderen.

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

4.2.2 Politiehelikopters CG04

De AW139 politiehelikopter (CG04) van de Nationale politie heeft in 2020 141 uur (52%) gevlogen. De uitval bedroeg 134 uur (48%) door 4% meteo en 2% door personele oorzaken en de rest door inzet van deze helikopter in het kader van de noodverordening Covid-19. De helikopter heeft tot 3 juli geen Kustwachtvluchten uitgevoerd. Tot 22 juni i.v.m. de inzet van de politiehelikopter in het kader van de noodverordening Covid-19 en van van 22 juni tot 3 juli door inzet elders voor de Politie. Vanaf 3 juli zijn kustwachttaken weer hervat.

De Politie Afdeling Luchtvaart kon door Covid-19 geen externe krachten inhuren voor grote onderhoudsbeurten. Hierdoor liepen de onderhoudsbeurten uit en was als gevolg daarvan de helikopter minder beschikbaar was. Tijdens uitvaluren heeft geen invulling plaats kunnen vinden van de handhavingstaken van de Kustwacht. Dit heeft geleid tot verminderd toezicht op overtredingen op de Noordzee.

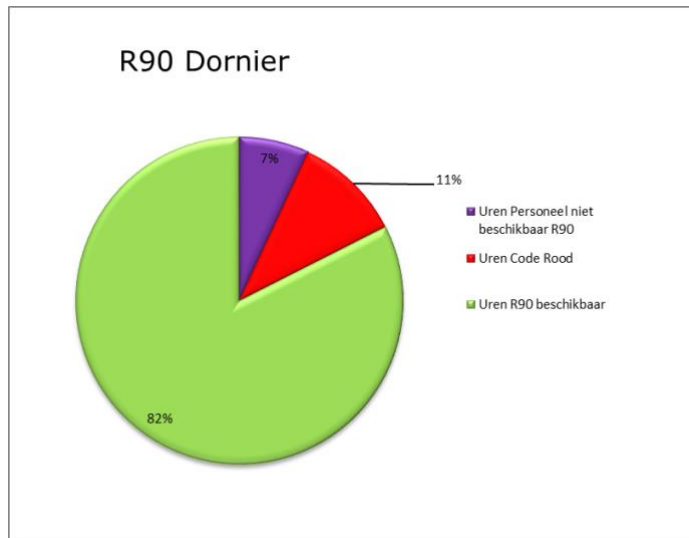


Figuur 3 – Realisatie vliegreuren CG04

4.2.3 Dorniers

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

Het percentage van het aantal uren dat een van de Dornier-vliegtuigen niet beschikbaar was voor R90 in 2020 was 18%. Deze beperking heeft voor 11% een technische reden en voor 7% een personele oorzaak.



Figuur 4 - Overzicht Dornier R90 beschikbaarheid

Technisch

In 2020 is gedurende 11% van de tijd sprake geweest van een "code rood" situatie. "Code rood" betekent dat geen van de twee vliegtuigen beschikbaar was wegens technische redenen.

Personeel

De voornaamste reden van de personele uitval 7% heeft te maken gehad met de Covid-19 en aanverwante maatregelen.

Dornier

Op 8 juni heeft Dornier PH-CGN op de vliegbasis Eindhoven een klapband gekregen, waardoor het van de baan raakte. De bemanningsleden bleven ongedeerd, het vliegtuig liep schade wat ertoe heeft geleid dat het toestel tot na de tweede periode (peildatum 31 augustus 2020) niet inzetbaar was, waardoor het percentage uitval techniek en code rood is toegenomen.

Extra toezicht op naleving Covid-19 maatregelen op stranden

Op verzoek van het Landelijk Operationeel Team-Corona (LOT-C) is het Kustwachtvliegtuig in de afgelopen periode ingezet ten behoeve van toezicht op de naleving van aanscherpte maatregelen in het kader van Covid-19. In dit kader zijn in de tweede periode negentien combinatie-vluchten uitgevoerd waarin de reguliere Kustwacht GTB-vluchten konden worden gecombineerd met toezicht op de naleving van de maatregelen.

Het aantal beperkt bezette vluchten is al langere tijd een punt van aandacht. Op verzoek van Rijkswaterstaat wordt hieronder een overzicht weergegeven van het aantal vluchten over de afgelopen drie jaar waarbij de totale bemanning bestond uit twee vliegers en één waarnemer waar er twee waarnemers behoren te zijn (2+1).

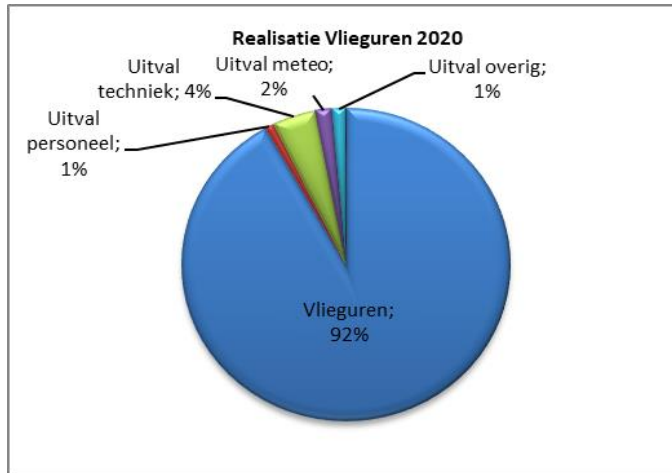
| Beperkt bezette vluchten | | | |
|--------------------------|----------|-----|------------|
| Jaar | Vluchten | 2+1 | Percentage |
| 2018 | 443 | 78 | 17,61% |
| 2019 | 330 | 40 | 12,12% |
| 2020 | 436 | 12 | 2,75% |

Tabel 11: Overzicht aantal beperkt bezette vluchten



Realisatie geplande vliegreuen

Totale realisatie van de geplande vliegreuen in 2020 is 92%. De uitval door meteo is 2%, de uitval met een personele oorzaak 1%, uitval met een technische oorzaak is 4% en 1% overige oorzaak.



