



## **Het jaarverslag 2019 van Kustwacht Nederland**

Versie: 1.0  
Status: Definitief concept



## Colofon

Ministerie van Defensie  
Commandant Zeestrijdkrachten  
Kustwachtcentrum

Rijkszee- en Marinehaven  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

Vragen/informatie?

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



## Voorwoord

Het jaar 2019 stond voor de Kustwacht in het teken van veel ontwikkelingen op het gebied van operaties en bedrijfsvoering ter uitvoering van de visie 2020.

Een belangrijke en zichtbare stap in de ontwikkeling van de Kustwacht is de reorganisatie van het Kustwachtcentrum die in 2019 haar beslag heeft gekregen. Voor de Kustwacht betekent dit dat de uitbreiding van 23 VTE'n die reeds in 2017 is goedgekeurd nu invulling krijgt. Ook stelt deze uitbreiding de organisatie beter in staat om de haar toegewezen taken uit te voeren en input te geven aan de verdere modernisering van de Kustwacht. De vulling van deze functies zal naar verwachting in 2020 zijn voltooid.

De nieuwe Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) die het samenwerkingsverband van de Kustwacht beschrijft is in 2019 afgerond en ondertekend door de Ministers van IenW en Defensie. Met het schrijven van het Sturingsmodel, dat invulling geeft aan de in het ROKN geschetste kaders en beschrijft hoe de Kustwacht met haar partners samenwerkt, is in 2019 grote vooruitgang geboekt. De operationele overeenkomsten tussen de Kustwacht en haar partners zullen vervolgens ook worden geactualiseerd.

Een belangrijke nationale ontwikkeling is de aanstaande grootschalige bouw van windparken op het Nederlandse EEZ onder het energieakkoord "Windenergie op Zee". Het toezicht op deze parken en het veilig houden van de Noordzee in en rond deze parken zullen de komende jaren een aanzienlijke bijdrage vergen van de Kustwacht en haar partners. De consequenties hiervan worden verder uitgewerkt en moeten worden gezien in combinatie met een steeds intensiever gebruik van de zee door scheepvaart, een toename van grotere schepen en vrachtvolume, ontwikkelingen op het gebied van cyber security, van autonoom varen en ontwikkelingen rond het gebruik van maritieme drones.

Internationale ontwikkelingen op het gebied van Maritime Security, de European Coast & Border Guard en de gevolgen van Brexit zullen in de toekomst eveneens de aandacht eisen van de Kustwacht. Vast staat dat deze meerjarige ontwikkelingen gevolgen zullen hebben voor de Kustwacht en de uitvoering van haar taken.

Jan van Zanten  
Directeur Kustwacht



## Managementsamenvatting

Voor de Kustwacht Nederland was 2019 een uitdagend en druk jaar. Een jaar waarin de reguliere kustwachttaken op het gebied van dienstverlening en handhaving zijn uitgevoerd en waarin voortgang is geboekt bij de voortgaande modernisering van de Kustwacht.

In de nacht van 1 op 2 januari 2019 verloor MSC Zoe honderden containers in zee boven de Waddeneilanden. Het incident heeft veel capaciteit gevraagd van het personeel van de Kustwacht en haar middelen. De nasleep van het incident zal mogelijk nog jaren in beslag nemen.

De dienstverleningstaken van de Kustwacht zijn grotendeels conform de normen uitgevoerd. De inzetbaarheid van het Kustwachtvliegtuig verdient blijvende aandacht door toenemende technische complicaties en personele tekorten. De SAR-helikopters zijn de laatste maanden van 2019 veelvuldig onderwerp van gesprek.

De handhavingstaken zijn eveneens grotendeels conform de gestelde opdrachten uitgevoerd. De bezetting van de handhavingstaken is gedurende 2019 verbeterd wat een positief effect heeft op de uitvoering van deze taken op zee.

Op 25 mei 2019 is, tijdens de oefening Livex, door de Ministers van IenW en Defensie de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) ondertekend. Deze regeling beschrijft de organisatie en het samenwerkingsverband van de Kustwacht en is op 28 mei gepubliceerd in de Staatscourant. De ROKN vervangt het Besluit Instelling Kustwacht uit 2007.

Sinds 28 mei 2019 heeft de Kustwacht bovendien een nieuwe directeur, die voortbouwt aan een moderne organisatie, die berekend is om haar taken effectief en efficiënt uit te voeren.

In dat kader is de reorganisatie die in het laatste kwartaal van 2019 heeft plaatsgevonden, middels een uitbreiding met 23 VTE's, een belangrijke mijlpaal. Eind 2019 zijn de eerste nieuwe medewerkers begonnen aan hun nieuwe baan bij de Kustwacht.

De modernisering van het opleidingstraject is in 2019 verder gegaan. Het aantal E-learning modules is uitgebreid en samenwerking met nieuwe en bestaande partners heeft geleid tot verbetering van de opleidingen van toekomstige en bestaande medewerkers van de Kustwacht.

Op het gebied van ICT zijn vervolgstappen gezet om de technische, en operationele, kwetsbaarheid te doen afnemen. De systemen en servers zijn voor het grootste deel vervangen. De komende jaren zullen in het teken staan van ontwerp en nieuwbouw van ICT en infrastructuur voor het Maritiem Operatie Centrum.

De projecten voor de vervanging van de SAR-helikopters en de Dorniers liggen op schema en hebben geleid tot een goed afgewogen pakket van eisen voor de vliegende middelen voor de toekomst.

Het Project Varende Middelen heeft geleid tot een meer uniforme wijze van werken op zee en verbetering van de aansturing vanuit het Kustwachtcentrum. De voorbereidende werkzaamheden voor de ontwikkeling van een nieuw vaartuig voor de Kustwacht zijn begin 2019 tijdelijk gestaakt.



## Inhoud

<b>Colofon</b> .....	<b>3</b>
<b>Voorwoord</b> .....	<b>4</b>
<b>Managementsamenvatting</b> .....	<b>5</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht</b> .....	<b>9</b>
1.1 Inleiding .....	9
1.2 Project Maritiem Operatie Centrum (MOC).....	9
1.3 Vier urgente behoeftestellingen .....	9
1.4 Project Varende Middelen .....	9
1.5 Projecten Vliegende Middelen .....	10
1.6 Personele uitbreiding en reorganisatie .....	10
1.7 Regeling Organisatie Kustwacht Nederland .....	11
1.8 Frontex.....	11
1.9 Maritime Security .....	11
<b>2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken</b> .....	<b>12</b>
2.1 Algemeen .....	12
2.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV).....	13
2.3 Opsporing en redding (SAR) .....	13
2.4 Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.nl).....	14
2.5 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB).....	14
2.6 Noodsleephulp .....	14
2.7 Noodhaven.....	14
2.8 Medische hulpverlening.....	14
2.9 Nautisch beheer .....	15
2.10 Maritime Security .....	16
2.11 Explosieven-opruiming .....	17
<b>3 Operationele verantwoording handhavingstaken</b> .....	<b>18</b>
3.1 Algemeen .....	18
3.2 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee .....	18
3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving .....	18
3.4 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit .....	18
3.5 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid .....	19
<b>4 Middelen</b> .....	<b>20</b>
4.1 Varende middelen .....	20
4.2 Vliegende middelen .....	21
4.3 Personeel .....	25



<b>5</b>	<b>Verantwoording beleidsadvies &amp; beleidsontwikkeling .....</b>	<b>26</b>
5.1	Nautisch beheer .....	26
5.2	SHEQ .....	26
5.3	Maritime Security .....	27
5.4	Handhaving .....	28
<b>6</b>	<b>Financiële verantwoording.....</b>	<b>29</b>
6.1	Inleiding .....	29
6.2	Exploitatieuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC) .....	29
6.3	Investeringsuitgaven in de Kustwachtbegroting (CZSK & DMO/JIVC) ..	30
6.4	Exploitatieuitgaven in de begrotingen van departementen (kosten) ....	31
6.5	Totaaloverzicht uitgaven & kosten .....	33
<b>7</b>	<b>Bedrijfsvoering .....</b>	<b>34</b>
7.1	Inleiding .....	34
7.2	Informatievoorziening.....	34
7.3	Algemene Verordening Gegevensbescherming .....	34
7.4	Kustwacht E-cademy .....	34
7.5	Communicatie .....	34
	<b>Bijlage 1: Associated support .....</b>	<b>36</b>
	<b>Bijlage 2: Afkortingen.....</b>	<b>37</b>



## Inleiding

Voor u ligt het Jaarverslag 2019. 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 Project Maritiem Operatie Centrum (MOC)

Het project MOC wordt uitgevoerd door Defensie (Joint IV Commando) en realiseert nieuwe huisvesting, vervangt en innoveert de IT-ondersteuning van de Kustwacht. In 2019 is het project overgegaan naar de fase 'implementatie en migratie'.

