



Het jaarverslag 2021 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 2021 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 jaar.

Het jaar stond voor de Kustwachtorganisatie in het teken van ontwikkelingen op het gebied van operaties en bedrijfsvoering ter uitvoering van de visie 2030. Er is vooruitgang geboekt in de voorbereiding op de komst van nieuwe vliegtuigen en nieuwe helikopters en de uitvoering van deelprojecten in het kader van het Maritiem Operatiecentrum. De uitvoering van deelprojecten om te komen tot nieuwe, moderne ICT, het verbeteren van de interne organisatie van de Kustwacht en het verbeteren van afspraken met de partners hebben veel gevestigd van de capaciteit van de Kustwacht.

Monitoring en toezicht op nieuwe windparken en onder het energie-akkoord "Windenergie op Zee" is in 2021 aangevangen en daartoe zal de Kustwacht ook de komende jaren aanvullende middelen ter beschikking krijgen, zoals personeel, schepen die te hulp kunnen schieten en apparatuur.

Met ingang van 2021 wordt afzonderlijk gerapporteerd over de uitvoering van maritieme security als de derde hoofdtaak van de Kustwacht. De kwetsbaarheid voor security-incidenten neemt toe, mede als gevolg van de bouw van nieuwe windparken en een toename van activiteiten op de Noordzee. Om deze kwetsbaarheid te verminderen, alsmede ten gunste van de brede ontwikkeling van maritieme security, zijn aanvullende middelen nodig, zowel op gebied van ICT-voorzieningen als bemensing van deze derde hoofdtaak van de Kustwacht. Het in september 2021 uitgebrachte rapport van HCSS "The High Value of The North Sea" onderstreept het belang van het verder ontwikkelen van het taakveld maritieme security. De ontwikkeling van maritieme security in brede zin dreigt te blokkeren, wat bijvoorbeeld tot uiting komt bij het uitvoeren van de opgedragen pre-arrivaltaak, die niet cf. de EU-regelgeving uitgevoerd kan worden.

De vertraging in het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij leidt tot een uitdaging om voldoende varende capaciteit op zee te hebben voor de uitvoering van Kustwachttaken. De inzetbaarheid in 2021 van minder dan 80% van de huidige schepen voor handhavende taken op zee, baart eveneens zorgen. Hoewel bestuurlijk vooruitgang is geboekt richting 24/7 inzet van deze schepen, zal de technische en personele inzetbaarheid van deze schepen moeten verbeteren om de komende jaren daadwerkelijk 24/7 inzet op zee door de Kustwacht te kunnen waarborgen.

Jan van Zanten
Directeur Kustwacht



Managementsamenvatting

Voor het tweede jaar op rij heeft Covid-19 een grote impact gehad op de samenleving en op de Kustwacht. Ondanks herhaaldelijk op- en afschalen van beperkende maatregelen in 2021, heeft de Kustwacht haar reguliere taken op het gebied van dienstverlening, handhaving en maritieme security uitgevoerd. 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 inzet van vliegtuigen, helikopters en eenheden van partner KNRM coördineert. Gedurende het jaar zijn aanvullende maatregelen genomen om de continuïteit van SAR-operaties te borgen.

De wijze waarop de partners met de Kustwacht samenwerken om ondanks deze maatregelen de Kustwachttaken zo goed mogelijk uit te voeren is ook in 2021 een betrouwbare en stabiele factor gebleken. De flexibiliteit van mensen en middelen is hierbij van doorslaggevende betekenis geweest.

De dienstverleningstaken van de Kustwacht zijn conform de normen uitgevoerd. In het kader van de handhavingstaken zijn alternatieve controles uitgevoerd teneinde aan de gestelde opdrachten te voldoen. De taak maritieme security begint meer gestalte te krijgen binnen de Kustwacht en vanaf dit jaar is in het Jaarverslag een apart hoofdstuk gewijd aan de uitvoering van deze nieuwe, derde hoofdtaak. Voor een goede uitvoering van met name pre-arrival analyses zijn in 2021 de juiste middelen nog niet beschikbaar gesteld aan de Kustwacht.

Behalve voor reguliere Kustwachttaken is gedurende twee periodes een Kustwachtvliegtuig ingezet in het kader van EU-Frontex in het Middellandse Zeegebied en bij de overstromingen in Limburg. De vliegtuigen van de Kustwacht hebben in 2021 een record aantal vliegreizen gevlagen en de afspraken over de inzet van de SAR-helikopters zijn verbeterd. Door uitval van schepen van de Rijksrederij van meer dan 20% bleef de inzet van deze schepen op zee achter bij de opdracht uit het Gecombineerd Jaarplan.

De vernieuwing en modernisering van de Kustwacht krijgt steeds meer vorm. Niet alleen is vooruitgang geboekt bij het ICT-deel van het MOC-project, in 2021 zijn de architect en projectdirectie geselecteerd voor de nieuwbouw, een belangrijke stap voor de realisatie van het nieuwe Maritiem Operatiecentrum (MOC).

Met de opdrachtgevers van de Kustwacht en de Rijksrederij is intensief gewerkt om een oplossing te vinden voor uitvoering van het 24/7 handhavingconcept met de bestaande schepen. Verdere besluitvorming in de Raad zal kunnen leiden tot een eerste betekenisvolle stap naar 24/7 inzet op de Noordzee in 2022. Er is vooruitgang geboekt bij de voorbereiding op de komst van nieuwe vliegtuigen en nieuwe SAR-helikopters die in 2022 de huidige luchtvloot zullen vervangen.

Een belangrijke ontwikkeling in de taken van de Kustwacht is taakintensivering voor het waarborgen van scheepvaartveiligheid in het kader van Windenergie op Zee. De voortschrijdende bouw van windparken op de Noordzee vereist extra monitoring van de scheepvaart. Hiertoe is op het Communicatie- en Coördinatiecentrum (CCC) een extra desk ingericht, is aanvullend personeel ingestroomd, en patrouilleert vanaf 2021 één extra Emergency Recovery & Towing Vessel (ERTV) in het Zuiden van de Noordzee. Voor de instroom van personeel is in 2021 een beperkt reorganisatie-traject doorlopen.

Door de instroom van nieuw personeel in voorgaande jaren is vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van de interne organisatie van de Kustwacht, zowel bij operationele als bij ondersteunende processen. In het bijzonder is dit zichtbaar in de crisisorganisatie, het structureren van het functioneel ICT-beheer, het implementeren van AVG-wetgeving, het vastleggen van processen en het vernieuwen van operationele overeenkomsten met de partnerdiensten.