Figuur 5 – realisatie vliegreuen Dorniers

4.3 Personeel

4.3.1 Bezetting handhavingsdesk

De bezettingsgraad van de handhavingsdesk was gemiddeld 82%.

| Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2018 tot en met 2020 per maand | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|----------|-------|-------|-----|------|------|----------|-----------|---------|----------|----------|-----------|
| Jaar | Januari | Februari | Maart | April | Mei | Juni | Juli | Augustus | September | Oktober | November | December | Gemiddeld |
| 2018 | 37% | 38% | 42% | 57% | 54% | 55% | 50% | 56% | 47% | 42% | 30% | 24% | 44% |
| 2019 | 39% | 47% | 50% | 43% | 46% | 40% | 64% | 61% | 62% | 73% | 72% | 67% | 55% |
| 2020 | 84% | 72% | 77% | 75% | 90% | 83% | 80% | 90% | 86% | 77% | 89% | 78% | 82% |

Tabel 12: Bezetting handhavingsdesk van 2018 tot 2020 per maand

De bezettingsgraad van de handhavingsdesk laat een positieve ontwikkeling zien door het beschikbaar stellen van extra capaciteit vanuit de Kustwacht. Hierdoor is het probleem van onderlevering door de diensten ten opzichte van de operationele overeenkomsten niet verholpen. Bij de herziening van de operationele overeenkomsten is hiervoor nadrukkelijk aandacht gevraagd.

Een beperkte bezetting van de handhavingsdesk heeft een negatief effect op consistentie waarmee zaken op het gebied van monitoring en handhaving kunnen worden uitgevoerd en Kustwachtoperaties kunnen worden aangestuurd. Dit kan leiden tot het uitblijven van eventuele vervolging van verdachten door het OM. Periodieke afstemming en terugkoppeling aan de handhavende partners om de bezetting van de handhavingsdesk te verhogen blijft essentieel en staat op de agenda van de PKHN.

4.3.2 Bezetting MIK (back office)

De registratie van de bezetting van het MIK maakt het niet mogelijk om dit in deze rapportage op te nemen. Vanaf de invoering van de Covid-19 maatregelen



zijn MIK-medewerkers veelal thuis gaan werken. Op het MIK werd een basisbezetting van drie personen Politie, Koninklijke Marechaussee, Douane ingezet, evenals een dag in de week de Koninklijke Marine. De diensten FIOD en ILT zijn vanuit huis ingezet, de NVWA heeft niet kunnen leveren in verband met ziekte. Voor de toekomst wordt gewerkt aan een periodiek bezettingsoverzicht.



5 Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling

In 2020 zijn door uitbreiding en personeelsverloop vier nieuwe medewerkers gestart bij de afdeling beleidsadvies. Dit brengt versterking en continuïteit op het gebied van coördinatie, nautisch beleid, juridische advisering en handhaving. Hierdoor is de afdeling in staat geweest om in het brede werkveld van de Kustwacht te adviseren, ondanks Covid-19 maatregelen die fysieke afstemming beperkte. Hieronder volgen per inhoudelijk beleidsveld de belangrijkste zaken.

5.1 Nautisch beheer

5.1.1 *Windenergie op Zee*

De uitbreiding van het aantal windmolenparken brengt grote veranderingen op de Noordzee. Gevolgen van de ontwikkelingen van Windenergie op Zee, waar de afdeling over heeft geadviseerd, zijn bijvoorbeeld veranderingen in scheepvaartverkeer, (andersoortige) incidenten en het toepassen van doorvaart en medegebruik. Beleidsadvies is betrokken bij een monitoring –en onderzoeksprogramma maatregelen scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee 2020-2029. Vraagstukken betreffende doelmatige invoering van verkeersmanagement, effectieve inzet van Emergency Towing Vessels (ETV) en relevante scenario's met bijbehorende gevolgen zijn onderwerp van dit programma.

5.1.2 *Overige ontwikkelingen nautisch beheer*

Andere ontwikkelingen op nautisch gebied waar de afdeling actief bij betrokken is zijn:

- het Noordzee-akkoord;
- de ontmanteling van platformen;
- de ruimtelijke indeling van de Noordzee;
- de informatiebehoefte;
- vormen van verkeersmanagement;
- connectiviteit op de Noordzee.

Advisering containervaart n.a.v. onderzoek MSC Zoe

Beleidsadvies heeft intern geadviseerd hoe om te gaan met advisering aan de containervaart boven de Waddeneilanden. Sinds 2020 informeert de Kustwacht de scheepvaart over de (beperkende) golfhoogte en richting. Dit vraagstuk zal mogelijk in de toekomst aanvullende maatregelen vergen om veilige doorvaart van containervaart te borgen.

Nieuwe schepen

De Kustwacht heeft een business case opgestart tezamen met de Rijksrederij om vanaf 2022 te kunnen voorzien in een platform waarmee de opgedragen taken binnen het handhavingsconcept van de Kustwacht kunnen worden uitgevoerd. In 2020 is samen met de Rijksrederij het traject doorlopen voor een eerste Emergency Towing Vessel (ETV) in het kader van Windenergie op Zee vanaf januari 2021 ter bescherming van windpark Borssele.

5.2 Dienstverlening

5.2.1 *HKZ-certificering medische zorgketen*

Eind 2019 is reeds aangevangen met het certificeringstraject van de medische zorgketen, zoals het uitvoeren van medische evacuaties van een schip/platform naar een zorgverlener op land. Voor deze bijzondere zorgketen is een HKZ-zorgnorm ontwikkeld. Het traject bestaat uit een vooronderzoek en een certificeringsdeel. Ondanks vertraging door Covid-19 maatregelen is het vooronderzoek in 2020 afgerond, waarna certificering van de keten is voorzien.

5.2.2 *Evaluaties*

Aan de hand van vastgestelde criteria wordt bepaald of een SAR-operatie intern of plenair zal worden geëvalueerd. Leerpunten voortkomend uit de evaluaties zijn noodzakelijk in de verbetercyclus. Beleidsadvies faciliteert en bewaakt dit proces.



Bij een interne evaluatie wordt specifiek het functioneren van het CCC beoordeeld en bij een plenaire evaluatie worden bovendien de ketenpartners betrokken. In 2020 zijn drie interne evaluaties uitgevoerd en is begin december een plenaire evaluatie opgestart. De drie interne evaluaties betreffen zoekacties naar vermiste personen, waaronder de vermiste surfers bij Scheveningen. Eind 2020 is een plenaire evaluatie opgestart naar een medische evacuatie vanaf een viskotter. Daarnaast was de Kustwacht betrokken bij een evaluatie die is uitgevoerd door het netwerk Samenwerkingregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ) naar aanleiding van een brand op de Marker Wadden.

5.2.3 *Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E's)*

In 2020 is een nieuwe Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) voor het Kustwachtcentrum opgesteld. De RI&E is een verplichting uit de Arbowet. De belangrijkste thema's zijn psychosociale arbeidsbelasting, fysieke belasting en het binnenklimaat waaraan het nieuwe thema thuiswerken is toegevoegd. Deze RI&E is ter toetsing aan de Arbodienst van Defensie aangeboden. In november is een aanvang gemaakt met het uitvoeren van een Taak Risico Analyse (TRA) met betrekking tot de inzet van de Guardian ETV als back-up schip voor het uitvoeren van handhavingstaken. Voor het in kaart brengen van de (arbeids)risico's in een TRA is extern bedrijf ingehuurd. Het eindrapport is begin 2021 voorzien.