De Raad voor de Kustwacht heeft in 2019 besloten om de aanzienlijke onbalans tussen het beschikbare budget en de behoefte aan nieuwbouw voor de Kustwacht te repareren.

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) en deze nieuwbouw zal eind 2023 of begin 2024 worden opgeleverd.

## 1.3 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.

Het project Vervanging Rekencentrum Kustwacht is eind 2018 afgerond. De restpunten van dit project zijn overgedragen aan het project MOC Kustwacht, dit betreft onder andere de migratie van de applicatiedienstverlening naar het rekencentrum van Defensie.

De overige drie, radiocommunicatie gerelateerde 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 aan het einde van 2019 in volle gang. De upgrade van het RBS is niet mogelijk gebleken als gevolg van het faillissement van de leverancier, waarop de instandhouding is echter voor langere tijd zeker gesteld middels een andere leverancier. Het project MOC Kustwacht heeft in het afgelopen jaar de vervanging van het RBS ter hand genomen.

## 1.4 Project Varende Middelen

Binnen het project varende middelen is door gegaan met twee elementen:

### 1.4.1 *Project interceptie van uit zee*

De ondersteunende rol van het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) krijgt steeds meer gestalte. Door de uniformiteit van berichtgeving ontstaat een steeds beter en meer toegesneden informatiestroom naar de operationele eenheden. In 2019 is een grote stap gemaakt naar de aanschaf van werkpakken van de samengestelde boardingteams, wat een belangrijke stap is naar uniforme uitrustingsstukken van de verschillende diensten.

Het samenbrengen van de verschillende trainingsafdelingen van de diensten blijft een ambitie vanwege een tekort aan capaciteit bij de verschillende diensten. In 2019 is waardevolle ervaring opgedaan op dit gebied in de Verenigde Staten, dat leidt tot het verder vormgeven van uniforme boardingprocedures.



Het nieuwe Concept of Operations is in voorbereiding. Het verschil in arbeidsvoorwaarden tussen de diensten onderling en tussen de varende eenheden is een blijvend aandachtspunt.

#### 1.4.2 *Project Multi Purpose Vessel*

In de eerste helft van 2019 heeft de Minister van IenW aan de Tweede Kamer gemeld dat de Rijksrederij een pas op de plaats zou doen in het vlootvervangingsprogramma. Naar aanleiding van een aantal externe onderzoeken is besloten om de voorbereidingen voor de aanbesteding van het MPV voor de Kustwacht on hold te zetten. De voorbereidende werkzaamheden voor de ontwikkeling van het Multipurpose Vessel zijn sinds begin 2019 gestaakt. De ontwikkeling van de interceptor als onderdeel van het MPV groot is daarmee eveneens voor onbepaalde tijd vertraagd.

### 1.5 **Projecten Vliegende Middelen**

#### 1.5.1 *Project vervanging Dornier-vliegtuigen*

Het project ter vervanging van de huidige Dornier-vliegtuigen stond de eerste maanden van 2019 in het teken van interdepartementale afstemming op beleids- en operationeel niveau. Het definitief programma van eisen (PvE) en het gunningsmodel zijn allereerst voorgelegd aan de Stuurgroep Materiele Projecten (als adviesgroep voor de Raad). Vervolgens heeft de Raad op 19 maart 2019 ingestemd met publicatie van het project op basis van het voorliggende PvE en het gunningsmodel. Het project is op 15 april 2019 via Negometrix gepubliceerd. De selectiefase is in juni 2019 afgerond, waarna de geselecteerde bedrijven zijn uitgenodigd voor het indienen van hun offertes. Op 6 december 2019 zijn de eerste versies van de offertes ontvangen, waarna een beoordeling van deze offertes plaatsvindt. Het project ligt hiermee op schema.

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

In februari 2019 zijn de resultaten van de eerste marktverkenning bekend geworden. Er bleek meer dan voldoende belangstelling voor dit project. Belangrijkste conclusie was echter dat het toegezegde budget van de partners zou worden overschreden. In interdepartementaal overleg is vervolgens een bijstelling van de uitgangspunten geformuleerd. Op basis van deze bijgestelde eisen is in de loop van 2019 een tweede marktverkenning uitgevoerd. De resultaten van de tweede marktverkenning lieten een besparing van ongeveer 30% zien, waarbij het toegezegde budget echter niet voldoende blijkt. Medio januari 2020 neemt de Raad een besluit over het vervolgtraject voor van de aanbesteding.

### 1.6 **Personele uitbreiding en reorganisatie**

In november 2017 heeft de Raad ingestemd met een personele uitbreiding van het Kustwachtcentrum met 23 VTE. 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 indertijd reeds plaatsgevonden.

In het eerste kwartaal van 2018 is vervolgens het reorganisatietraject gestart dat volgens de URD-methodiek van Defensie wordt uitgevoerd. Afstemming met de medezeggenschap en de vakcentrales is hiervan een essentieel onderdeel. 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 vacature zijn gesteld en gesprekken met kandidaten hebben plaatsgevonden. Vanaf begin november 2019 worden nieuwe medewerkers op deze functies bij het Kustwachtcentrum verwelkomd, onder gelijktijdige afbouw van het aantal ingehuurde krachten.

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 2019 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.



### **1.7 Regeling Organisatie Kustwacht Nederland**

Op 25 mei 2019 is, tijdens de oefening Livex, door de Ministers van IenW en Defensie de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN) ondertekend. Deze regeling beschrijft de organisatie en het samenwerkingsverband van de Kustwacht en is op 28 mei gepubliceerd in de Staatscourant. De ROKN vervangt het Besluit Instelling Kustwacht uit 2007.

De regeling wordt verder uitgewerkt in een aangepaste versie van het zogenaamde Sturingsmodel, dat beschrijft hoe deze samenwerking in Kustwachtverband meer in detail is vormgegeven.

### **1.8 Frontex**

Het Europese agentschap Frontex is verantwoordelijk voor de ondersteuning van lidstaten bij hun grensmanagement. In 2019 is tweemaal gedurende een periode van twee weken een vliegtuig van de Kustwacht hiervoor ingezet. Het operationele doel van de detachering in Griekenland en 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 Griekenland en Italië bedroeg 160 uur en 45 minuten.

### **1.9 Maritime Security**

In 2019 is door de Raad voor de Kustwacht besloten dat de taak Maritime Security met ingang van het uitvoeringsjaar 2021 in een separaat Maritime Security plan voor de Kustwacht zal worden ondergebracht, naast het Dienstverleningsplan en het Handhavingsplan. Tot aan rapportage over het uitvoeringsjaar 2021 zal de verantwoording voor de uitvoering van taken op het gebied van Maritime Security plaatsvinden onder Dienstverlening.



## 2 Operationele verantwoording Dienstverleningstaken

### 2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2019.

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.

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

#### **Incident MSC Zoe**

Op 2 januari verloor MSC Zoë honderden containers in zee boven de Waddeneilanden. Een grote hoeveelheid van deze containers en haar inhoud is aangespoeld. Het incident heeft veel capaciteit gevraagd van het Kustwachtpersoneel en haar middelen. De nasleep van incident zal mogelijk nog jaren in beslag nemen.

#### **Directeurswissel**

Zowel de Kustwacht als de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) hebben sinds mei 2019 een nieuwe directeur. De KNRM is voor de Kustwacht een van de belangrijkste samenwerkingspartners. Beide directeuren werken aan een verdere intensieve samenwerking waarbij de krachten worden gebundeld voor een optimale dienstverlening bij noodsituaties.

#### **Livex**

Op 25 mei 2019 heeft de Kustwacht samen met haar partners een Livex oefening gehouden. Tijdens de oefening werd een massa-evacuatie van een ferry beoefend. Door de nauwe samenwerking tussen de veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond, de Marine, KNRM en onder coördinatie van de Kustwacht is de grote hoeveelheid opvarenden veilig geëvacueerd onder toezien oog van de Ministers van IenW, Defensie en JenV.