Inhoud

| | |
|---|-----------|
| Voorwoord | 4 |
| Managementsamenvatting | 5 |
| Inleiding | 8 |
| 1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht | 9 |
| 1.1 Inleiding..... | 9 |
| 1.2 Covid-19 | 9 |
| 1.3 Vier urgente behoeftestellingen | 10 |
| 1.4 Project Maritiem Operatie Centrum (MOC) | 10 |
| 1.5 Walradar | 11 |
| 1.6 Projecten Varende Middelen | 11 |
| 1.7 Projecten Vliegende Middelen | 12 |
| 1.8 Windenergie op zee | 13 |
| 1.9 Project I-stack | 13 |
| 1.10 Innovatie..... | 14 |
| 1.11 Frontex | 14 |
| 1.12 Personele uitbreiding en reorganisatie..... | 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 AIS..... | 19 |
| 2.11 Explosieven-opruiming | 19 |
| 3 Operationele verantwoording handhavingstaken | 20 |
| 3.1 Algemeen | 20 |
| 3.2 Totaal uitgevoerde controles | 21 |
| 3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee | 21 |
| 3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving | 21 |
| 3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit..... | 21 |
| 3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid | 21 |



| | | |
|----------|--|-----------|
| 4 | Operationele verantwoording Maritieme Security taken..... | 22 |
| 4.1 | Security Berichtgeving | 22 |
| 4.2 | Pre-arrival analyse..... | 22 |
| 4.3 | Bijstandsaanvragen bestrijding piraterij..... | 23 |
| 4.4 | Focal point RECAAP..... | 23 |
| 4.5 | Communicatie en informatievoorziening bij maritieme security incidenten (melding)..... | 23 |
| 5 | Middelen | 24 |
| 5.1 | Varende middelen | 24 |
| 5.2 | Vliegende middelen | 27 |
| 5.3 | Personeel | 31 |
| 6 | Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling | 32 |
| 6.1 | Dienstverlening | 32 |
| 6.2 | Handhaving | 33 |
| 6.3 | Maritieme Security..... | 34 |
| 6.4 | Noordzeebeleid | 35 |
| 6.5 | Juridisch..... | 36 |
| 7 | Financiële verantwoording | 37 |
| 7.1 | Inleiding..... | 37 |
| 7.2 | Exploitatieuitgaven | 37 |
| 7.3 | Investeringsuitgaven | 38 |
| 7.4 | Exploitatieuitgaven in de begrotingen van departementen (kosten)..... | 39 |
| 7.5 | Totaaloverzicht uitgaven & kosten | 41 |
| 8 | Bedrijfsvoering | 42 |
| 8.1 | Inleiding..... | 42 |
| 8.2 | Informatievoorziening | 42 |
| 8.3 | Opleidingen | 42 |
| 8.4 | Algemene Verordening Gegevensbescherming..... | 43 |
| 8.5 | Huisvesting Kustwacht | 43 |
| 8.6 | Communicatie..... | 43 |
| | Bijlage 1: Associated support | 45 |
| | Bijlage 2: Tijdljn Covid-19 maatregelen..... | 46 |
| | Bijlage 3: Uitval vaartuigen Rijksrederij 2021 | 47 |
| | Bijlage 4: Afkortingen..... | 48 |



Inleiding

Voor u ligt het Jaarverslag 2021. In dit jaarverslag kunt u informatie terugvinden met betrekking tot de operationele en financiële verantwoording over de uitvoering van het Gecombineerd Jaarplan.

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

Leeswijzer:

Hoofdstuk 1 beschrijft de algemene ontwikkelingen binnen de Kustwacht.

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

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

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

Hoofdstuk 5 beschrijft de inzet varende en vliegende eenheden.

Hoofdstuk 6 beschrijft de verantwoording beleidsadvies en beleidsontwikkeling.

Hoofdstuk 7 beschrijft de financiële verantwoording.

Hoofdstuk 8 beschrijft de bedrijfsvoering binnen het Kustwachtcentrum.



1 Algemene ontwikkelingen Kustwacht

1.1 Inleiding

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

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

1.2 Covid-19

De impact van de Covid-19 maatregelen is in 2021 zowel op operaties als bedrijfsvoering van de Kustwacht beheersbaar gebleven. De weerbaarheidsmaatregelen en het continuïteitsplan zijn lopende het jaar aangepast in lijn met de landelijke maatregelen. Dit bleek voldoende om de weerbaarheid op het gewenste niveau te houden en de continuïteit van operaties te waarborgen. Een beknopt overzicht van aanvullende 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 2021 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 aanvullende maatregelen 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 2021 enkele malen beïnvloed. Aanpassingen in de planning en de werkwijze waren op momenten nodig om de beschikbare capaciteit volledig te benutten. Het is de diensten doorgaans gelukt ondanks een enkel uitval de taken voor de Douane, Marechaussee en Politie naar tevredenheid onder de vlag van de Kustwacht uit te voeren.

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 vindt een structureel overleg plaats 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). Tot aan de zomer van 2021 is dit structureel overleg voortgezet, waarna de actieve



monitoring door het MT is overgenomen en bij opleving van Covid-19 een beroep wordt gedaan op de expertise van het structureel overleg.

1.3 Vier urgente behoeftestellingen

Het beheer van vrijwel 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 MOC Kustwacht en onder leiding van de projectleider van dit project, maar worden verantwoord in de reguliere P&C-cyclus.

De vervanging van het rekencentrum en VHF zend en ontvangers zijn reeds eerder afgerond. De vervanging van het Digital Selective Calling (DSC) systeem en het Radiobediensysteem (RBS) bevinden zich respectievelijk in de uitvoeringsfase en de verwervingsfase.

1.4 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.

1.4.1 Nieuwbouw Kustwachtcentrum

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. In 2021 is middels een aanbesteding de dienstenleverancier (architect en projectdirectie) geselecteerd en het veiligheidsonderzoek afgerond, zodat de ontwerpfase van de nieuwbouw kan aanvangen.

1.4.2 IT-middelen

Eind maart is de basiskantoorautomatisering van de Kustwacht gemigreerd naar MULAN. MULAN is de standaard departementaal vertrouwelijke werkplekdienst van Defensie.

In 2020 is reeds gestart met de vervanging van de vijf belangrijkste applicaties die de primaire processen van de Kustwacht ondersteunen (Release 1.0). Deze vervanging zal stapsgewijs plaatsvinden. Hiervan is de applicatie Vessel Information Identification Application (VIIA) eind 2020 functioneel opgeleverd. [In 2021 zijn de applicaties Cold Water Exposure Survival Module (CESM) en Search & Rescue Information System (SARIS) gemigreerd naar MULAN en in gebruik genomen.

Het beeldopbouwsysteem Maritime Control – ten behoeve van monitoring van het maritieme verkeersbeeld op de Noordzee op basis van radar- en AIS-sensoren – is eind 2021 technisch en functioneel opgeleverd, ingebruikname is gepland in het eerste kwartaal van 2022. De applicatie voor incidentmanagement (Life1st) is technisch opgeleverd en is beschikbaar als continuïteitsmaatregel. Invoering van de applicatie voor incidentmanagement in combinatie met Guardion Coastguard (Release 1.0) is vertraagd en zal naar verwachting in Q2-2022 plaatsvinden.

In 2020 is reeds 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. De op wal gestationeerde AIS-base stations zijn overgedragen en de overdracht van de Noordzee gestationeerde AIS-base stations wordt nu voorbereid en zal in 2022 worden afgerond.



1.5 Walradar

In 2021 is de realisatie van deze aanvullende walradar geconfronteerd met een milieuonderzoek op de locatie van de radarmast. Wanneer dit is afgerond zal de definitieve vergunning bij de lokale gemeente kunnen worden aangevraagd voor plaatsing van mast en radar.

1.6 Projecten Varende Middelen

Op dit moment lopen er meerdere projecten:

- Vervanging Kustwacht patrouilleschepen;
- Project Emergency Response Towing Vessel (Noodhulpsleper);
- 24/7 inzet vaartuigen.

1.6.1 *Vervanging Kustwacht patrouilleschepen*

De Kustwacht is aangehaakt bij de strategie vlootontwikkeling en vlootprogramma van de Rijksrederij. In dit programma is nu de SPV-200 opgenomen (voorheen MPV-groot en MPV-200), die de beide patrouillevaartuigen Visarend en Zeearend van de Kustwacht zal vervangen vanaf 2030. De prioriteit voor het vervangen van deze vaartuigen is onderkend en heeft geleid tot een aangepaste planning in het vervangingsprogramma van de Rijksrederij.