5.3 **Maritieme Security**

De Kustwacht voert Maritieme Security taken uit die voor het uitvoeringsjaar 2020 zijn opgenomen onder Dienstverlening.

Ten behoeve van de ontwikkeling van deze derde hoofdtaak voor de Kustwacht is vanaf 2019 een tijdelijke projectmanager Maritieme Security werkzaam bij de Kustwacht. Bovendien is een interdepartementale werkgroep ingesteld en is het eerste Maritieme Securityplan voor 2021 opgesteld. Er is een groeipad overeengekomen van drie concrete taken die vanaf 2022 zijn voorzien bij de Kustwacht:

1. Pre-Arrival analyse.
2. Duly Authorized Officer (DAO) Noordzee.
3. Toestemmingsverlening inzet private gewapende beveiligers als bijstand tegen Piraterij.

De Kustwacht heeft verder gesprekken gevoerd over de beveiliging van platforms en windparken en geadviseerd eventuele wensen in te brengen via de Interdepartementale werkgroep Maritieme Security.

Pre-arrival analyse

In augustus 2020 is een pilot gestart voor de taken pre-arrival analyse en DAO, die door de projectmanager wordt begeleid. Hiertoe zijn kwartiermakers aangenomen, is een set van risico-indicatoren opgesteld, zijn relevante systemen/bronnen/applicaties in kaart gebracht en kick-off sessies met partners gehouden. De pilot vindt plaats in afstemming met de projecten MOC en i-Stack.

Piraterij

Met de ministeries van JenV, IenW, Defensie en Buza, ILT en de reders is overleg gevoerd over de inzet van private gewapende beveiligers (zie paragraaf 2.10). Binnen het ReCAAP-verband is door de Kustwacht de rol van Governor ingevuld namens het ministerie van IenW. Hier is onder meer gewerkt aan een nieuwe procedure voor het benoemen van de Executive director en de toetreding van Frankrijk tot het ReCAAP verdrag.

Cybersecurity

Met betrekking tot cybersecurity is deelgenomen aan de Haven Information Sharing and Analysis Centre (ISAC) en de ISAC Noordzeekanaalgebied. Dit zijn publiek-private samenwerkingsverbanden op initiatief van het ministerie van JenV. In 2020 is in de Haven ISAC een sessie gehouden om de grootste risico's



voor de maritieme sector in kaart te brengen. Via de vergaderingen en wekelijkse waarschuwingsberichten is veel informatie verkregen over cyberdreigingen, incidenten en risico's.

5.4 Handhaving

5.4.1 Windenergie op Zee

In het kader van Windenergie op Zee heeft de Kustwacht in 2020 een bijdrage geleverd aan het inzichtelijk maken van de gevolgen van nieuw te bouwen windparken op het gebied van handhaving. Doordat gebieden intensiever worden gebruikt is een toename te verwachten van bewust of onbewust handelen in strijd met wet- en regelgeving. Het verkrijgen van een goede informatiepositie en een zuiver beeld van de gevolgen van Windenergie op Zee zijn vereist voor de verbetering van voorspellend vermogen op dit gebied. De reeds bestaande windparken en de bouw van de nieuwe parken zijn in 2020 vanuit de mogelijkheden die de bestaande capaciteit bood gemonitord. Bovendien zijn in 2020 nieuwe radars voor monitoring van een nieuw windpark ingekoppeld. In 2020 zijn tevens afspraken gemaakt voor de opzet, extra bemensing en daaraan gekoppelde instroom en opleiding, voor een extra operationele desk op het Kustwachtcentrum voor Windenergie op zee met als doel deze vanaf het voorjaar 2021 operationeel te hebben.

5.4.2 Brexit

Met het oog op het aflopen van de Brexit overgangstermijn per 1 januari 2021 heeft de Kustwacht deelgenomen aan werkgroepen georganiseerd vanuit de PKHN over dit thema. Doelstelling van de werkgroepen hierbij was het inzichtelijk maken van mogelijke scenario's en komen tot handelingsperspectieven bij mogelijke escalaties.

5.5 Juridisch

5.5.1 Actualisatie operationele overeenkomsten

De actualisatie van de operationele overeenkomsten waarin de samenwerking is vastgelegd met diensten die personeel leveren aan de Kustwacht blijft al enkele jaren achter. Met de komst van een jurist is een nieuw format opgesteld voor het vernieuwen van overeenkomsten, teneinde te komen tot nieuwe afspraken.

5.5.2 Actualisatie samenwerkingsovereenkomsten (Rijks-)havenmeesters

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst met de havenmeester Rotterdam inzake ondersteuning en informatie-uitwisseling bij incidenten in het (wettelijk toegewezen) aanloopgebied zijn in september 2020 conceptvoorstel opgesteld voor de (Rijks-)havenmeesters (RHM) van Den Helder, Westerschelde, Scheveningen, Amsterdam en Groningen Seaports (GSP).

5.5.3 Actualisatie informatiedelingsovereenkomst

De actualisering van de huidige informatiedelingsovereenkomst 2012, een overeenkomst gebaseerd op (en wordt vereist door) de Wet Politiegegevens (Wpg), het Besluit Politiegegevens en de Uitvoeringsregeling Algemene wet rijksbelastingen, is ter hand genomen. Met een Wpg-jurist van de Koninklijke Marechaussee zijn de eerste stappen gezet tot een conceptvoorstel te komen dat vervolgens besproken zal worden met juristen van de betrokken diensten.



6 Financiële verantwoording

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de herziene begroting 2020. De basis voor deze begroting ligt in het Gecombineerd Jaarplan. De begroting van de Kustwacht is opgebouwd uit drie soorten uitgaven, te weten:

- Exploitatieuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK & DMO/JIVC).
- Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK & DMO/JIVC).
- Exploitatieuitgaven in de begrotingen van de departementen (kosten).

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

Met het vaststellen van de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) in 2019 en het Sturingsmodel Kustwacht Nederland in 2020 zijn de financiële spelregels vastgelegd. De beide adviesrapporten van Van Maanen vormden daarbij het uitgangspunt. De Kustwacht rapporteert financieel in een verantwoordingscyclus van rapportages per vier maanden. Eventuele bijzonderheden bij de cijfers worden hieronder toegelicht.

De Covid-19 maatregelen hebben slechts beperkte invloed gehad op de realisatie van de budgetten, als gevolg van aangepaste inzet of beperkingen bij de uitvoering van projecten. Waar van toepassing worden de maatregelen als oorzaak genoemd.