### UK-165

Op 28 november 2019 om 05:46LT kwam op het Kustwachtcentrum een EPIRB-alarmering binnen van UK-165 "Lummetje". Rond 08:15LT is het wrak van de UK-165 op de zeebodem aangetroffen. Er is tot 17:00LT doorgezocht, maar zonder resultaat. In de ochtend van 1 december 2019 hebben duikers van Zr.Ms. Makkum de twee vermiste personen gevonden in het schip en geborgen.

### Reddingmuseum

Het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers in Den Helder vertelt het verhaal over maritieme reddingen in Nederland. Enkel ontbrak in het museum de start van al deze reddingen: de Kustwacht. Door de komst van een desk uit het Kustwachtcentrum in Den Helder is deze ontbrekende schakel aan de collectie van het museum toegevoegd. Door de Directeur Kustwacht werd deze in de zomer overhandigd aan het museum en nu is deze voor het publiek te bezichtigen. Bij de desk wordt een korte video getoond met uitleg over de Kustwacht.

## 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 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.

Alarmeringen binnengekomen Kustwachtcentrum			
Jaar	2017	2018	2019
Echt	2272	2459	2365
Vals	479	398	379
<b>Totaal</b>	<b>2708</b>	<b>2857</b>	<b>2744</b>

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. Afgelopen jaar is er gewerkt aan de herziening van het IBP-BroNS, wat heeft geresulteerd in het IBP-MIRG.NL. Vooruitlopend op de definitieve vaststelling in 2020 werken Kustwacht en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond al conform het IBP-MIRG.NL.

In 2019 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij de inzet van het MIRG-team noodzakelijk was.

## 2.5 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

Ten tijde van de incidenten met de MSC Zoe en de UK 165 is het Operationeel Team (OT) van de Kustwacht actief geweest. Deze incidenten zijn beschreven in paragraaf 2.1. Naar beide incidenten is een onderzoek ingesteld door de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid (OVV).

## 2.6 Noodsleephulp

Het Emergency Towing Vessel (ETV) "Guardian" is in 2019 zeventien keer ingezet, waarbij het schip immer binnen de gestelde normen inzetbaar was.

## 2.7 Noodhaven

In 2019 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij het aanwijzen van een noodhaven noodzakelijk was.

## 2.8 Medische hulpverlening

Het uitvoeren van een 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.

De Kustwacht heeft de operationele regierol en overziet het gehele proces. In het najaar van 2019 is met Lloyds Register overeenstemming bereikt hoe deze unieke ketennorm te laten toetsen en te certificeren gedurende de komende jaren. Hiermee is in 2019 aangevangen.

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

In 2019 zijn er 310 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
<b>2017</b>	103	206	309
<b>2018</b>	111	248	359
<b>2019</b>	118	192	310

Tabel 2 Aanvragen Radio Medisch Advies

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



Medische evacuaties (RMA)			
	Binnen NL	Buiten NL	Totaal
<b>2017</b>	91	20	111
<b>2018</b>	68	12	80
<b>2019</b>	81	5	86

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

In 2019 zijn 89 meldingen van evenementen en vuurwerk aan de Kustwacht doorgegeven. Daarvan zijn 28 vergunningen door de Kustwacht uitgegeven. Deze vergunningverleningen hadden betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee.

Voor de beroepsvaart zijn alle aanvragen binnen de gestelde termijn afgehandeld. Bij de recreatievaart is 5% van het aantal vergunningen niet binnen de gestelde termijn van zes weken afgehandeld. Aanvragen voor vergunningen worden vaak korter dan zes weken voor het plaatsvinden van het evenement ontvangen. De veiligheid op zee is hierdoor niet in gevaar geweest en de aangevraagde evenementen hebben zoals gepland doorgang gevonden. Gedurende het jaar is de afhandelingstermijn verder teruggebracht.

### 2.9.3 North Sea Activities (NSA)

In 2019 heeft Bureau Nautisch Beheer 128 NSA-aanvragen behandeld. Hiervan zijn er 26 geregistreerd als onderzoeksreizen in de Nederlandse TTW en EEZ. 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 van kabels en pijpleidingen.

### 2.9.4 Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

Hieronder een overzicht van de Ernstige en Zeer ernstige scheepvaartongevallen over 2019.

Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen													
	jan	feb	mrt	Apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
<b>ESO</b>	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	<b>4</b>
<b>ZESO</b>	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	<b>3</b>

Tabel 4: Overzicht Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen

Het ZESO-incident in januari betrof de verloren containers van MSC Zoe en het ZESO-incident in november betrof de situatie het gezonken visvaartuig UK-165. Beide incidenten zijn in paragraaf 2.1 van dit verslag beschreven. Het derde incident vond plaats in juli en is hieronder kort beschreven:



Op 23 juli 2019 zijn een snel varende motorboot en een rubberboot met elkaar in botsing gekomen, dicht onder de kust. Eén van de twee opvarenden van de rubberboot bleek ernstig gewond. De gewonde persoon is op het strand gereanimeerd, maar desondanks overleden. Door de Politie Landelijke Eenheid afdeling Zuid-West is een strafrechtelijk onderzoek ingesteld naar de toedracht.

## 2.10 Maritime Security

### 2.10.1 Security Berichtgeving

In 2019 is zes keer sprake geweest van een International Ship & Port Facility (ISPS) securitylevel change of waarschuwing die is doorgezet aan de veiligheidsofficieren van de rederij. Op deze wijze worden zeevarenden op de hoogte gehouden van veranderde veiligheidsomstandigheden.

### 2.10.2 Bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

In 2019 is twintig 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	2017	2018	2019
Toegewezen	24	15	18
Afgewezen	0	0	0
Ingetrokken	0	0	2
<b>Totaal</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>20</b>

Tabel 5: bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

### 2.10.3 Communicatie en informatievoorziening bij Maritime Security incident

In 2019 is een keer sprake geweest van een Maritime Security incident op een Nederlands schip, dat bij het Kustwachtcentrum is gemeld.

Op 25 november 2019 ontving een Nederlandse rederij een bommelding op schip dat zich in Parnu (Estland) bevond. Het schip is door lokale autoriteiten ontruimd en doorzocht. Er zijn geen explosieven aangetroffen waarna het schip haar reis heeft vervolgd. TMP heeft de lokale autoriteiten ondersteund bij het onderzoek naar de herkomst van de melding.

Gedurende het jaar is er over diverse Maritime Security incidenten in de Straat Hormuz (ingang Perzische Golf) relevante informatie ontvangen door het MIK-Kustwacht. 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 2019 is zeven keer sprake geweest van een incident alert melding vanuit ReCAAP. Deze zijn door de Kustwacht conform de procedures vanuit ReCAAP afgehandeld.

Kustwachtmedewerkers hebben in dit kader een training bijgewoond in New Delhi (India). Bovendien zijn ReCAAP-procedures betreffende het afhandelen van meldingen van en naar ReCAAP herzien bij de Kustwacht geborgd.





### 2.10.5 SSAS alert

In 2019 is veertien keer sprake geweest van een 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 2019	
vals alarm	14
echt alarm	0
onbekend	0
<b>Totaal</b>	<b>14</b>

Tabel 6: SSAS alert meldingen 2019

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

In 2019 is twaalf keer sprake geweest van een melding van kwesties 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 maken hun schepen door gewapende particuliere beveiligers te laten beveiligen. Het Ministerie van JenV heeft in 2019 gewerkt aan nadere uitwerking van deze wet in een aantal uitvoeringsregelingen. Vanuit de Kustwacht is hier input voor geleverd. De inwerkingtreding van deze wet heeft naar verwachting gevolgen voor de Kustwacht, die mogelijk een rol in de beoordelings- en toestemmingsprocedure voor het aanvragen van gewapende beveiliging krijgt.

## 2.11 Explosieven-opruiming

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

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 gemelde en vernietigde explosieven. Over 2019 bedroegen deze aantallen respectievelijk 99, 42 en 40.

Explosievenoverzicht 2019													
Explosieven Beneficial Cooperation 2019	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Total
Gemelde explosieven	3	23	10	25	11	2	3	9	3	6	2	2	<b>99</b>
Vernietigde explosieven	1	2	2	3	10	9	0	10	0	3	2	0	<b>42</b>
Explosieven niet aangetroffen	1	1	1	19	13	2	0	0	0	0	3	0	<b>40</b>

Tabel 7: Explosievenoverzicht 2019



### 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 2019:

- 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.