1.6.2 *Project Emergency Response Towing Vessel*

De toename van windmolenparken op de Noordzee leidt tot o.a. meer risico's voor de scheepvaartveiligheid. Om deze reden worden risico-mitigerende maatregelen genomen. Onderdeel hiervan zijn twee extra ERTV's (Emergency Response Towing Vessel) voor de Kustwacht. Door vertraging in de aanbesteding van de eerste extra ERTV is nu voorzien dat beide schepen per 1 juli 2022 operationeel zijn. In het afgelopen jaar zijn de taken cf. de normering uitgevoerd met een interim-oplossing (zie hoofdstuk 2).

1.6.3 *Project 24/7 inzet vaartuigen*

In het Gecombineerd Jaarplan 2022 is vastgelegd dat de Kustwacht 24/7 inzetbaarheid op zee moeten kunnen garanderen cf. het handavingsconcept. De komst van nieuwe vaartuigen die hiervoor geschikt zijn heeft echter vertraging opgelopen. Om deze reden heeft de Raad van de Kustwacht besloten om te laten onderzoeken in hoeverre het met de huidige varende middelen mogelijk is om het 24/7 handavingsconcept uit te voeren.

De conclusie van dit onderzoek is dat de ambitie van het 24/7 handavingsconcept met de huidige varende middelen niet volledig kan worden gerealiseerd. Wel blijft deze ambitie voor de toekomst gehandhaafd. Verschillende scenario's leiden tot een gewijzigde inzet van de huidige varende middelen om een betekenisvolle stap naar dit 24/7 handavingsconcept te zetten, dat in de loop van 2022 haar beslag zal krijgen.

In 2021 is verdere voortgang geboekt met het Concept of Operations. In het bijzonder de inzet van de Barend Biesheuvel heeft het afgelopen jaar bewezen welke mogelijkheden er zijn wanneer de Kustwacht beschikt over een platform dat langdurig op zee kan opereren. De inzichten uit de pilot zijn meegenomen in de uitwerking van het 24/7 handavingsconcept.

1.7 Projecten Vliegende Middelen

1.7.1 *Project vervanging Dornier-vliegtuigen*

Na gunning van het contract aan een consortium stond 2021 in het teken van modificatie van beide vliegtuigen. Eind 2021 is de modificatie van het eerste vliegtuig is voor circa 90% afgerond, het tweede vliegtuig voor 75%. Tijdens deze modificatie worden voedings- en datakabels voor de missieapparatuur geïnstalleerd, gaten in de romp van het vliegtuig aangebracht voor bijvoorbeeld de radar en andere apparatuur, en een long range fuel tank geïnstalleerd. Na afronding van de modificatie vinden uitgebreide grond- en vliegtesten plaats, waarna de vliegtuigen medio 2022 de taken van de Dorniers zullen overnemen. Covid-19 heeft zijn weerslag gehad op de uitvoering van het project, met name op de levertijd van apparatuur/onderdelen en op de beschikbaarheid van personeel.



Afbeelding 1: impressie Dash-8 Kustwacht Nederland

1.7.2 *Project vervanging SAR-helikopters KWNL*

Op 7 april 2021 is het voorlopig gunningsbesluit voor het nieuwe contract voor SAR-helikopters gepubliceerd. De uitkomst van deze aanbesteding leidde tot het aanspannen van een kort geding door één van de afgewezen bedrijven. De uitspraak hierin vond plaats op 11 augustus 2021, waarbij de kritiepunten van het afgewezen bedrijf zijn verworpen. Met deze uitspraak kon het voorlopig gunningsbesluit worden omgezet in een definitief gunningsbesluit. De uitspraak in het kort geding is gevolgd door de aankondiging van een hoger beroep dat later is ingetrokken. Op 4 november 2021 is het contract getekend met de nieuwe leverancier voor de lease van twee AW189 helikopters, die vanaf november 2022 zullen opereren vanaf Den Helder Airport en vliegveld Midden-Zeeland. Elk van deze helikopters heeft een reddingscapaciteit van 19 personen, zodat de zorgnorm (maximaal 16 personen) met een totale reddingscapaciteit van 38 personen ruim wordt gehaald.



Afbeelding 2: AW189 helicopter

Gevolg van de vertraging door deze juridische procedures is dat het nieuwe contract niet aansluit op het vorige contract. Rijkswaterstaat draagt als contractbeheerder van het huidige contract zorg voor een contract voor deze onstane interim periode.

1.8 Windenergie op zee

De Kustwacht zet middelen in voor het veilig houden van de windmolenparken en het houden van toezicht op de geldende regels ten aanzien van doorvaart en medegebruik. Sinds 1 januari 2021 heeft de Kustwacht hiertoe de beschikking over een extra ERTV. Deze ligt permanent op zee nabij Windpark Borssele. Daarnaast houdt de Kustwacht toezicht op de windmolenparken door surveillance met varende en vliegende eenheden. Op afstand wordt toezicht gehouden op de windmolenparken via een speciaal daarvoor ingerichte desk op het Communicatie en Coördinatie Centrum (CCC) van de Kustwacht. Dit is een Windenergie op Zee desk met een daarvoor opgeleide Watch Officer. Hiervoor zijn de procedures en werkwijzen opgesteld en verder aangescherpt. Tenslotte neemt de Kustwacht deel aan oefeningen samen met de windparkexploitanten. Samen met de informatie-uitwisseling rondom de afhandeling van incidenten, wordt hiermee een proactieve bijdrage geleverd aan de preventie van incidenten in en rondom windenergiegebieden.

Op beleidsmatig niveau leveren de afdelingen operaties en beleidsadvies een bijdrage aan diverse thema's uit het Rijkswaterstaatprogramma Monitoring en Onderzoek Scheepvaartmaatregelen Windenergie op Zee (MOSWOZ). Ook levert de Kustwacht capaciteit voor het adviseren van de vergunningverlener ten aanzien van de vergunning en onder de waterwet verplichte werk-, inrichtings- en veiligheidsplannen. Hierbij gaat het niet alleen om de aanleg en exploitatie van de windmolenparken zelf, maar ook om de elektriciteitsinfrastructuur die nodig is om de opgewekte energie te leveren aan het elektriciteitsnet, ook wel aangeduid als Net op zee.

1.9 Project I-stack

In het kader van doorontwikkeling Informatie Gestuurd Optreden (IGO) bij de Kustwacht is in juni 2020 het project iStack 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.

Door onvoldoende beschikbare capaciteit van zowel partnerdiensten als bij de Kustwacht is de pilotfase verlengd en zijn concrete afspraken gemaakt met bezetting van het kernteam binnen de Kustwacht. Om invulling te geven aan deze analysetaak is de pilot ondergebracht binnen het Maritiem Informatie Knooppunt



(MIK). Op basis van deze ervaringen met deze vraagstukken zal de Kustwacht adviseren over de benodigde capaciteit op tactisch en strategisch niveau.

Het contract voor historische data en tooling voor analyses is verlengd en uitgebreid met functionaliteit voor korte termijn analyse, o.a. t.b.v. incident analyse en Maritieme Security. Het is gebleken dat de data en analyses ook waardevol zijn voor pre-arrival analyses, nautisch beheer en operationele analyses.