6.2 Exploitatieuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC)

In deze paragraaf komen de exploitatieuitgaven van de Kustwacht aan bod. De reguliere exploitatieuitgaven zijn onderdeel van de kas/verplichtingen administratie van CZSK. De exploitatieuitgaven van het Maritiem Operatiecentrum (MOC) zijn onderdeel van de kas/verplichtingenadministratie van DMO/JIVC. De basis voor deze exploitatieuitgaven ligt in het door de Raad in november 2016 goedgekeurde DMP-B-document en de door de Stuurgroep Materieel Projecten geaccordeerde Herijkingsnota's. Beperkte over- en onderschrijdingen worden opgevangen in de begroting van Defensie.

In onderstaande tabel worden de exploitatieuitgaven per 31 december 2020 afgezet tegen de herziene begroting 2020 uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatieuitgaven van de Kustwacht is in 2020 als volgt:

| Exploitatie uitgaven | | | | | | bedragen x € 1.000,- | |
|--|---------------|--------------|----------------------|---------------|------------|----------------------|--|
| Uitgaven (exploitatie) | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % | | |
| > Kustwachtvliegtuigen | 8.240 | 1.142 | 9.382 | 8.156 | 87% | | |
| > Kustwachtschepen Rijksrederij (CZSK) | 12.307 | 3.237 | 15.544 | 15.544 | 100% | | |
| > Bedrijfsvoering (CZSK) | 2.881 | 143 | 3.024 | 3.345 | 111% | | |
| > Exploitatie uitgaven MOC (DMO/JIVC) | 2.127 | 1.355 | 3.482 | 2.942 | 84% | | |
| > Delta exploitatie uitgaven MOC (DMO/JIVC) | 1.266 | -900 | 366 | 0 | 0 | | |
| Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht | 26.821 | 4.977 | 31.798 | 29.986 | 94% | | |

Tabel 14: Realisatie exploitatie uitgaven Kustwacht

Over het algemeen laten de exploitatieuitgaven gedurende het jaar een lineair verloop zien, met uitzondering van de uitgaven voor de Kustwachtschepen van de Rijksrederij omdat deze factuur eenmaal per jaar in zijn geheel wordt betaald.

6.2.1 Kustwachtvliegtuigen

Op 8 juni 2020 vond op vliegbasis Eindhoven een landingsongeval plaats met één van beide Kustwachtvliegtuigen. Hiervan werden na inspectie de reparatie- en



inspectiekosten samen geschat op bijna 1.000 k€. In het exploitatiebudget van de Kustwacht is hiervoor onvoldoende dekking aanwezig. Defensie heeft zich als beheerder garant gesteld voor de uitgaven voortvloeiend uit dit ongeval en 1.000 k€ aanvullend budget ter beschikking gesteld aan de Kustwacht. Uiteindelijk bleek binnen het Kustwachtbudget echter voldoende ruimte aanwezig om de schade te accommoderen en is het aanvullend budget teruggevloeid naar Defensie.

6.2.2 *Kustwachtschepen Rijksrederij*

Met ingang van 2018 is de Rijksrederij aangesloten op de Rijksbegrotingscyclus, waardoor de tarieven ruim voor aanvang van het uitvoeringsjaar bekend zijn. Het in de begroting van Defensie hiervoor beschikbare budget van 12.307 k€ is vanuit de begroting van IenW aangevuld voor de inzet van de betonningsvaartuigen en de ETV met 2.932 k€ en vanuit het bedrijfsvoeringsbudget van de Kustwacht met 305 k€ voor de inzet van de Barend Biesheuvel en de beide Arenden.

6.2.3 *Bedrijfsvoering*

In 2020 is de bedrijfsvoering van de Kustwacht verder gemoderniseerd. Onder andere het verder ontwikkelen en inrichten van de digitale leeromgeving, de doorontwikkeling van kennismanagement en verbeteren van informatiemanagement aan Kustwachtzijde (in relatie tot JIVC) hebben geleid tot hoge uitgaven.

Op het bedrijfsvoeringbudget heeft een mutatie plaatsgevonden van per saldo 143 k€. Dit saldo wordt veroorzaakt door enerzijds een mutatie ten gunste van de kustwachtschepen Barend Biesheuvel en de Arenden (-305 k€, zie boven) en de overheveling van budget voor het inrichten van extra operationele desk in het kader van Windenergie op Zee (-213k €) naar DMO/JIVC (MOC) en anderzijds door het toekennen van bedrijfsvoeringbudget voor de uitbreiding van 23 FTE die in 2020 haar beslag heeft gekregen en aanvullende FTE's in het kader van Windenergie op Zee (+398 k€) en prijsbijstelling over 2019 en 2020 (+263 k€).

6.2.4 *Exploitatie uitgaven MOC (JIVC)*

De exploitatie van de informatievoorziening van de Kustwacht is in beheer bij DMO/JIVC van Defensie en wordt op dit budget gerealiseerd. In 2020 is voor het eerst het delta-exploitatiebudget uit het project MOC aangewend ten behoeve van de instandhouding van ICT-infrastructuur van de Kustwacht.

De budgetmutatie van per saldo 1.355 k€ is opgebouwd uit een overheveling vanuit het bedrijfsvoeringsbudget van de Kustwacht voor het inrichten van een extra operationele desk in het kader van Windenergie op Zee (+213 k€, zie boven), het toekennen van ICT-exploitatiebudget voor de uitbreiding met 23 FTE die in 2020 haar beslag heeft gekregen en aanvullende FTE's in het kader van Windenergie op Zee (+170 k€) en de aanwending van delta-exploitatiebudget (+900 k€) en een toegekende prijsbijstelling (+72 k€).

6.2.5 *Delta Exploitatie uitgaven MOC*

Dit budget is conform het DMP-B-document toegevoegd aan het exploitatiebudget voor het MOC, bestemd voor de exploitatie van nieuwe ICT-middelen. Hiermee is het JIVC integraal verantwoordelijk voor de instandhouding van ICT-middelen van de Kustwacht, inclusief het daarbij behorend budget. Uit dit budget is in de tweede periode 900 k€ overgeheveld naar het exploitatiebudget MOC op basis van het verloop van de realisatie van dit budget en de uitgestelde oplevering van de applicaties van release 1. Het budget dat in 2020 niet is aangewend blijft beschikbaar voor het project.

6.3 **Investeringsuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC)**

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de investeringen voor de Kustwacht opgenomen voor de vier urgente behoeftstellingen op ICT-gebied, de walradar en het MOC. De investeringen zijn op twee plaatsen ondergebracht in de Defensiebegroting, namelijk bij DMO/JIVC en CZSK. De voortgang van de



investeringen wordt periodiek gerapporteerd in de Stuurgroep Materieelsprojecten.