Hierna wordt de in het oog springende gebeurtenis van het afgelopen jaar benoemd:

##### Ankervak-controles

Eind 2019 is het Team Objectinspecties Scheepvaart van de ILT begonnen met inspecties aan boord van koopvaardij schepen in de ankervakken voor de kust. Tijdens deze inspecties wordt door de ILT onder andere gecontroleerd op het gebruik van zwavelarme brandstof en de afvalstromen aan boord zoals ladingrestanten van vaste en vloeibare bulkkladingen, sludge (machinekamerafval), huisafval en sewage. Er zijn twee inspecties uitgevoerd, meer inspecties waren niet mogelijk vanwege de weersomstandigheden.

Deze controles zijn niet opgenomen in het Totaaloverzicht Handhaving. Dit vanwege het feit dat er ten tijde van het schrijven van het jaarplan 2019 nog geen opdracht voor de uitvoering van ankervak-controles bestond. In toekomstige rapportages zullen deze wel worden opgenomen.

#### 3.2 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2019 geresulteerd in 1086 controles. Tijdens deze controles zijn 267 overtredingen geconstateerd.

#### 3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2019 geresulteerd in acht controles. Deze controles hebben plaatsgevonden op basis van waarnemingen tijdens patrouilles van varende en/ of vliegende eenheden. Tijdens deze patrouilles zijn zeven overtredingen geconstateerd die hebben geleid tot het aanzeggen van een proces-verbaal. Daarnaast zijn in 2019 negen inspectievluchten uitgevoerd voor (onaangekondigde) inspecties op mijnbouwinstallaties, door inspecteurs van het Staatstoezicht op de Mijnen en een helikopter van de Landelijke Politie.

#### 3.4 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2019 geresulteerd in 671 controles. Tijdens deze controles zijn 14 overtredingen geconstateerd.



### 3.5 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2019 geresulteerd in 266 controles. Tijdens deze controles zijn 33 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	1086	267	204	12	51
2	Verbetering naleving milieuregelgeving	8	7	7	0	0
3	Bestrijding criminaliteit	671	14	4	2	8
4	Bevordering naleving Visserijbeleid	266	33	19	2	12
	<b>Totaal</b>	<b>2031</b>	<b>321</b>	<b>234</b>	<b>16</b>	<b>71</b>

**Tabel 8: Totaaloverzicht resultaten handhaving**

De registratie van de milieuwaarnemingen is op dit moment niet representatief georganiseerd. Voor de volgende rapportages wordt daaraan gewerkt. Er vinden dagelijks controles plaats vanaf de schepen, de vliegtuigen en door middel van satellieten.



## 4 Middelen

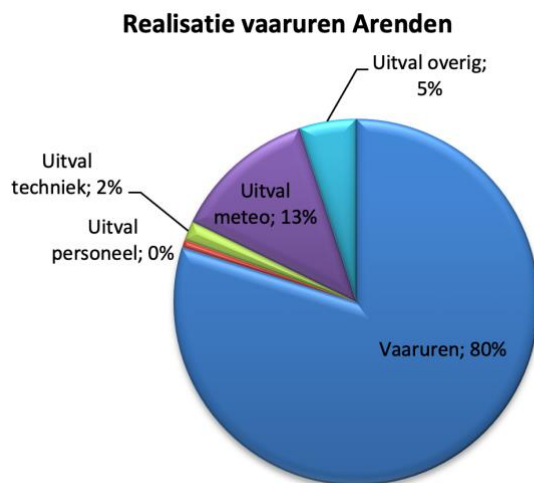
### 4.1 Varende middelen

#### 4.1.1 *De Arenden*

Met ingang van het Jaarverslag 2018 wordt de realisatie van de Zeearend en de Visarend beschreven als één platform, hierna te noemen 'de Arenden'. De uitval in 2019 van de Arenden was 20%, waarvan 2% met een technische reden. Eén RHIB was gemiddeld een keer per maand door technische reden niet beschikbaar, waardoor er geen boardings konden worden uitgevoerd.

Overige uitval in 2019 is veroorzaakt door: minder dan 1% met een personele oorzaak (RHIB-bestuurder en HWTK); 13% uitval door meteo en 5% uitval met overige redenen waaronder (ongepland) overleg, een audit, aflossing etc.

De realisatie op basis van het Gecombineerd Jaarplan was in 2019 derhalve 80%.

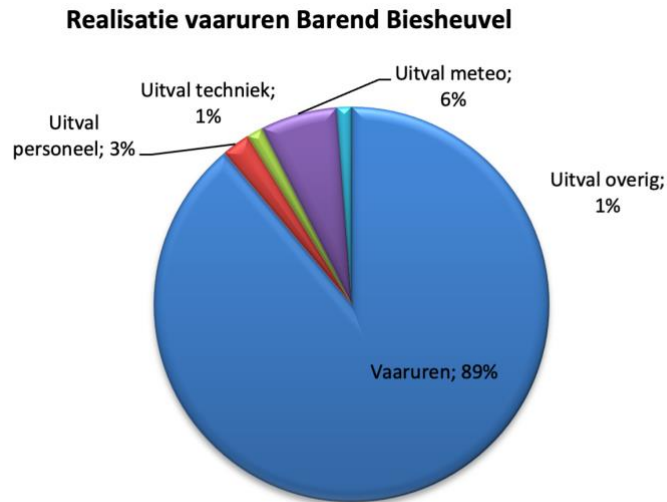


**Figuur 1 - Vaaruren van de Arenden 2019**

#### 4.1.2 *Barend Biesheuvel*

Op basis van het Gecombineerd Jaarplan heeft de Barend Biesheuvel 3707 uur gevaren, oftewel 89%. De uitval van 11% had voor 3% een personele oorzaak (incidenteel krapte personeelsbestand), 1% een technische reden, 6% door meteo en 1% een overige oorzaken (overleg, vergaderingen en jubileum).

Om tot de dit resultaat te komen was 28,6% overplanning noodzakelijk.



**Figuur 2 - Barend Biesheuvel vaaruren 2019**

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. Voor de resterende levensduur van de Arenden worden jaarlijks nieuwe afspraken gemaakt over de inzet met als doel om de effectiviteit te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

#### 4.1.3 *Emergency Towing Vessel (ETV)*

De beschikbaarheid van het Emergency Towing Vessel (ETV) MV Guardian is in 2019 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 2019 zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd (zie paragraaf 2.12).

## 4.2 **Vliegende middelen**

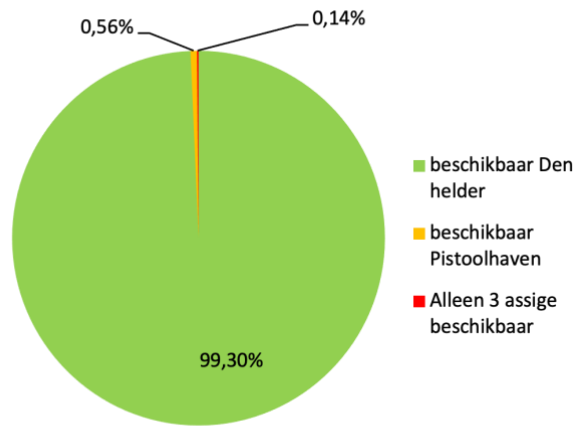
### 4.2.1 *SAR-Helikopters*

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

Van de beschikbare uren (8688 uur) hebben de twee vier-assige helikopters tegelijkertijd 0.14% (12 uur) niet kunnen vliegen vanwege technische en overige redenen (januari). Gedurende deze uitval zijn de taken door een drie-assige helikopter waargenomen.



**Beschikbaarheid SAR-helikopters**



**Figuur 3 – Beschikbaarheid SAR-helikopters**

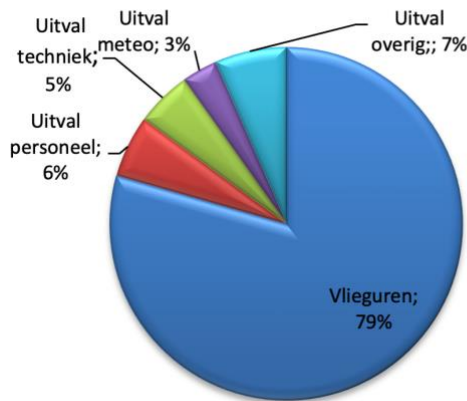
De norm dat er altijd één vier-assige helikopter beschikbaar moet zijn is in de 2019 in 99.20% van de tijd behaald. 0.56% (49 uur verdeeld over april mei en augustus) van de tijd is de vier-assige helikopter in Den Helder waargenomen door de vier-assige helikopter op de Pistoohlaven, dit heeft gevolgen voor de aanvliegtijd omdat de flightnurse eerst moet worden opgehaald in Den Helder. Niet meegenomen in de beschikbaarheidstabel is dat SAR-helikopters in januari 22,5 uur niet hebben kunnen vliegen vanwege slecht weer.