1.10 Innovatie

1.10.1 Satellite imagery for Maritime Situational Awareness (SIMSA)

De Kustwacht neemt deel aan een project van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en een internationale partner om de bruikbaarheid van satellietbeelden te testen, in aanvulling op AIS-gegevens en radar voor monitoring van scheepvaart op zee. Een mogelijke oplossing is het gebruik van satellietbeelden in combinatie met artificial intelligence om schepen op zee te detecteren, identificeren en classificeren. Het project onderzoekt in stappen de bruikbaarheid en toepasbaarheid van deze technologie op de Noordzee.

1.10.2 Drones

Voor de inzet van drones volgt de Kustwacht een drie-sporen beleid:

1. Experimentele inzet van eigen systemen.
Hiertoe heeft de Kustwacht enkele toestellen aangeschaft medio 2021. Deze lopen momenteel een certificering- en opwerkingstraject.
2. Samenwerking met partners.
In samenwerking met EMSA, KNRM, Douane en IL&T verkent de Kustwacht de inzet van drones.
3. Bijdragen aan onderzoek en ontwikkeling.
Hiervoor is de Kustwacht één van partners van een drone project van CZSK, voor de ontwikkeling van een specifieke drone met een maritieme toepassing.

1.11 Frontex

Het Europese agentschap Frontex is verantwoordelijk voor de ondersteuning van lidstaten bij hun grensbewaking. 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. In 2021 is gedurende twee periodes een vliegtuig van de Kustwacht ingezet vanuit Italië, 15 dagen in mei en 15 dagen in oktober/november. De totale inzet van het vliegtuig voor Frontex in 2021 was 120 uur.

1.12 Personele uitbreiding en reorganisatie

De evaluatie van de reorganisatie 2019 van 23 FTE is afgerond en de werkgroep evaluatie heeft haar rapport opgeleverd, waarvan de aandachtspunten door het MT van de Kustwacht ter hand zijn genomen.

In 2021 is aanvullend personeel ingestroomd voor het uitvoeren van monitoringstaken in het kader van Windenergie op zee. De instroom van personeel vindt onder andere plaats door het volgen van de Kustwacht basisopleiding, deels in een digitale leeromgeving, en begeleiding door bureau Leren en Ontwikkelen, de lijnmanager en een collega-buddy. Op deze wijze geeft de Kustwacht vorm aan de on-boarding van nieuwe medewerkers. In 2021 is hiertoe een beperkt reorganisatietraject doorlopen. Het reorganisatietraject hiertoe is eind 2021 nog niet afgerond.



2 Operationele verantwoording dienstverleningstaken

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de dienstverleningstaken in 2021.

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. AIS
10. Explosieven-opruiming

De verantwoording vindt plaats op basis van afwijkingen op de gestelde zorgnormen uit het Gecombineerd Jaarplan. De Kustwacht heeft de haar opgedragen taken in 2021 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:

Viskotter Elizabeth OD25

Langs de Haringvlietdam raakten woensdagochtend 3 februari 2021 drie opvarenden van de viskotter Elizabeth OD25 te water en de viskotter kapseisde. De bemanning van vissersboot KL46, die in de buurt was, voer direct naar de drenkelingen en nam contact op met het Kustwachtcentrum. De reddingboot van KNRM Stellendam werd gealarmeerd en de drie opvarenden zijn door de KL46 uit het water gehaald en vervolgens door de reddingboot aan boord genomen.

Containerschip Escape

Dinsdagavond 6 april 2021 voer containerschip Escape ongeveer 17,5 km ten noorden van Vlieland rondjes door een vastzittend roer. De ERTV Guardian was snel ter plaatse, maakte een sleepverbinding met het containerschip en hield deze op veilige positie. Bij stabiel weer is de sleep overgenomen door een ander sleepvaartuig. Deze heeft het schip naar Rotterdam gesleept alwaar het 8 april 2021 veilig is aangekomen. Het schip heeft geen containers verloren.

Containerschip Baltic Tern

De kapitein van het containerschip Baltic Tern heeft op woensdag 7 april 2021 melding gedaan van vijf overboord geslagen containers. Het schip voer ongeveer 27,5 km ten noorden van Ameland. Het schip kwam vanuit Duitse wateren. De kustwacht heeft diverse inspectievluchten uitgevoerd en de containers gelokaliseerd. De Guardian heeft een tankcontainer met aceton overgedragen aan een bergingsschip zodat deze niet naar land kon drijven.



Man over boord

Maandag 16 augustus 2021 is een grote zoekactie opgestart naar mogelijk man-over-boord circa 10 nm noordwest van Noord-Texel. De man was afkomstig van het passagiersschip Europa. De Kustwacht zette vijf reddingboten van de KNRM, de SAR-helikopter, het kustwachtvaartuig Guardian en het kustwachtvliegtuig in. Voor de varende bemanning op de reddingboten is het zoeken naar een drenkeling met deze zeegang zeer zwaar. De SAR-actie is zonder resultaat gestaakt, het lichaam van de drenkeling is uiteindelijk op 24 augustus op het strand van Terschelling gevonden.

Vermiste zwemmer

Donderdagavond 26 augustus 2021 is er een grote zoekactie naar vermiste zwemmer in de Noordzee bij Terschelling gestart. De KNRM Terschelling en Ameland, de SAR-helikopter en het kustwachtvliegtuig zijn hierbij ingezet. Rond 22:30 uur is de zoekactie beëindigd. Vrijdag 27 augustus 2021 is wederom gezocht zonder resultaat. Op woensdag 1 september 2021 is het lichaam van de drenkeling uiteindelijk gevonden in zee bij Terschelling.

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 2021 is op twee plaatsen een probleem geconstateerd met het netwerk, te weten bij station Huisduinen en bij de Randmeren. Er zijn trajecten opgestart om deze problemen op te lossen en voor afdoende dekking zorg te dragen.

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 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Echt | 2365 | 2737 | 1981 |
| Vals | 379 | 395 | 358 |
| Totaal | 2744 | 3132 | 2339 |

Tabel 1: Alarmeringen Kustwachtcentrum

Het verschil met voorgaande jaren, ongeveer 800 minder, laat zich verklaren door de invoering van het triageproces SAR/Maritieme hulpverlening. De Kustwacht past deze triage sinds medio augustus 2020 toe.

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. Dit heeft geresulteerd in het IBP-MIRG.nl (zie paragraaf 6.2.4).

In 2021 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij de inzet van het MIRG-team noodzakelijk was.

2.5 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

In 2021 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij het Operationeel Team (OT) van de Kustwacht actief is geweest.

2.6 Noodsleephulp

De Kustwacht beschikt sinds 2021 over twee Emergency Response Towing Vessels (ERTV), namelijk de ERTV-Noord en ERTV-Zuid. De schepen waren in alle 30 gevallen binnen de gestelde normen inzetbaar.

| Inzet Emergency Response Towing Vessels | | | |
|---|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| | Ingezet (noodsleephulp) | Sleepverbinding gemaakt | Ingezet voor andere (SAR)taken |
| ERTV-N | 27 | 3 | 6 |
| ERTV-Z | 3 | 0 | 5 |

Tabel 2: Inzet ERTV's

2.7 Noodhaven

In 2021 hebben zich geen incidenten voorgedaan waarbij het aanwijzen van een noodhaven noodzakelijk was.

2.8 Medische hulpverlening

Het uitvoeren van een medische evacuatie 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, waarbij het certificeringproces inmiddels is afgerond. Meer informatie over dit proces is te vinden in paragraaf 6.1.1.