Het verloop van deze uitgaven kent een grillig karakter, omdat er nauwelijks periodieke uitgaven zijn. Facturen worden betaald op basis van afgeronde (deel)projecten.

| Investeringen | | | | | | bedragen x € 1.000,- | |
|---|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------|----------------------|--|
| Investeringen | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % | | |
| > Investeringen ICT, 4 urgente behoeftstellingen (CZSK) | 0 | 1.644 | 1.644 | 479 | 29% | | |
| > Investeringen walrader (CZSK) | 950 | 0 | 950 | 0 | 0% | | |
| > Investeringen MOC (DMO/JIVC) | 7.051 | 4.017 | 11.068 | 8.123 | 73% | | |
| Totaal investeringen Kustwacht | 8.001 | 5.661 | 13.662 | 8.602 | 63% | | |

Tabel 15: Realisatie investeringsuitgaven Kustwacht

- 6.3.1** *Vier urgente behoeftstellingen (CZSK)*
 Het resterende budget (incl. prijsbijstelling) uit 2019 is doorgeschoven naar 2020 en veroorzaakt de budgetmutatie. De vervanging van het rekencentrum is afgerond, de overige drie, radiocommunicatie gerelateerde behoeftstellingen (de vervanging VHF zend- en ontvangers, de vervanging Digital Selective Calling (DSC) systeem en de upgrade Radiobediensysteem (RBS)) worden in één project gerealiseerd. De vervanging van het VHF en DSC is op peildatum 31 december 2020 vrijwel gereed. Het project MOC Kustwacht heeft in het afgelopen jaar de vervanging van het RBS ter hand genomen. Het restant van het budget wordt doorgeschoven naar 2021.
- 6.3.2** *Walrader (CZSK)*
 Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walrader hebben ertoe geleid dat er nog geen uitgaven zijn gedaan in 2020. Het resterende budget van 950 k€ uit 2020 zal worden gehefaseerd naar latere jaren.
- 6.3.3** *Investeringen MOC*
 Het budget is gebaseerd op de herijkingsnota van 17 februari 2020. Herfasering van niet-gerealiseerd budget in 2019 heeft na deze herijkingsnota geleid tot een mutatie op het budget in 2020. De migratie naar de werkplekdiensten van Defensie (Mulan) van het Kustwacht netwerk is grotendeels afgerond in 2020, de oplevering van vier applicaties onder release 1 zijn vertraagd. Het resterende budget uit 2020 zal worden gehefaseerd naar latere jaren middels een nieuwe herijkingsnota.

6.4 Exploitatieuitgaven in de begrotingen van departementen (kosten)

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

De basis voor deze uitgaven ligt in het Gecombineerd Jaarplan.

Met de presentatie van deze uitgaven wordt invulling gegeven aan de eis van de Algemene Rekenkamer om de integrale kosten van Kustwacht taken in Nederland te presenteren.

In onderstaande tabel wordt de realisatie van de exploitatieuitgaven bij de departementen per 31 december 2020 afgezet tegen de begroting uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. De realisatie exploitatieuitgaven in de begroting van de departementen is als volgt:



| Kosten | | | | | | bedragen x € 1.000,- | |
|--|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------|----------------------|--|
| Kosten (materieel/personeel/overig) | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % | | |
| Politie, totale inzet: | 1.944 | 20 | 1.964 | 1.453 | 74% | | |
| Financiën/Douane, totale inzet | 1.153 | 159 | 1.312 | 1.312 | 100% | | |
| > Uitbreiding personeel CZSK KWC (23 FTE) | 2.300 | -763 | 1.537 | 1.436 | 93% | | |
| > Scheepsvaartveiligheid WoZ salarissen WO/BA/PL | 363 | -60 | 303 | 227 | 75% | | |
| > Overige inzet vanuit Defensie | 8.479 | 0 | 8.479 | 8.774 | 103% | | |
| Defensie, totale inzet | 11.142 | -823 | 10.319 | 10.437 | 101% | | |
| > Bijdrage inhuur helikopters voor SAR-taak | 8.900 | 0 | 8.900 | 8.966 | 101% | | |
| > Bijdrage EVT en betonningsvaartuigen KWNL | 3.400 | -2.932 | 468 | 0 | 0% | | |
| > Scheepsvaartveiligheid WoZ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | | |
| > Overige inzet van Infrastructuur en Waterstaat | 2.332 | 80 | 2.412 | 2.153 | 89% | | |
| Infrastructuur en Waterstaat, totale inzet | 14.632 | -2.852 | 11.780 | 11.119 | 94% | | |
| Economische Zaken en Klimaat, totale inzet | 4 | 22 | 26 | 12,0 | 50% | | |
| Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, totale inzet | 561 | 34 | 595 | 595 | 100% | | |
| Totaal kosten (materieel/personeel/overig) | 8.001 | 5.661 | 13.662 | 8.602 | 63% | | |

Tabel 16: Realisatie van uitgaven t.b.v. de Kustwacht bij de departementen (kosten)

6.4.1

Inzet Politie

De inzet vanuit de Politie bestaat uit de loonkosten van ingezet personeel en de gevlogen uren met de Politiehelikopter (AW139). De realisatie van de vlieguren van deze helikopter voor de Kustwacht blijft achter door inzet voor toezicht op naleving van maatregelen in het kader van Covid-19.

6.4.2

Inzet Financiën

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van de ingezette Douanemedewerkers. De budget mutatie wordt veroorzaakt door een opgave van Douane dat het aantal opstappers is verhoogd en aanpassing in de salarisschaal van de douane-liaison.

6.4.3

Inzet Defensie

Nadat de reorganisatie van de Kustwacht (+23 FTE) eind 2019 haar beslag heeft gekregen is de vulling van functies voortvarend ter hand genomen door CZSK en waren per 30 april 2020 vrijwel alle nieuwe functies reeds bezet.

Met het oog op de taak, in het kader van scheepvaartveiligheid voor Windenergie op Zee per 1 januari 2021, is een uitbreiding van functies bij de Kustwacht reeds gebudgetteerd in 2020.

De mutaties op deze beide regels betreffen bedrijfsvoerings- en ICT-componenten uit de salarisbudgetten die met de vulling van de functies door CZSK zijn overgeheveld naar respectievelijk het bedrijfsvoering budget van de Kustwacht en DMO/JIVC voor wat betreft ICT-exploitatie (MOC).

De overige inzet van Defensie bestaat uit loonkosten (CLSK, CZSK en KMar) van personeel werkzaam bij de Kustwacht en de inzet van Alkmaarklasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV) voor Kustwachttaken, waarvan de Kustwacht 100 dagen gebruik kan maken.