In deze periodes hebben zich echter geen SAR-incidenten voorgedaan waarbij inzet van de vier-assige helikopter noodzakelijk was.

**4.2.2 Politiehelikopters CG04**

De AW139 helikopter (CG04) van de Nationale Politie heeft in 2019 218 uur (79%) gevlogen; de uitval bedroeg 57 uur (21%) door 5% technische aard (te lage beschikbaarheid AW139 in combinatie met uitgelopen onderhoud), 3% uitval door meteo en 6% door personele oorzaken. De oorzaak voor de personeel gerelateerde uitval is de omscholing van vliegers, het opwerken van nieuwe bemanning, een tekort aan vliegers, ziekte en wisseling van vliegers. De overige 7% uitval is veroorzaakt doordat de prioriteit op dat moment lag bij een missie voor de politie.

**Realisatie vliegreun CG04**



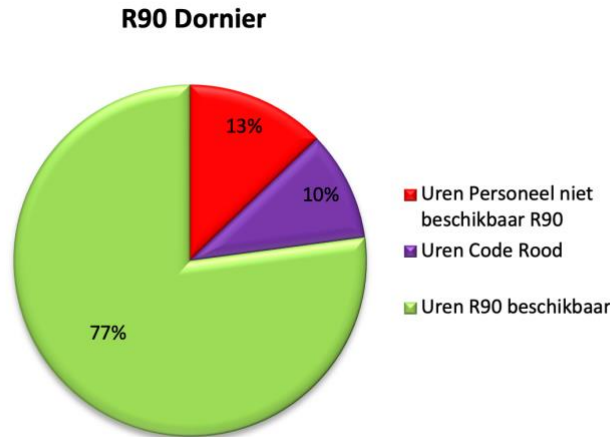
**Figuur 4 – Realisatie vliegreun CG04**

4.2.3

*Dorniers*

De beschikbaarheid en inzet 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 Dornier-vliegtuigen niet beschikbaar was voor R90 is 23%. Deze beperking heeft voor 10% een technische reden, voor 13% een personele oorzaak.



**Figuur 6 - Overzicht Dornier R90 beschikbaarheid**

Technisch

In 2019 is gedurende 10% 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 voor de uitval met personele redenen is het overschrijden van de Arbeidstijdenwet. Daarnaast is het verloop van vliegers relatief hoog in combinatie met zieke vliegers/waarnemers. Tevens is er een tekort aan gezagvoerders en een lopende opleiding van gezagvoerders. De uitval met een personele oorzaak wordt mede veroorzaakt door een huidig tekort van één luchtwaarnemer. De situatie bij de vliegers is verbeterd, maar nog beperkt zichtbaar vanwege verplichte opleidingen.

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
2017	369	44	11,92%
2018	443	78	17,61%
2019	330	40	12,12%

**Tabel 10: Overzicht aantal beperkt bezette vluchten**

### Aanpassing vertrektijd dag-vluchten

De bemanning van de Dorniers dragen naast de geplande patrouille vluchten ook zorg voor de Ready 90 (ad hoc inzet bij calamiteiten) van 20.00 uur LT tot de volgende avond 20.00 uur LT. Binnen deze 24 uur mag bemanning van de CG01 maximaal 12 uur werken van uit de ATW. De arbeidsduur vangt altijd 1 uur en 15 minuten aan voor aanvang vlucht.

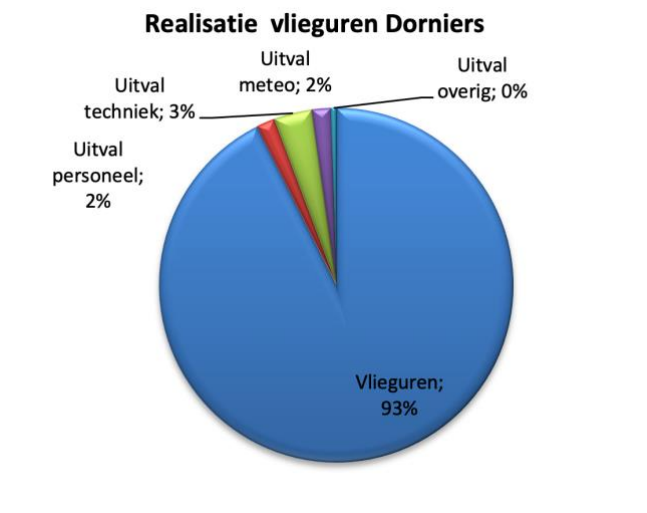
Satelliet passages ten behoeve van de EMSA-pollutie detectie heeft vaste passage tijden boven de Nederlandse EEZ (rond 06.00 UTC en 17.00 UTC).

Voorheen werden dag-vluchten gepland aansluitend op satelliet passages. De passage-tijden van satelliet en de werktijden van de bemanning komen gedeeltelijk in conflict door de borging van de ATW. Om de R90 te garanderen vertrekken de dag-vluchten daarom sinds 15 november pas na 09.15 LT met als gevolg dat er later response wordt gegeven op een mogelijke pollutie detectie door de EMSA.

De geplande nachtvluchten worden zoals gebruikelijk uitgevoerd op basis van detectie pollutie door EMSA vroeger dan 09.15 LT.

### Realisatie geplande vliegreuen

Totale realisatie van de geplande vliegreuen in 2019 is 93%. De uitval door meteo is 2%, de uitval met een personele oorzaak 2%, uitval met een technische oorzaak is 3% en minder dan 1% uitval met een overige oorzaak.



**Figuur 5 – realisatie vliegreuen Dorniers**





### 4.3 Personeel

#### 4.3.1 Bezetting handhavingsdesk

In de bezettingsgraad van de handhavingsdesk was gemiddeld 55%. De twee door de Koninklijke Marechaussee gefinancierde medewerkers draaien sinds juli mee in de roulatie, wat tot een aanzienlijke verbetering van de bezettingsgraad heeft geleid vanaf juli.

Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2017 tot en met 2019 per maand													
Jaar	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Gemiddeld
2017	53%	44%	50%	40%	48%	48%	55%	45%	38%	33%	39%	34%	40%
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%

Tabel 11: Bezetting handhavingsdesk van 2017 tot 2019 per maand

#### 4.3.2 Bezetting MIK (back office)

Met ingang 2019 wordt bezetting van het MIK structureel bijgehouden. Hierna de realisatie van de bezetting van het MIK op basis van de planning. De uitval is bij de Douane (analist) en KMar voor het grootste deel te relateren aan taken voor de eigen dienst en bij de Politie en NVWA aan ziekteverzuim.

Douane	
Totaal uitval	aanwezig
10%	90%
Analist (Douane)	
Totaal uitval	aanwezig
34%	66%
Kmar	
Totaal uitval	aanwezig
28%	72%
Politie	
Totaal uitval	aanwezig
31%	69%
NVWA	
Totaal uitval	aanwezig
51%	49%
Marine	
Totaal uitval	aanwezig
20%	80%
Fiod	
Totaal uitval	aanwezig
5%	95%

Tabel 12: Bezetting MIK op basis van de planning

De KMar heeft in voorkomende gevallen gezorgd voor opvulling door andere medewerkers. Hierdoor is de feitelijke bezetting van het MIK door de KMar hoger.



## 5 Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling

Per 1 januari 2019 is een beleidsadviseur vanuit het DGLM bij de Kustwacht gedetacheerd waardoor structureel invulling wordt gegeven aan de ontwikkeling van de hoofdtaak Maritime Security.

De Kustwacht wordt in toenemende mate betrokken als maritieme sparringpartner in Den Haag. In 2019 is veelvuldig geadviseerd en geparticipeerd in meerdere werkgroepen. Gedurende 2019 is er een groot deel van het jaar geen invulling geweest van een van de functies van beleidsadvies. In de reorganisatie van 2019 is één coördinerende en inhoudelijke beleidsfunctie binnen het stafbureau Beleidsadvies gecreëerd en gevuld.