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

In 2021 zijn 303 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 |
| 2019 | 118 | 192 | 310 |
| 2020 | 119 | 216 | 335 |
| 2021 | 123 | 180 | 303 |

Tabel 3: 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 |
| 2019 | 81 | 5 | 86 |
| 2020 | 65 | 9 | 74 |
| 2021 | 83 | 3 | 86 |

Tabel 4: 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 2021 zijn er twaalf aanvragen voor nautische evenementen ontvangen (tegenover vijf aanvragen in 2020, en 89 in 2019). Vanwege de Covid-19 maatregelen zijn slechts negen nautische evenementen doorgang gevonden. De vergunningverleningen hadden betrekking op artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee. Alle aanvragen zijn binnen de gestelde termijn afgehandeld.

2.9.3 North Sea Activities (NSA)

In 2021 zijn er in totaal 214 NSA's actief geweest (tegenover 119 NSA's in 2020). Dit is een toename van 80% ten opzichte van 2021 en is voornamelijk te wijten aan de Wind op Zee transitie.

Van het totaal aantal NSA's hadden er 25 NSA's betrekking op onderzoeksreizen in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en/of territoriale zee. 55 NSA's betroffen bodemonderzoeken (surveys). 16 NSA's hadden betrekking op een bijzonder transport. In 2021 hebben er twee vaartesten m.b.t. autonome vaartesten plaatsgevonden. De overige NSA's hadden voornamelijk betrekking op het aanleggen van kabels t.b.v. toekomstige windparken, zand- en vooroeveraanplantingen, bergingsoperaties, inspecties, boorexploraties, plaatsen van tijdelijke meetboeien en reparaties van kabels en pijpleidingen. Alle aanvragen zijn binnen de gestelde termijn afgehandeld.

2.9.4 Ernstige en zeer ernstige scheepvaartongevallen

Hieronder is een overzicht van het aantal Ernstige- en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen (ESO & ZESO) over 2021.

| Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| | jan | feb | mrt | apr | mei | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | totaal |
| ESO | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 |
| ZESO | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Tabel 5: Overzicht Ernstige en Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen

De ZESO in april betrof een zeiljacht dat onder de pier van Scheveningen klem kwam te zitten. Op de volgende pagina is een artikel van Omroep West over dit ongeval opgenomen.



Zeiljacht strandt onder Pier: 'Schipper dacht dat het de haven was'

DEN HAAG - Een bijzonder beeld op het strand van Scheveningen donderdagochtend: tussen de gekleurde pilaren van de Pier ligt een vastgelopen zeiljacht. Het schip is afgelopen nacht tegen de Pier aangebotst en vastgelopen. De schipper zag in het donker de lichten van de Pier aan voor de lichten van de haven, zegt de KNRM.

De KNRM Scheveningen heeft de onfortuinlijke schipper van zijn jacht gehaald. Marnix Jansen was bij de reddingsactie. 'De politie trof het jacht aan en heeft ons toen gewaarschuwd. We zijn er met twee boten heen gegaan. Op het jacht zat een Duitstalige meneer die ons vertelde dat hij alleen was. Hij was gelukkig niet in het water terechtgekomen.'

Voor de zekerheid werd een ambulance opgeroepen om de eigenaar van het jacht na te kijken. Hij bleek niet onderkoeld te zijn. Zijn schip is flink beschadigd. Op foto's van de KNRM is te zien dat hij met de mast tegen de Pier aan is gevaren, waardoor die ook schade heeft opgelopen. 'Of hij er vooruit tegenaan is gevaren en toen pas merkte dat het niet de haven was, of geprobeerd heeft te keren en er zijwaarts of achteruit tegenaan is gekomen weet ik niet', zegt Jansen.

Bron: Omroep West

2.9.5 Waarschuwen containerschepen

Vanaf de zomer van 2021 geeft het Kustwachtcentrum ook een extra waarschuwing af aan containerschepen tussen de 100 en 200 meter lengte (*Feeders*), vanaf een golfhoogte vanaf 3,3 meter voordat 'TSS Terschelling-German Bight' wordt binnengevaren. Dit gebeurt naast de waarschuwing aan containerschepen met een lengte van 200 meter en meer (*Panamax en Ultra Large Container Ships*), vanaf een golfhoogte van 4,5 meter. Het MARIN onderzoekt momenteel onder welke omstandigheden containerschepen een verhoogd risico vormen om containers aan dek te verliezen. Eventuele maatregelen uit het rapport die uitvoerbaar zijn voor de Kustwacht zullen vervolgens worden toegepast in overleg met het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken.

2.10 AIS

De beschikbaarheid van het AIS-systeem t.b.v. SafeSeaNet was het afgelopen jaar 100%. Er zijn dan ook geen afwijkingen te rapporteren.

2.11 Explosieven-opruiming

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

| Explosievenoverzicht 2021 | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|----------|-------|-------|-----|------|------|----------|-----------|---------|----------|----------|-----------|
| Explosieven Beneficial Cooperation 2021 | Januari | Februari | Maart | April | Mei | Juni | Juli | Augustus | September | Oktober | November | December | Totaal |
| Gemelde explosieven | 7 | 1 | 5 | 11 | 6 | 10 | 5 | 1 | 5 | 7 | 2 | 7 | 67 |
| Vernietigde explosieven | 2 | 4 | 11 | 6 | 5 | 12 | 3 | 0 | 4 | 9 | 0 | 6 | 62 |
| Explosieven niet aangetroffen | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 0 | 2 | 13 |

Tabel 6: Explosievenoverzicht 2021



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 2021:

- 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 ook in 2021 beïnvloed door Covid-19 en de daarmee samenhangende maatregelen. Deze maatregelen zijn in 2021 meerdere malen zowel verscherpt als naar beneden bijgesteld en hebben een grote impact gehad op de doorontwikkeling en de resultaten op het gebied van toezicht, handhaving en opsporing. De Kustwacht voerde in het afgelopen jaar haar reguliere patrouilles uit en heeft in voorkomend geval controles uit gevoerd op de vier genoemde hoofdonderwerpen. De controles werden, gebaseerd op de opgedane ervaringen in 2020, wel zo veel mogelijk op afstand en met gebruik van beschermingsmiddelen uitgevoerd.

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 wordt een in het oog springende gebeurtenis van het afgelopen jaar benoemd:

Vluchtelingen op zeilschip aangetroffen

Op 17 september trof de Kustwacht zeven Albanezen aan op een zeiljacht. Het schip werd al een week lang geobserveerd, nadat het eerder vreemde vaarbewegingen had gemaakt. De politie controleerde het zeilschip toen het nog in de haven lag, daarbij was sprake van vermoedens van mensensmokkel. Hierna werd het schip in de gaten gehouden.

Op 16 september vertrok het zeilschip naar zee. De volgende dag, vroeg in de ochtend, werd het schip onderschept door de Kustwacht. Daarbij werden de zeven Albanezen aangetroffen. De schipper wordt verdacht van mensen-smokkel. Alle betrokkenen zijn overgedragen aan de Koninklijke Marechaussee.