6.4.4

Inzet Infrastructuur en Waterstaat

De inhuur en uitgaven van helikopters voor SAR-taken is sinds medio 2014 tot medio 2022 in handen van IenW/RWS, waarbij JenV en Defensie bijdragen in de kosten.

In de begroting van IenW is een budget van 3.400 k€ beschikbaar voor de betonningsvaartuigen en de ETV (Noord). Hiervan is in 2020 2.932 k€ overgeboekt naar de Kustwacht ten behoeve van de betaling van het tarief aan de Rijksrederij (zie paragraaf 6.2).



Voor Scheepvaartveiligheid bij Windenergie op Zee was reeds een regel in het Gecombineerd Jaarplan 2021 opgenomen. Budget voor aanvullende inzet van schepen is beschikbaar vanaf 2021.

De overige inzet vanuit IenW bestaat uit de inzet voor de instandhouding van vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen (RWS deel), C2000/P2000 t.b.v. de KNRM en BroNs/Pre SAR. Ook de loonkosten van ingezet RWS en ILT-personeel vallen hieronder. De budgetmutatie van per saldo 118 k€ is een verhoging van het budget voor C2000/P2000 t.b.v. de KNRM (+12 k€) en BroNs/Pre SAR (+15 k€) alsmede een aanpassing in de kosten van de FTE'n (+91 k€) op verzoek RWS. De inzet van ILT is achtergebleven in verband met Covid-19 maatregelen, waardoor er alleen in de eerste drie maanden van 2020 controles zijn uitgevoerd.

6.4.5 *Inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*

De inzet vanuit Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) bestaat uit de loonkosten van personeel van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De budgetmutatie is veroorzaakt door een opgave van LNV omdat bij verschillende functies de salarisschaal is aangepast.

6.4.6 *Inzet Economische Zaken en Klimaat*

De inzet vanuit Economische Zaken en Klimaat (EZK) bestaat uit loonkosten van personeel van de Staats Toezicht op de Mijnen (SodM). De inzet van controleurs is verhoogd waardoor een budgetmutatie is ontstaan, echter er zijn minder controles uitgevoerd wat heeft geleid tot een lagere realisatie.

6.5 **Totaaloverzicht uitgaven & kosten**

De kostprijs van de Kustwacht voor het uitvoeren van haar reguliere taken bestaat uit exploitatieuitgaven en investeringsuitgaven van de Kustwacht, en exploitatieuitgaven in de begrotingen van de betrokken departementen ten behoeve van de Kustwacht (kosten).

Door deze drie bij elkaar op te tellen ontstaat de integrale kostprijs van de Kustwacht die inzichtelijk is gemaakt conform de eis van de Algemene Rekenkamer. Dit betreft de totale kosten van de Kustwacht voor het Rijk en de Politie in 2020.

| Integrale kostprijs | | | | | | bedragen x € 1.000,- | |
|---|---------------|--------------|----------------------|---------------|------------|----------------------|--|
| Uitgaven, investeringen & kosten | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % | | |
| Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht | 26.821 | 4.977 | 31.798 | 29.986 | 94% | | |
| Totaal investeringen Kustwacht | 950 | 5.661 | 13.662 | 8.602 | 63% | | |
| Totaal kosten (materieel/personeel/overig) | 29.436 | -3.440 | 25.939 | 24.929 | 96% | | |
| Totaal uitgaven & kosten Kustwacht | 64.258 | 7.198 | 13.662 | 63.518 | 89% | | |

Tabel 17: Overzicht integrale kostprijs Kustwacht



7 Bedrijfsvoering

7.1 Inleiding

De afdeling bedrijfsvoering is verantwoordelijk voor de ondersteunende processen van de Kustwacht, zoals opleidingen, beveiliging, projectondersteuning, managementinformatie, informatievoorziening en managementondersteuning. Om dit in samenhang uit te voeren is de afdeling belast met het opstellen van zowel interne als externe plannen en rapportages, het verzorgen van opleidingen, het beheren van operationele en ondersteunende processen en het beheer van IV/ICT-middelen. In de loop van 2020 zijn de nieuwe functies als gevolg van de reorganisatie binnen de afdeling volledig gevuld.

7.2 Informatievoorziening

In het jaar 2020 is met extra ingehuurd capaciteit invulling gegeven aan de taken van bureau informatievoorziening. Zo zijn diverse (verouderde) applicaties instandgehouden en heeft voortdurend en intensief afstemming plaatsgevonden van het operationeel, tactisch en strategisch beheer met JIVC en inhoudelijk over de voortgang van het MOC-project en is het Service Level Agreement met JIVC geactualiseerd.

De beschikbaarheid van de operationele systemen is essentieel voor de taakuitvoering van de Kustwacht. Om deze reden heeft afgelopen jaar de focus gelegen op het optimaliseren van het incidentmeldingsproces van de operationele systemen. In nauwe samenwerking met technisch beheer JIVC en de Service Desk Defensie(SDD) zijn bestaande afspraken vernieuwd. Als gevolg van de uitbreiding van personeel heeft tevens een herschikking plaatsgevonden van werkplekken binnen het Kustwachtcentrum.

De beveiliging van het kustwacht netwerk vereiste ook in 2020 de aandacht. Om de kwetsbaarheid te verkleinen zijn technische, functionele en organisatorische beveiligingsmaatregelen genomen, zoals een versnelde migratie naar de Defensie-omgeving (Mulan) die in 2020 is ingezet en begin 2021 zal zijn voltooid.

In 2020 is een start gemaakt om samen met partners en/of externe leveranciers (gegevenslevering)overeenkomsten op te stellen en/of te vernieuwen. Ook dit geschiedt in samenwerking met JIVC, waarbij de functionele behoefte van de Kustwacht centraal staat en de operationele inzetbaarheid gewaarborgd dient te blijven tijdens de veranderingstrajecten van de Kustwacht.

7.3 Algemene Verordening Gegevensbescherming

In 2019 is gestart met de implementatie van de AVG bij de Kustwacht, wat in 2020 een vervolg heeft gekregen. Een belangrijk onderdeel van compliance is de verantwoordingsplicht, waarvoor een register wordt opgesteld en verwerkersafspraken worden gemaakt met partners. Hiertoe is in 2020 een externe deskundige ingehuurd en is gewerkt aan een e-learning module cyber- en AVG-veiligheid om de bewustwording bij de Kustwacht en haar partners te vergroten. Op 9 september 2020 heeft de Defensie Functionaris Gegevensbescherming een informeel bezoek gebracht aan de Kustwacht en heeft zich op de hoogte gesteld van de stappen die de Kustwacht op dit gebied neemt.

7.4 Opleidingen

Reeds een aantal jaar is het Kennis Managementsysteem Kustwacht (KMK) in gebruik om kennis op te slaan en bedrijfsprocessen vast te leggen. Het beheer van het systeem is ondergebracht bij de afdeling bedrijfsvoering.