### 5.1 Nautisch beheer

In de eerste helft van 2019 heeft bureau Nautisch Beheer met o.a. Rijkswaterstaat samengewerkt om de survey en berging van containers en losgeslagen lading op een veilige manier voor het scheepvaartverkeer te laten verlopen naar aanleiding van het incident met de MSC Zoe. Hiertoe is tijdelijk extra ondersteuning geleverd vanuit de afdeling bedrijfsvoering voor het tijdig verwerken van aanvragen voor evenementen.

In het afgelopen jaar heeft het bureau nautisch advies gegeven aan Rijkswaterstaat en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voortkomend uit de Waterwet, het Waterbesluit en het Mijnbouwbesluit in relatie tot het bouwen van windparken op zee en mijnbouwinstallaties, zoals het beoordelen van werkplannen, emergency response plans en verlichtingsplannen.

Tevens is het afgelopen jaar veelvuldig deelgenomen aan de werkgroep Smart Shipping. Onder leiding van het ministerie van IenW is de Kustwacht betrokken bij het samenstellen van de 'Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen territoriale zee'. Deze beleidsregel geeft kaders en richtlijnen voor experimenten met autonome scheepvaart op zee. In 2019 is er tweemaal toestemming verleend voor experimenten met Smart Shipping.

#### 5.1.1 *Wind op zee*

De bouw van de eerste grote offshore windparken onder de naam "Borssele" is in 2019 aangevangen. Voor de kabeltracés voor het gebied "IJmuiden Ver" wordt intensief onderzoek gedaan. Drie ministeries hebben in opdracht van het IDON een grondig onderzoek gedaan naar de effecten voor het scheepvaartverkeer in de Nederlandse SSR. Hieruit blijkt onder andere dat kansen op een aanvaring aanzienlijk zullen toenemen. Het project MIVSP dat onderzoek doet naar de mogelijkheid voor een maritiem IV-service punt op de platformen gestart. De Kustwacht zou in het geval van SAR-optreden op basis van de gegevens afkomstig van sensoren op platformen kunnen bepalen welke middelen zijn vereist bij inzet van de Kustwacht.

De participatie in diverse vernieuwings- en onderzoeksprojecten in het kader van Wind op Zee vergt niet alleen voortdurende capaciteit van het stafbureau beleid en nautisch beheer. De bouw van windparken heeft ook consequenties voor de handhavingstaken van de Kustwacht, wat nader wordt uitgewerkt in de PKHN.

In de toekomst zal een groot deel aan duurzame energie van de Noordzee afkomstig zijn, waardoor er uit het oogpunt van Maritime Security naar wordt gekeken. De gevolgen voor Kustwachttaken zullen verder in kaart worden gebracht in nauwe samenwerking met de opdrachtgevers.

### 5.2 SHEQ

In 2019 is een overkoepelende RI&E voor de Visarend, de Zeearend en de Barend Biesheuvel opgesteld. De betrokken diensten hebben met deze RI&E en het bijbehorende Plan van Aanpak ingestemd. Een punt van aandacht in het plan is



o.a. het wapenonderhoud aan boord van de schepen. Deskundigen van zowel Politie, KMar als Douane hebben hier gezamenlijk advies over uitgebracht. Een ander verbeterpunt is het werkpak en het OPS-vest van de boardingteams van de wapen-dragende boarding officers. De aanbesteding hiervan is in 2019 in gang gezet.

#### 5.2.1 *Klachten*

De afdeling beleidsadvies vervult de rol van klachtencoördinator. In 2019 kwamen er twaalf klachten binnen via de email- klachtenbus. De klachten hadden o.a. betrekking op controle en handhaving en het laag vliegen van het Kustwachtvliegtuig. Een aantal klachten is doorgeleid naar andere diensten of instanties ter afhandeling.

#### 5.2.2 *Evaluaties*

Aan de hand van vastgestelde criteria wordt bepaald of een SAR-operatie na afloop intern of plenair zal worden geëvalueerd. Het stafbureau 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 2019 hebben drie interne en een plenaire evaluatie plaatsgevonden. De plenaire evaluatie ten aanzien van de zoekactie na het zinken van de kotter UK-165 is eind 2019 opgestart.

#### 5.2.3 *WOB-verzoeken*

Het stafbureau Beleidsadvies vervult de rol van WOB-coördinator en houdt in die rol toezicht op de correcte en tijdige afhandelingen van WOB-verzoeken. In 2019 kwamen drie WOB-verzoeken bij de Kustwacht binnen. De WOB-verzoeken hadden betrekking op inzet van het ETV, letselschade en toezicht op cultureel erfgoed (wrakken). De WOB-verzoeken zijn met juridische ondersteuning van RWS behandeld.

### 5.3 **Maritime Security**

De Kustwacht voert Maritime Security taken uit in opdracht van het ministerie van IenW. Deze taken zijn in de loop der jaren uitgebreid en sinds 2016 opgenomen in een aparte paragraaf binnen het Dienstverleningsplan. In 2018 heeft de Raad besloten dat Maritime Security een aparte taak voor de Kustwacht moet worden.

Sinds begin 2019 heeft de nieuw aangetreden projectmanager Maritime Security met een interdepartementale werkgroep deze hoofdtaak verder uitgewerkt.

Gedurende 2019 heeft deze werkgroep een concept Maritime Securityplan opgesteld, dat naast het Dienstverleningsplan en het Handhavingsplan de opdrachten aan de Kustwacht op deze hoofdtaak bevat. De Raad heeft in november 2019 ingestemd met dit Maritime Securityplan 2021, als onderdeel van het Gecombineerd Jaarplan 2021.

Het MSP bevat met name taken op het gebied van Maritime Security die tot op heden waren opgenomen in het Dienstverleningsplan. 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 Noordzee, en
3. Nieuwe uitgebreide rol bij bijstandsaanvragen Piraterij (in verband met de nieuwe wetgeving rond inzet van Private gewapende beveiligers).

In 2019 zijn vorderingen gemaakt met het uitwerken en opzetten van de Pre-Arrival analyse in het kader van het MOC-project en de doorontwikkeling van IGO bij de Kustwacht. Met betrokken partijen is bezien op welke wijze invulling kan worden gegeven aan deze taak en wat de personele en materiële consequenties zijn voor de Kustwacht.

Daarnaast is deelgenomen aan diverse (inter)nationale werkgroepen, seminars, expertgroepen etc. zoals bij Politie, NCSC, NVKK, EU, EMSA, North Atlantic Coast Guard Forum, en het EU Coast Guard Functions Forum.



Er is vooruitgang geboekt in het controleren en waar nodig aanpassen van bestaande procedures van Maritime Security en borging binnen de Kustwacht. Dit naar verwachting het niet alleen gemakkelijker maken om acties naar aanleiding van incidenten, aanvragen etc. uit te voeren en vast te leggen, maar ook analyse en rapportage achteraf vereenvoudigen. In dit kader is Maritime Security in 2019 opgenomen in de opleiding van de nieuwe medewerkers.

#### **5.4 Handhaving**

In het kader van "Wind op zee" heeft de Kustwacht in 2019 een bijdrage geleverd aan het inzichtelijk maken van de gevolgen van nieuw te bouwen windparken voor handhavingsactiviteiten. Er zijn effecten te verwachten doordat de gebieden intensiever worden gebruikt, en daarmee een toename van de gelegenheid voor bewust of onbewust handelen in strijd met wet- en regelgeving. Het verkrijgen van een goede informatiepositie en een zuiver beeld van de gevolgen van Wind op zee" is vereist voor een beter voorspellend vermogen. De reeds bestaande windparken en de bouw van de nieuwe parken zijn in 2019 vanuit de mogelijkheden die de bestaande capaciteit bood gemonitord.



## 6 Financiële verantwoording

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de Herziene Begroting 2019. 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 mei 2019 en het opstellen van sturingsmodel van de Kustwacht worden ook de financiële spelregels vastgelegd. De beide adviesrapporten van Van Maanen vormen daarbij het uitgangspunt. De Kustwacht rapporteert financieel in een verantwoordingscyclus van rapportages per vier maanden. Eventuele bijzonderheden bij de cijfers worden hieronder toegelicht.

### 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/verplichtingen administratie 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. Eventuele over- en onderschrijdingen worden opgevangen in de begroting van Defensie.