3.2 Totaal uitgevoerde controles

Hieronder het totaaloverzicht uitgevoerde controles per beleidsdoelstelling.

| Totaaloverzicht Handhaving | | | | | | |
|----------------------------|--|------------------------------|--|----------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| | | Totaal uitgevoerde controles | Totaal aantal geconstateerde overtredingen | Totaal aantal PV aangezegd | Totaal aantal Bestuurlijke maatregel | Totaal aantal Waarschuwing |
| 1 | Verbetering verkeersveiligheid op zee | 1291 | 336 | 232 | 6 | 98 |
| 2 | Verbetering naleving milieuregelgeving | 153 | 38 | 18 | 0 | 5 |
| 3 | Bestrijding criminaliteit | 312 | 18 | 5 | 2 | 11 |
| 4 | Bevordering naleving Visserijbeleid | 178 | 18 | 15 | 0 | 3 |
| | Totaal | 1934 | 410 | 270 | 8 | 117 |

Tabel 7: Totaaloverzicht resultaten handhaving

3.3 Beleidsdoelstelling Verbeteren verkeersveiligheid op zee

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2021 geresulteerd in 1291 controles. Tijdens deze controles zijn 336 overtredingen geconstateerd, dit is bij 26% van de totaal uitgevoerde controles.

3.4 Beleidsdoelstelling Verbeteren naleving milieuregelgeving

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2021 geresulteerd in 153 controles. Deze controles hebben plaatsgevonden op basis van waarnemingen tijdens patrouilles van varende en/of vliegende eenheden. Tijdens deze patrouilles zijn 38 overtredingen geconstateerd, dit is bij 25% van de totaal uitgevoerde controles. Achttien daarvan hebben geleid tot het aanzeggen van een proces-verbaal.

3.5 Beleidsdoelstelling Bestrijding criminaliteit

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2021 geresulteerd in 312 controles. Tijdens deze controles zijn achttien overtredingen geconstateerd, dit is bij 6% van de totaal uitgevoerde controles.

3.6 Beleidsdoelstelling Bevordering naleving Visserijbeleid

Uitvoering van deze beleidsdoelstelling heeft in 2021 geresulteerd in 178 controles. Tijdens deze controles zijn achttien overtredingen geconstateerd, dit is bij 10% van de totaal uitgevoerde controles.

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.



4 Operationele verantwoording Maritieme Security taken

4.1 Security Berichtgeving

ISPS/Dreigingsberichtgeving

In het jaar 2021 heeft de Kustwacht wekelijks, via de Maritieme Security nieuwsbrief, de bij haar bekende relevante dreigingsinformatie (voornamelijk uit open bronnen), gedeeld met de betrokken netwerkpartners (o.a. NCTV, KMAR, Politie, ILT, IenW, CZSK). Wanneer nodig wordt een bericht acuut doorgezet aan het voorzitterschap van de expertgroep (NCTV & IenW DGLM).

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

LRIT (Long Range Identification and Tracking)

Er is geen informatie over meldingen van kwesties betreffende LRIT beschikbaar.

4.2 Pre-arrival analyse

Het doen van pre-arrival analyse door de Kustwacht is een taak die voortvloeit uit verplichtingen die Nederland heeft op basis van internationale regelgeving (ISPS/EU-regelgeving). Nederland wordt regelmatig door de Europese Maritieme Security Inspectie geïnspecteerd over de uitvoering van de implementatie van deze regelgeving. Tot heden is de conclusie vanuit de inspectie dat de pre-arrival analyse van onvoldoende niveau is.

Het pre-arrival team heeft zich in 2021 bezig gehouden met onderzoeken van bruikbare tools en het doorontwikkelen van de set risico-indicatoren. In samenwerking met TNO is een risicoweging van verschillende indicatoren voor de pre-arrival analyse opgesteld.

De drie kwartiermakers hebben op informatie van een beperkt aantal individuele schepen, in combinatie met de resultaten uit het TNO-onderzoek, vanaf juli 2021 test analyses uitgevoerd. Hiervoor zijn systemen gebruikt zoals die van de EMSA (EU), systemen van particuliere aanbieders en het voor de Kustwacht ontwikkelde VIIA. Op basis van deze analyses is bekeken welke vervolgstappen nodig zijn om het analyseproces te verbeteren.

Hieruit komt naar voren dat doorontwikkeling van VIIA en datakoppeling met het Maritime Single Window (MSW) noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de pre-arrival taak. De pre-arrival analyse richt zich niet enkel op juistheid en volledigheid van gegevens, ook of er vanuit andere disciplines (bijv. justitie, grenscontrole, douane) redenen zijn om een schip aan een nadere analyse of controle te onderwerpen. De Kustwacht kan pre-arrival analyse op dit moment niet cf. EU-regelgeving uitvoeren omdat:

- zij geen toegang heeft tot alle benodigde informatie(bronnen);
- zij geen mogelijkheden heeft tot het doen van geautomatiseerde analyses.

Gevolg is dat op basis van beperkte informatie en handmatige analyses wekelijks hoogstens 5 onvolledige pre-arrival analyses uitgevoerd worden (in plaats van de benodigde 1150 per week o.b.v. jaarlijks 60.000 Nederlandse havenbezoeken).

Naast een veiligheidsvraagstuk betekent dit dat Nederland niet aan haar EU-verplichtingen voldoet, met imagoschade en mogelijke boetes tot gevolg.



Besluitvorming over de doorontwikkeling van VIIA en koppeling met het MSW heeft nog niet plaatsgevonden.

4.3 Bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

In 2021 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 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Toegewezen | 18 | 8 | 19 |
| Afgewezen | 0 | 0 | 1 |
| Ingetrokken | 2 | 3 | 0 |
| Totaal | 20 | 11 | 20 |

Tabel 9: bijstandsaanvragen bestrijding piraterij

4.4 Focal point RECAAP

Focal point RECAAP Activiteiten

In het afgelopen jaar is er negen keer sprake geweest van een Incident Alert of Warning vanuit ReCAAP. Deze zijn conform de daarvoor bestaande ReCAAP Focal Point procedure doorgezet aan de Company Security Officers (CSO's) van Nederlandse zeeschepen.

4.5 Communicatie en informatievoorziening bij maritieme security incidenten (melding)

Maritieme Security Incidenten Noordzee

In 2021 zijn er geen Maritieme Security Incidenten op de Noordzee geweest waar de Kustwacht bij betrokken is geweest.

SSAS alert

In 2021 is elf 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 2021 | |
|---------------------------|-----------|
| Vals alarm | 11 |
| Echt alarm | 0 |
| Onbekend | 0 |
| Totaal | 11 |

Tabel 10: SSAS alert meldingen 2021



5 Middelen

5.1 Varende middelen

De Covid-19 maatregelen hebben ook in 2021 de planning en inzet van de vaartuigen beïnvloed. Door slim om te gaan met de beschikbare middelen is de beschikbaarheid van een varende platform voor Kustwachttaken door de Rijksrederij zo goed als mogelijk 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 (over-planning) om aan het einde van een meetperiode te voldoen aan de doelstellingen. De uitval ten opzichte van deze over-planning is toegelicht.

5.1.1 De Arenden

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

Realisatie

De realisatie ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2021 79% (zie tabel 11). De verantwoording van de uren stand-by en inzetbaar in de haven zijn apart bijgehouden, deze uren worden geteld bij de vaaruren. Van de 4417 inzetbare uren hebben de Arenden 1603 uren (36%) stand-by gelegen.

| Arenden | jan-april | mei-aug | sept-dec | 2021 |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Realisatie | 1.412 | 1.503 | 1.502 | 4.417 |
| Gecombineerd jaarplan | 1.867 | 1.867 | 1.867 | 5.601 |
| Percentage tov GJP | 76% | 80% | 80% | 79% |
| Geplande uren | 1722 | 1943 | 2027 | 5.692 |
| Uitval | 310 | 440 | 525 | 1.275 |
| Percentage uitval | 18% | 23% | 26% | 22% |

Tabel 11: Inzet Arenden 2021

Uitval

De Covid-19 maatregelen en lange werfperiode (16-07-21 t/m 10-01-22) hadden een negatief effect op de inzetbaarheid van de Arenden. Het effect hiervan was een verminderde aanwezigheid op de Noordzee en daarmee potentieel tot ander gedrag van Noordzee-gebruikers.