De instroom van personeel als gevolg van de reorganisatie heeft in 2020 veel beslag gelegd op de opleidingscapaciteit van de Kustwacht. De gemoderniseerde (e-)opleiding voor nieuwe Kustwachtmedewerkers en personeel dat tijdelijk bij de Kustwacht te werk wordt gesteld vanuit de diensten heeft zich in 2020 ruimschoots bewezen, toen fysiek onderwijs niet meer mogelijk bleek ten gevolge van Covid-19 maatregelen. Hierdoor hebben alle klassen in hun voor 2020 geplande opleidingen af kunnen ronden.

In 2020 is de ontwikkeling van de Boarding Officer afgerond met de pilot van een Boarding Officer Safety Training in het kader van het handhavingconcept Kustwacht.

7.5 Communicatie

De afdeling communicatie is begin 2020 uitgebreid als gevolg van de reorganisatie. De fysieke beperkingen als gevolg van de Covid-19 maatregelen leiden tot het niet doorgaan van evenementen en bezoeken. De afdeling heeft actief geparticipeerd in het interne crisisteam van de Kustwacht, wat veel capaciteit vergde. Op social media en op de website is gewezen op de impact van de maatregelen o.a. voor de watersport. Ook is aandacht besteed aan de gevolgen voor de Kustwachtorganisatie. Er zijn verschillende artikelen hierover online geplaatst op de website en in social media.

7.5.1 Ontwikkeling

De communicatieproducten zijn in 2020 verder geprofessionaliseerd met de vernieuwing van flyers en brochures. Video-opnames konden in verband met Covid-19 maatregelen niet doorgaan, waardoor onder andere het vernieuwen van de corporate video met de partners geen doorgang heeft kunnen vinden.

7.5.2 Website

De website van de Kustwacht heeft in 2020 diverse aanpassingen ondergaan om informatie eenvoudiger te kunnen vinden en de gebruiksvriendelijkheid te verhogen. In 2020 zijn de eerste stappen gezet naar een nieuwe website.

7.5.3 Livestream

In verband met beperkingen op fysieke nam de Kustwacht digitaal deel aan de Wereldhavendagen in Rotterdam en is een live beeld gegeven achter de schermen bij de Kustwacht en beschikbaar gemaakt op YouTube.

7.5.4 Persvoorlichting

Persvoorlichting over incidenten en bij opschalingssituaties wordt ondersteund door collega's als onderdeel van de crisisorganisatie van de Kustwacht. Met dit kleine team is antwoord gegeven op door de media gestelde vragen over incidenten. Onderwerpen en incidenten waar veel media-aandacht voor was in 2020 waren:

- het Containerschip OOCL Rauma, verlies containers (februari);
- het Routeadvies containerschepen boven Waddeneilanden (februari);
- het Surfdrاما met vijf slachtoffers in Scheveningen (mei);
- diverse zoekacties naar zwemmers langs de Noordzeekust (zomer);
- de aanpassing routeadvies containerschepen boven Waddeneilanden (november);
- de melding van mogelijke containers op de zeebodem in Duitse deel van de Noordzee (december).



Bijlage 1: Associated support

Monitoring Niet-militaire NAVO-schepen

In 2018 is besloten om met ingang van 2020 de rapportage over ondersteuning door Kustwachteenheden, tijdens de reguliere uitvoering van de Kustwachttaken, aan een van de netwerkpartners ten behoeve van andere overheidstaken (associated support) in een aparte paragraaf te laten plaatsvinden. Deze aanvullende nationale inzet heeft niet geleid tot een afname van inzet van het vliegtuig voor Kustwachttaken.

In 2020 heeft de Kustwacht 26 keer de passage van niet-NAVO-schepen door de Noordzee gemonitord tijdens de uitvoering van reguliere Kustwachttaken. Hieronder een overzicht per maand.

| | Niet NAVO-schepen |
|---------------|-------------------|
| januari | 1 |
| februari | 1 |
| maart | 3 |
| april | 3 |
| mei | 0 |
| juni | 0 |
| juli | 1 |
| augustus | 2 |
| september | 2 |
| oktober | 3 |
| november | 6 |
| december | 4 |
| Totaal | 26 |

*Assistentie veiligheidsregio's*

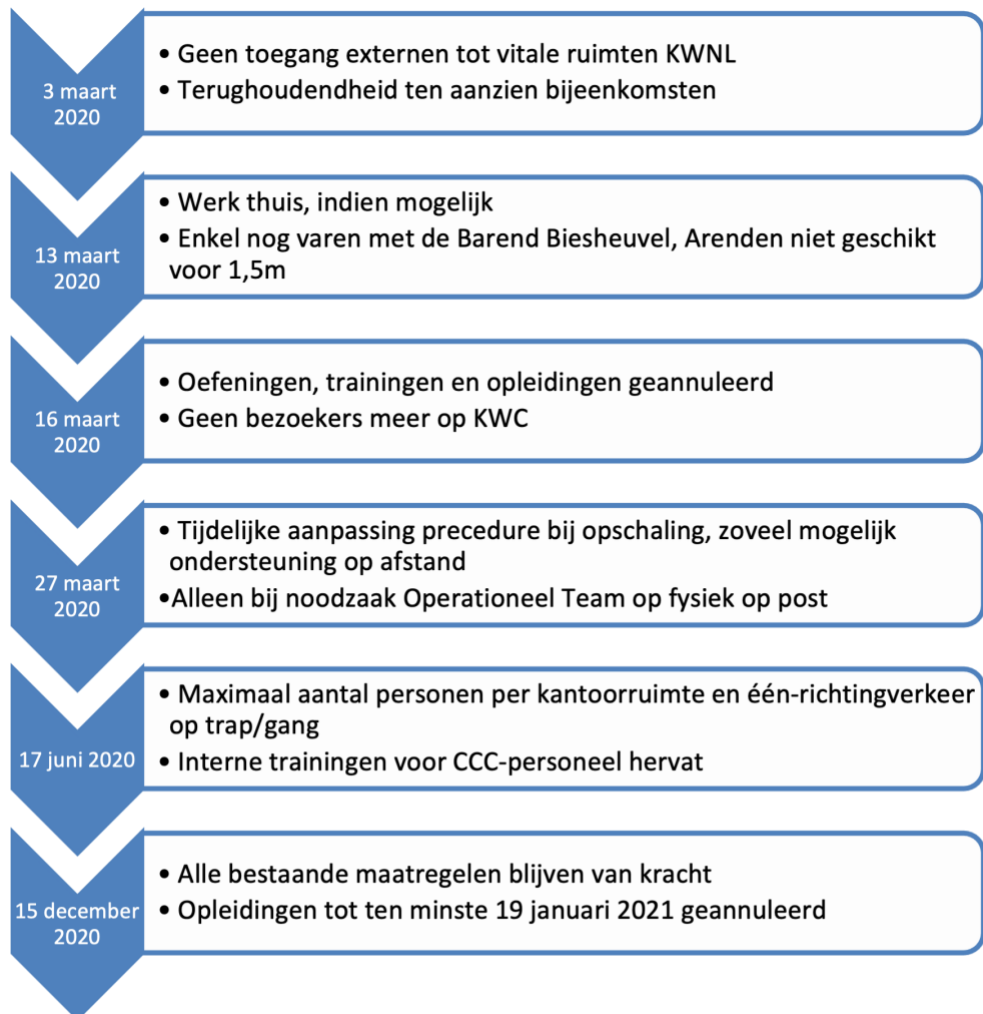
Op verzoek van het Landelijk Operationeel Team-Corona (LOT-C) is het Kustwachtvliegtuig in het afgelopen jaar ingezet ten behoeve van toezicht op de naleving van aanscherpte maatregelen in het kader van Covid-19.