In onderstaande tabel worden de exploitatieuitgaven per 31 december 2019 afgezet tegen de herziene begroting 2019 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 2019 als volgt:

Exploitatie uitgaven						bedragen x € 1.000,-	
Uitgaven (exploitatie)	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%		
> Kustwachtvliegtuigen (CZSK)	8.131	-500	7.631	7.687	101%		
> Kustwachtschepen Rijksrederij (CZSK)	12.119	3.157	15.276	15.276	100%		
> Bedrijfsvoering (CZSK)	3.526	-247	3.279	3.110	95%		
> Exploitatie uitgaven MOC (DMO/JIVC)	3.405	-1.278	2.127	2.291	108%		
<b>Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht</b>	<b>27.181</b>	<b>1.132</b>	<b>28.313</b>	<b>28.364</b>	<b>100%</b>		

Tabel 9: Realisatie exploitatieuitgaven 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

De realisatie van dit budget laat een kleine onderschrijding zien ten opzichte van de herziene begroting door een onderrealisatie van de gevlogen uren. De mutatie is een interne overboeking van 500 k€ ten gunste van het bedrijfsvoeringbudget.



#### 6.2.2 *Kustwachtschepen Rijksrederij*

Met ingang van 2018 is de Rijksrederij aangesloten op de Rijksbegrotingscyclus, waardoor de tarieven voor aanvang het uitvoeringsjaar bekend zijn. Het in de begroting van Defensie hiervoor beschikbare budget van 12.119 k€ is aangevuld vanuit de begroting van IenW voor de betonningsvaartuigen en de ETV met 2.973 k€, die zichtbaar is in de budgetmutatie. Hiertoe is in de begroting van IenW meerjarig 3.400 k€ beschikbaar.

Door een hoger tarief voor de Barend Biesheuvel en de Arenden is hiertoe 184 k€ overgeboekt uit het bedrijfsvoeringsbudget van de Kustwacht. Het saldo van de budgetmutaties ten gunste van budget voor de schepen is daarmee 3.157 k€.

#### 6.2.3 *Bedrijfsvoering*

De modernisering van de Kustwacht leidt tot extra uitgaven, hoofdzakelijk veroorzaakt door de ontwikkeling en uitbreiding van de digitale leeromgeving van de Kustwacht, waardoor de opleiding van personeel verder is gemoderniseerd. Daarnaast is personele capaciteit ingehuurd in afwachting van de afronding van de reorganisatie die in de loop van 2019 haar beslag heeft gekregen, en om de modernisering van de Kustwacht vorm te kunnen geven.

Op het bedrijfsvoeringsbudget hebben enkele budgetmutaties plaatsgevonden van per saldo -247 k€. Met de aanvang van de aanbesteding van de walradar is het budget van 1.000 k€ voor dit project vanuit het bedrijfsvoeringsbudget overgeboekt naar investeringen (zie aldaar) en is 184 k€ onttrokken ten behoeve van de financiering van de schepen Barend Biesheuvel en de Arenden (zie boven). Positieve mutaties zijn 337 k€ prijsbijstelling, een interne overboeking van de vliegtuigen van 500 k€ alsmede aanvullend budget van 100 k€ vanuit Defensie voor veiligheid.

#### 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. De budgetmutatie van - 1.278 k€ is ten gevolge van een enkele herfaseringen, waaronder die van de delta exploitatie ICT van het MOC die door herfasering van de investeringen mee schuift naar toekomstige jaren, voor een totaal van 1.124 k€, en het aanvullend ICT-budget van 154 k€ voor de uitbreiding van het Kustwachtcentrum met 23 vte'n ten behoeve van werkplekken, in afwachting van de afronding van de reorganisatie die in de loop van 2019 haar beslag heeft gekregen. Hiermee is het budget in lijn met de Herijkingsnota van april 2019.

Door de Kustwacht ingehuurde personele capaciteit heeft geleid tot een verbetering van de uitraag van de Kustwacht aan JIVC voor wat betreft reguliere vervangingsplannen in het kader van de modernisering van de ICT van de Kustwacht. Ten gevolge hiervan heeft, in tegenstelling tot voorgaande jaren, een kleine overschrijding op het reguliere ICT-budget plaatsgevonden.

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

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de investeringen voor de Kustwacht opgenomen voor de vier urgente behoeftestellingen op ICT-gebied en het MOC. De voortgang van de investeringen wordt periodiek gerapporteerd in de Stuurgroep MOC.

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



bedragen x € 1.000,-					
Investeringen	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%
> Investerings ICT, 4 urgente behoeftstellingen (CZSK)	500	2.210	2.710	1.181	44%
> Investerings walradar (CZSK)	0	950	950	0	0%
> Investerings MOC (DMO/JIVC)	15.666	-443	15.223	8.167	54%
<b>Totaal investeringen Kustwacht</b>	<b>16.166</b>	<b>2.717</b>	<b>18.883</b>	<b>9.347</b>	<b>50%</b>

**Tabel 10 Realisatie investeringsuitgaven Kustwacht**

#### 6.3.1 Vier urgente behoeftstellingen (CZSK)

Het resterende budget uit 2018 van 2.210 k€ is doorgeschoven naar 2019 en veroorzaakt de positieve budgetmutatie.

Het project Vervanging Rekencentrum is in 2019 afgerond, de restpunten van dit project zijn overgedragen aan het project MOC. De drie radiocommunicatie gerelateerde behoeftstellingen (DSC, RBS en VHF) zijn in één project ter hand genomen. De vervanging van DCS en VHF zijn in een aanbesteding verworven en is eind 2019 in volle gang. De upgrade van RBS is niet mogelijk gebleken als gevolg van het faillissement van de leverancier; de instandhouding is voor langere tijd zeker gesteld en het MOC-project heeft de vervanging van het RBS vervroegd ter hand genomen. Betaling van facturen geschiedt na afronding van een (deel)project, waardoor de realisatie een vertekend beeld geeft van de huidige voortgang.

#### 6.3.2 Walradar (CZSK)

Het afgelopen jaar is aangevangen met de aanbesteding van de walradar. Het beschikbare budget van 1.000 k€ is reeds lange tijd ondergebracht in de begroting van CZSK in afwachting van realisatie. Met de aanvang van de aanbesteding is het budget van 1.000 k€ voor dit project vanuit het bedrijfsvoeringsbudget overgeboekt naar investeringen.

Bij het begin van de aanbesteding is gebleken dat dit budget niet voldoende zal zijn om het project te realiseren. CZSK heeft hiertoe 900 k€ aanvullend budget beschikbaar gesteld. Het totale budget komt daarmee op 1.900 k€, waarvan 950 k€ in 2019 dat heeft geleid tot bovenstaande budgetmutatie. Voor 2020 is eveneens 950 k€ beschikbaar gesteld in het Gecombineerd Jaarplan 2021 (7.3). Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het juiste beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walradar hebben ertoe geleid dat er nog geen uitgaven zijn gedaan in 2019. Het resterende budget van 950 k€ uit 2019 zal hiertoe worden gehefphaseerd.

#### 6.3.3 Investerings MOC

De budgetten zijn aangepast op basis van de herijkingsnota van april 2019 die is vastgesteld in de Stuurgroep Materieelprojecten van de Kustwacht. Dit verklaart de mutatie van - 443 k€ op het budget. In 2019 is het project overgegaan naar de fase "implementatie en migratie". In het plan dat voor deze fase is opgesteld zijn de aanbevelingen van het rapport dat is opgesteld door Bureau ICT-Toetsing (BIT) verwerkt; de verlate afronding en inhoud van het BIT-rapport hebben tot vertraging en wijzigingen geleid bij de aanbesteding en hebben daarmee een negatief effect op de realisatie van de uitgaven gehad in 2019. Het resterende budget uit 2019 zal worden gehefphaseerd.