Deze verminderde aanwezigheid is deels gecompenseerd door uitgevallen diensten van de Visarend op te vangen met de Zearend en in minder mate ook met de Guardian (382 uur).

Het percentage uitval van 22% kan onderverdeeld worden naar personele uitval 6%, uitval door meteo 10% en 6% door techniek (werfperiode).



5.1.2 Barend Biesheuvel

Realisatie

De realisatie ten opzichte van het Gecombineerd Jaarplan was in 2021 75%.

| Barend Biesheuvel | jan-april | mei-aug | sept-dec | 2021 |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Realisatie | 801 | 1.386 | 1.117 | 3.304 |
| Gecombineerd jaarplan | 1.472 | 1.472 | 1.472 | 4.416 |
| Percentage tov GJP | 54% | 94% | 76% | 75% |
| Geplande uren | 1147 | 1.513 | 1.608 | 4.268 |
| Uitval | 346 | 127 | 491 | 964 |
| Percentage uitval | 30% | 8% | 31% | 23% |

Tabel 12: Inzet Barend Biesheuvel 2021

Uitval

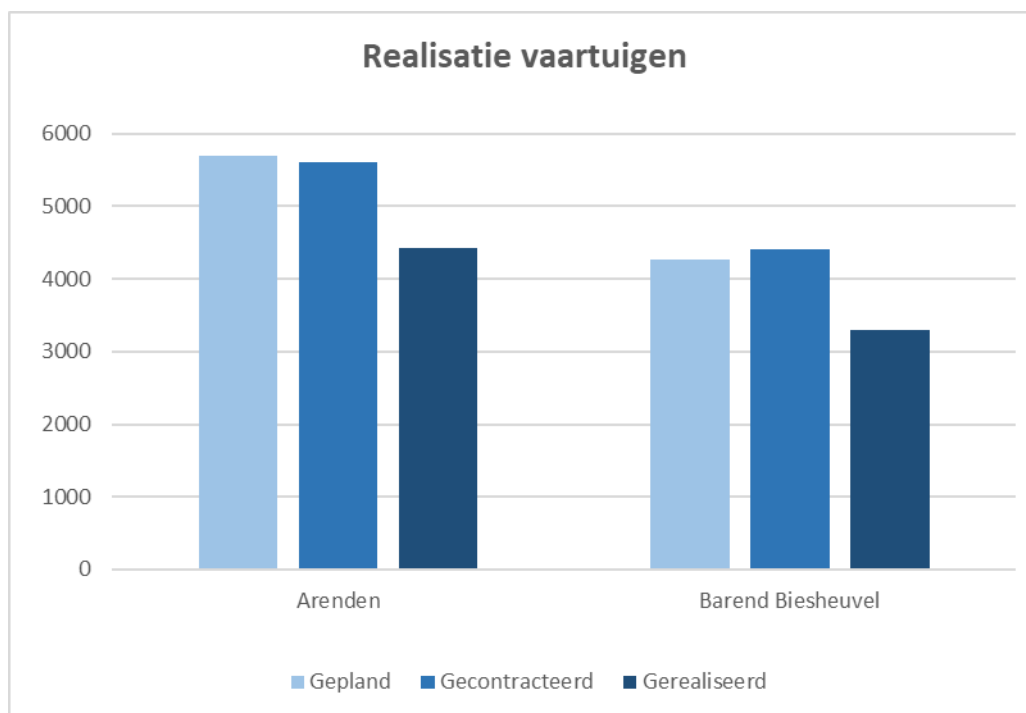
De totale uitval ten opzichte van de ingeplande uren bedroeg meteo 9%, techniek 4% en personele uitval 9% de uitval overig is 1%.

De 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 2021 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 van de inzet te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

5.1.3 *Samenvatting realisatie*

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



Figuur 1: Realisatie vaartuigen 2021

5.1.4 *24/7 inzet Arenden en Barend Biesheuvel*

Met het oog op 24/7 inzetbaarheid van de schepen in 2022, is in 2021 geïnventariseerd in hoeverre de 24/7 inzet kan worden benaderd met de huidige afspraken met de Rijksrederij over inzet van schepen en bemanningen. Een gedetailleerde uitwerking van de uitval is opgenomen in bijlage 4 en heeft mede als basis gediend voor de uitvraag van de Kustwacht voor uitvoering van het 24/7 handhavingsconcept in de toekomst.

5.1.5 *Emergency Response Towing Vessels (ERTV)*

Voor zowel de ERTV-Noord als de ERTV-Zuid is in 2021 de beschikbaarheid 100% geweest. In het geval dat een schip zelf niet beschikbaar was, is voor adequate vervanging gezorgd. Deze vervanging heeft plaatsgevonden volgens contractuele verplichtingen.

5.1.6 *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.

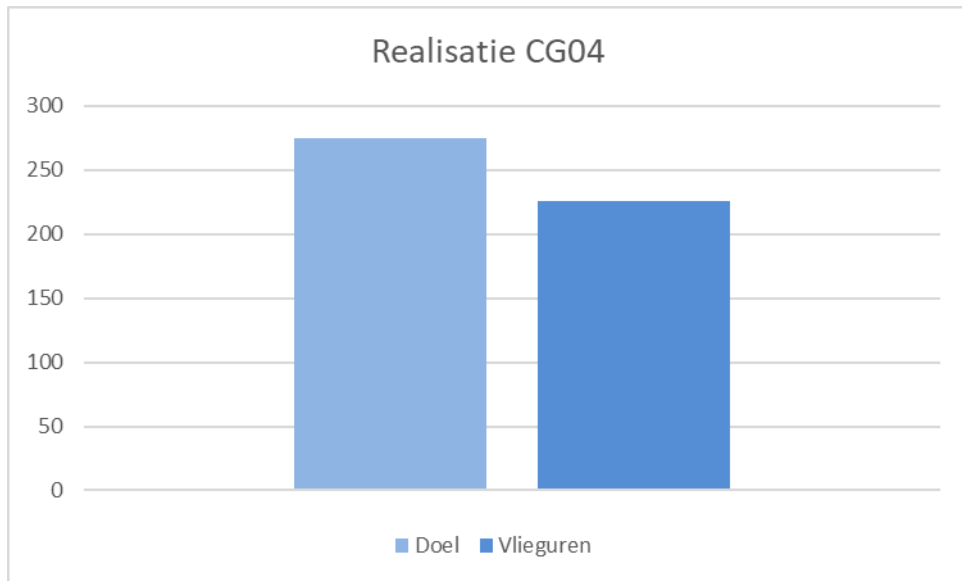
In 2021 zijn alle BCO-contacten binnen de gestelde termijnen en voorwaarden geruimd (zie paragraaf 2.11).