In dit kader zijn in de periode maart t/m juni 2020 combinatie-vluchten uitgevoerd waarin de reguliere Kustwacht GTB-vluchten konden worden gecombineerd met toezicht op de naleving van de maatregelen. Deze aanvullende nationale inzet heeft niet geleid tot een afname van inzet van het vliegtuig voor Kustwachttaken.

| | Aantal vluchten |
|---------------|-----------------|
| maart | 2 |
| april | 14 |
| mei | 18 |
| juni | 1 |
| juli | 0 |
| augustus | 0 |
| september | 0 |
| oktober | 0 |
| november | 0 |
| december | 0 |
| Totaal | 35 |



Bijlage 2: Tijdlijn Covid-19 maatregelen





Bijlage 3: Afkortingen

| | |
|-----------|---|
| ADR | Audit Dienst Rijk |
| AIS | Automatic Identification System |
| ALTO | Afdeling Luchttransport en Tankeroperaties |
| APB | Activiteitenplan en Begroting |
| BMO | Wet bestrijding Maritieme Ongevallen |
| BOA | Buitengewoon Opsporings Ambtenaar |
| CCC | Communicatie en Coördinatiecentrum |
| CLSK | Commando Luchtstrijdkrachten |
| COLREG | Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea |
| COMSAR | Committee on Radio communications and Search and Rescue |
| CSO | Company Security Officer |
| CZSK | Commando Zeestrijdkrachten |
| DGLM | Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken |
| DGPS | Differential Global Positioning System |
| DKW | Directeur Kustwacht |
| DSC | Digital Selective Calling |
| DVP | Dienstverleningsplan |
| EEZ | Exclusieve Economische Zone |
| EFCA | European Federation of Concrete Admixtures Associations |
| EFCA | European Fisheries Control Agency |
| EMS | Europese Maritieme Strategie |
| EMSA | European Maritime Safety Agency |
| ETV | Emergency Towing Vessel |
| EU | Europese Unie |
| Frontex | Frontières extérieures |
| FTE | Full Time Equivalent |
| GMDSS | Global Maritime Distress and Safety System |
| GPS | Global Positioning System |
| GTB | Geïntegreerd Toezicht Buitengrens |
| HHP | Beleidsplan Handhaving |
| HID | Hoofdingenieur-directeur |
| IenW | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| IALA | International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities |
| IAMSAR | International Aeronautical and Maritime Search and Rescue |
| IBP-NZ | Incident bestrijdingsplan Noordzee |
| ICAO | International Civil Aviation Organisation |
| ICT | Informatie-en communicatietechnologie |
| IGO | Informatie Gestuurd Optreden |
| ILT | Inspectie Leefomgeving en Transport |
| IMO | International Maritime Organization |
| ISAC | Information Sharing and Analysis Centre |
| ISPS code | International Ship and Port facility Security Code |
| JRCC | Joint Rescue Coordination Centre |
| KMar | Koninklijke Marechaussee |
| KNBRD | Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen |
| KNRM | Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij |
| KOA | Kustwacht Opsporings Ambtenaar |
| KSF | Kritische Succes Factor |
| KW | Kustwacht |
| KW4 | Kustwachtviermanschap |
| KWC | Kustwacht Centrum |
| LRIT | Long Range Identification & Tracking |
| LVC | Luchtverkenningcapaciteit |
| MarNIS | Maritime Navigation and Information Services |
| MAS | Maritime Assistance Services |
| MATLOG | Materieellogistiek |
| MBV | Mijnenbestrijdingsvaartuig |



| | |
|---------|--|
| MEDEVAC | Medische Evacuatie |
| MIK | Maritiem informatie knooppunt |
| MIRG.nl | Maritime Incident Response Group Netherlands |
| MOU | Memorandum of Understanding |
| MRCC | Maritime Rescue Coordination Centre |
| MSP | Maritieme Securityplan |
| NCP | Nationaal Continentaal Plat |
| NCSR | Navigation Communications Search and Rescue |
| NP/LE | Nationale Politie / Landelijke Eenheid |
| NSV | Nood-, Spoed-en Veiligheidsverkeer |
| NVWA | Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit |
| OM | Openbaar Ministerie |
| OT | Operationeel Team |
| P&C | Planning en Control |
| PKHN | Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee |
| POR | Place of Refuge |
| PV | Proces Verbaal |
| RBN | Regionaal Beheersteam Noordzeerampan |
| RCC | Redding en Coördinatie Centrum |
| RCT | Regionaal Crisis Team |
| 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 |
| RvdK | Raad voor de Kustwacht |
| RWS | Rijkswaterstaat |
| SAMIJ | Samenwerkingregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied |
| SAR | Search and Rescue |
| SG | Secretaris-Generaal |
| SHEQ | Safety, Health, Environment and Quality |
| SodM | Staatstoezicht op de Mijnen |
| SOLAS | Safety of Life at Sea |
| SOP | Standard Operational Procedure |
| SRR | Search and Rescue Region |
| SSAS | Ship Security Alert System |
| SSN | Safe Sea Net |
| STZ | Scheepvaartwet Territoriale Zee |
| TTW | Territoriale wateren |
| JenV | Ministerie van Justitie en Veiligheid |
| VMP | Vaarwegmarkeringsplan |
| VMS | Veiligheidsmanagementsysteem |
| VR's | Veiligheidsregio's |
| VTS | Vessel Traffic Services |
| WVL | RWS dienst Water, Verkeer en Leefomgeving |
| Z&D | Zee en Delta, Rijkswaterstaat |