### 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 Kustwachttaken in Nederland te presenteren.

In onderstaande tabel wordt de realisatie van de exploitatieuitgaven bij de departementen per 31 december 2019 afgezet tegen de begroting uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. De realisatie exploitatieuitgaven in de begroting van de departementen is als volgt:

<b>Kosten (materieel/personeel/overig)</b>						bedragen x € 1.000,-	
<b>Kosten (salaris, materieel en overig)</b>	<b>Begroting</b>	<b>Mutaties</b>	<b>Begroting na mutatie</b>	<b>Realisatie</b>	<b>%</b>		
Totaal Politie	1.630	0	1.630	1.399	86%		
> Bijdrage inhuur helikopters voor SAR-taak	1.400	0	1.400	1.400	100%		
Totaal Justitie en Veiligheid	1.400	0	1.400	1.400	100%		
Totaal Financien	990	0	990	990	100%		
> Bijdrage inhuur helikopters voor SAR-taak	2.000	0	2.000	2.000	100%		
> Uitbreiding personeel CZSK KWC (23 VTE)	1.886	-866	1.020	475	47%		
> Overige inzet vanuit Defensie	7.713	0	7.713	8.277	107%		
Totaal Defensie	11.599	-866	10.733	10.752	100%		
> Bijdrage inhuur helikopters voor SAR-taak	6.352	0	6.352	5.635	89%		
> Overige inzet vanuit Infrastructuur en Waterstaat	2.182	79	2.261	2.408	107%		
Totaal Infrastructuur en Waterstaat	8.534	79	8.613	8.043	93%		
Totaal Landbouw, natuur en voedselkwaliteit	387	0	387	387	100%		
Totaal Economische Zaken en Klimaat	4	0	4	3,6	90%		
<b>Totaal kosten Kustwacht</b>	<b>24.544</b>	<b>-787</b>	<b>23.757</b>	<b>22.975</b>	<b>97%</b>		

**Tabel 11 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 lagere realisatie wordt veroorzaakt door een lagere realisatie van het aantal vliegen van de AW139.

#### 6.4.2

##### *Inzet Justitie en Veiligheid*

De inhuur en uitgaven van helikopters voor SAR taken is sinds medio 2014 in handen van IenW/RWS. Het aandeel van JenV bedraagt in 2019 1.400 k€.

#### 6.4.3

##### *Inzet Financiën*

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van de ingezette Douanemedewerkers.

#### 6.4.4

##### *Inzet Defensie*

De inhuur en uitgaven van helikopters voor SAR-taken is sinds medio 2014 in handen van IenW/RWS. Het aandeel van Defensie bedraagt in 2019 2.000 k€. 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) ten behoeve van Kustwachttaken, waarvan de Kustwacht 100 dagen gebruik kan maken.

Door de betrokken departementen is 2.040 k€ overgeheveld ten behoeve van de salarissen en overige kosten van de uitbreiding van 23 VTE's in 2019. Hiervan was 154 k€ beoogd voor werkplekken ICT en 1.886 k€ aangemerkt als loonkosten in de begroting van CZSK. De reorganisatie waarin de uitbreiding van 23 VTE's heeft pas in de loop van 2019 haar beslag gekregen en daarom is medio 2019 reeds de helft van 2.040 k€, zijnde een totaal van 1.020 k€, teruggeboekt naar de betrokken departementen. Om dezelfde reden is het bedrag voor werkplekken van 154 k€ voor 2019 in zijn geheel niet overgeboekt naar JIVC. Het saldo van -866 k€ wordt veroorzaakt door de terugboeking van 1.020 k€ naar de departementen en de 154 k€ van JIVC.





#### 6.4.5 *Inzet Infrastructuur en Waterstaat*

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

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 ILenT-personeel vallen hieronder. De budgetmutatie is een aanpassing in de kosten van de VTE'n op verzoek RWS.

#### 6.4.6 *Inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*

De inzet vanuit Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bestaat uit de loonkosten van personeel van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA).

#### 6.4.7 *Inzet Economische Zaken en Klimaat*

De inzet vanuit Economische Zaken en Klimaat bestaat uit loonkosten van personeel van de Staats Toezicht op de Mijnen (SodM).

### 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 2019.

<b>Totaal uitgaven en kosten</b>						bedragen x € 1.000,-
Uitgaven, investeringen & kosten	Begroting	Mutaties	Begroting na mutatie	Realisatie	%	
Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht	27.181	1.132	28.313	28.364	100%	
Totaal investeringen Kustwacht	16.166	2.717	18.883	9.347	50%	
Totaal kosten Kustwacht	24.544	-787	23.757	22.975	97%	
<b>Totaal uitgaven &amp; kosten Kustwacht</b>	<b>67.891</b>	<b>3.062</b>	<b>70.953</b>	<b>60.686</b>	<b>86%</b>	

**Tabel 12 Overzicht integrale kostprijs Kustwacht**



## 7 Bedrijfsvoering

### 7.1 Inleiding

De afdeling Bedrijfsvoering is belast met het opstellen van zowel interne als externe plannen en rapportages, het vastleggen en het beheren van operationele en ondersteunende processen en het beheer van IV/ICT-middelen.

### 7.2 Informatievoorziening

Het jaar 2019 stond voor bureau Informatievoorziening in het teken van een grote wisseling van personeel. Met inhuur en prioritering van werkzaamheden is de ondersteuning van de bedrijfsvoering gedurende 2019 geborgd en heeft het bureau in toenemende mate input kunnen leveren aan het MOC-project. Met de reorganisatie zijn eind 2019 een tweetal extra functies gecreëerd en gevuld.

### 7.3 Algemene Verordening Gegevensbescherming

In 2019 is gestart met de implementatie van de AVG bij de Kustwacht. Hiertoe is een extern deskundige aangetrokken en die is gestart met een inventarisatie van de gegevensverwerkingen binnen de Kustwacht en tussen de Kustwacht en haar partners. Van hieruit wordt een Plan van Aanpak opgesteld dat als leidraad zal dienen bij de verdere implementatie van de AVG. In dit plan van aanpak vormt bewustwording een belangrijk onderdeel.

### 7.4 Kustwacht E-cademy

De modernisering van de Kustwacht is zichtbaar bij de opleiding van nieuwe Kustwachtmedewerkers en personeel dat tijdelijk bij de Kustwacht te werk wordt gesteld vanuit de diensten. Het opleiden en trainen van een grote diversiteit aan personeel om effectief en veilig te kunnen optreden staat hierbij centraal.

In 2019 is grote vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van opleidingen, trainingen en oefeningen door middel van E-learning modules voor de basisopleiding en het op peil houden van de kennis van de medewerkers. In september 2019 is de eerste opleiding gedraaid waarbij E-learning is ingezet in combinatie met werkbezoeken en opdrachten.

In het najaar van 2019 is een pilot opleiding bij de Amerikaanse Kustwacht gevolgd door een viertal boarding officers van verschillende diensten, waaruit input voor de opleiding van boarding officers is voortgekomen.

### 7.5 Communicatie

De eerste helft van 2019 stond voor communicatie in het teken van de LIVEX. Voor deze grote evacuatieoefening is een aparte website ([www.reddingopzee.nl](http://www.reddingopzee.nl)) ontwikkeld om het multidisciplinaire karakter weer te geven en informatie over de oefening te verzamelen. Daarnaast zijn er video's, een animatie en foto's gemaakt in aanloop naar en van de oefening. Uiteindelijk hebben niet alleen veel regionale media-aandacht besteed aan de LIVEX, maar ook het NOS- en RTL-journaal.

#### 7.5.1 Ontwikkeling

In 2018 is ingezet om de Kustwacht en de communicatieproducten verder te professionaliseren. In 2019 is deze weg voortgezet. Zo worden er video's gemaakt over de eenheden van de Kustwacht, een algemene animatie en worden fotografen ingezet voor het vastleggen van evenementen, eenheden en oefeningen. Ook is een basis gelegd van infographics en illustraties voor het gebruik in uitingen, presentaties en sociale media.

#### 7.5.2 Magazine

Binnen de Kustwacht werd in het verleden het intern informatiebulletin 'Kustwacht op Koers' verstuurd. In 2019 zijn stappen gemaakt naar het personeelsmagazine 'KW!', een magazine met verhalen over de Kustwacht en het netwerk. In 2019 zijn de eerste twee nummers verschenen.



### 7.5.3 *Persvoorlichting*

Persvoorlichting over incidenten en bij opschalingsituaties 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. Incidenten in 2019 die veel media-aandacht trokken waren de containerramp met MSC Zoe en de viskotter UK-165.



## Bijlage 1: Associated support

In 2018 is besloten om met ingang van 2019 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.

In 2019 heeft de Kustwacht 27 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	1
april	1
mei	2
juni	2
juli	5
augustus	5
september	0
oktober	4
november	1
december	4
<b>Totaal</b>	<b>27</b>



## Bijlage 2: 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
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	Frontieres exterieures
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
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
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 Noordzeerampen
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
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	Veiligheidsmanagementsystem
VR's	Veiligheidsregio's
VTS	Vessel Traffic Services
WVL	RWS dienst Water, Verkeer en Leefomgeving
Z&D	Zee en Delta, Rijkswaterstaat