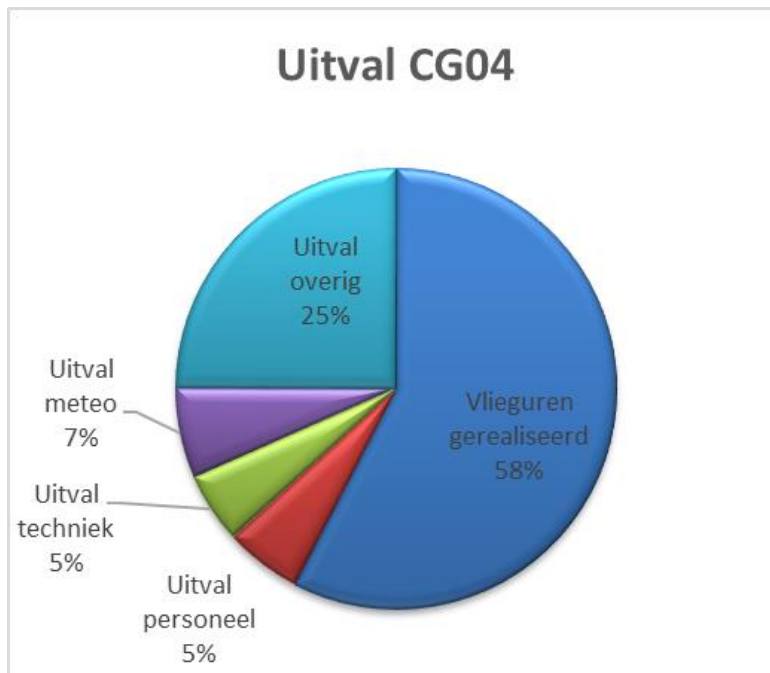
5.2 Vliegende middelen

5.2.1 Politiehelikopters

De AW139 helikopter (CG04) van de Nationale politie heeft in 2021 226 uur (82%) van het doel (275 uur) gevlogen. De uitval bedroeg 166 uur t.o.v. de planning (348 uur). De uitval werd veroorzaakt door 7% meteo en 5% door personele oorzaken en 5% door techniek. De rest (25%) werd veroorzaakt door overige zaken. Vanaf 14 januari 2021 is de helikopter regelmatig ingezet voor andere politietaken waardoor het halen van de doelstelling voor de Kustwacht onder druk is komen te staan. Hier is in door goede samenwerking met de Afdeling Politie Luchtvaart een aangepaste planning op gemaakt waardoor de uiteindelijke onderrealisatie beperkt is gebleven. Tijdens uitvaluren heeft geen invulling plaats kunnen vinden van de handhavingstaken van de Kustwacht. Dit heeft o.a. geleid tot verminderd toezicht op overtredingen op de Noordzee.



Figuur 2: Realisatie politiehelikopter tweede periode

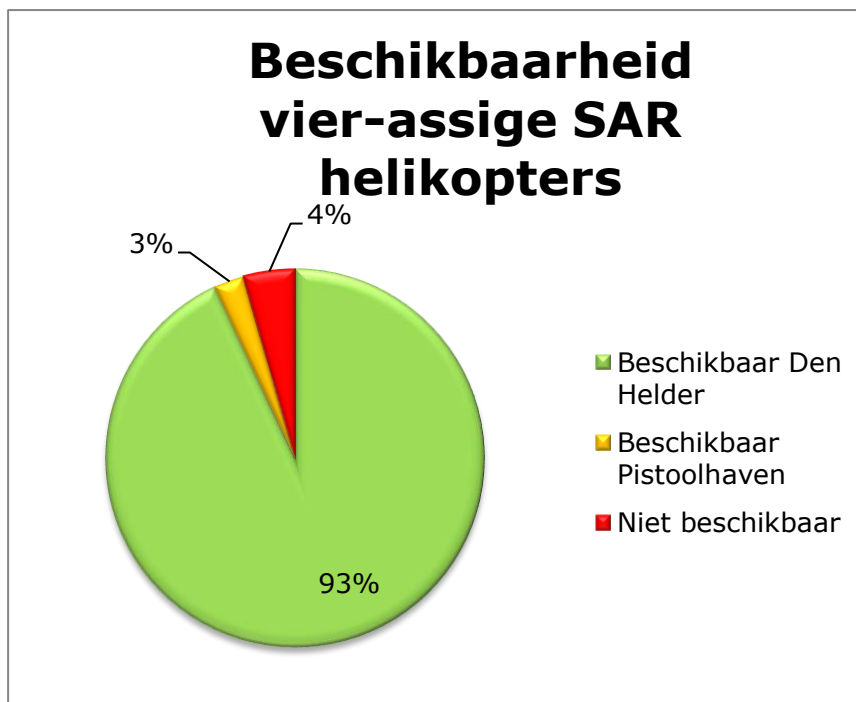


Figuur 3: Uitval CG04 t.o.v. planning

5.2.2 SAR-Helikopters

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

Van de beschikbare uren (8760) is er 96% van de tijd minimaal één vier-assige helikopter beschikbaar geweest. Tijdens 368 uren (4%) was dat niet het geval. De dienstverlening is door het inzetten van reservehelikopter(s) gewaarborgd.



Figuur 4: Beschikbaarheid SAR-helikopters 2021

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.

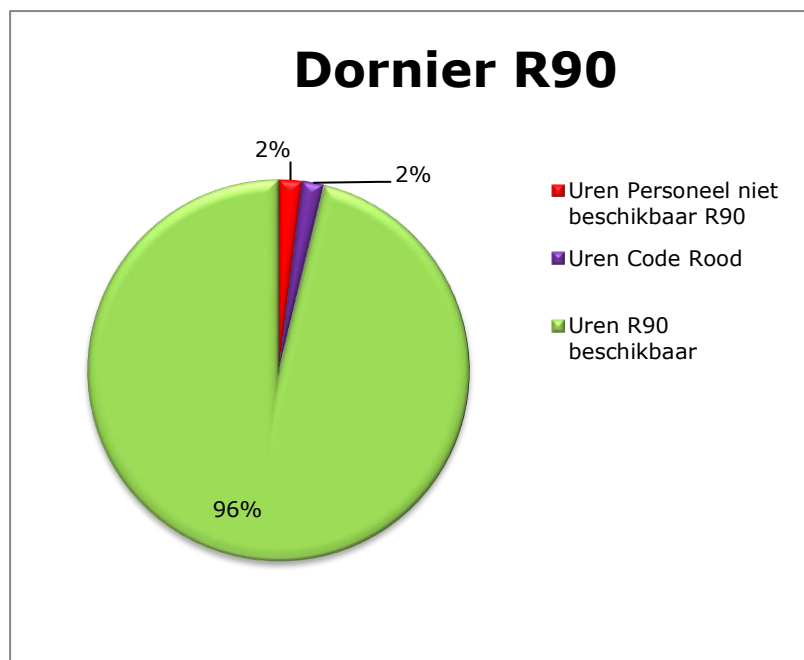
De Kustwachthelikopter fungeert incidenteel op verzoek als back-up voor patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden.

5.2.3

Dorniers

De beschikbaarheid van het Kustwachtvliegtuig (CG01) dient te voldoen aan twee normen: de beschikbaarheid van personeel en vliegtuig om binnen 90 minuten na een melding te kunnen opstijgen: "Ready 90" (R90) en de beschikbaarheid van het vliegtuig voor dagelijks geplande vluchten.

Het R90 beschikbaarheidspercentage over 2021 was 96%. Deze beperking heeft voor 2% een technische reden en voor 2% een personele oorzaak.



Figuur 5: Overzicht Dornier R90 beschikbaarheid

Technisch

In 2021 is gedurende slechts 2% 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 2% heeft te maken gehad met Covid-19 en aanverwante 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 |
| 2019 | 330 | 40 | 12,12% |
| 2020 | 436 | 12 | 2,75% |
| 2021 | 523 | 20 | 3,82% |

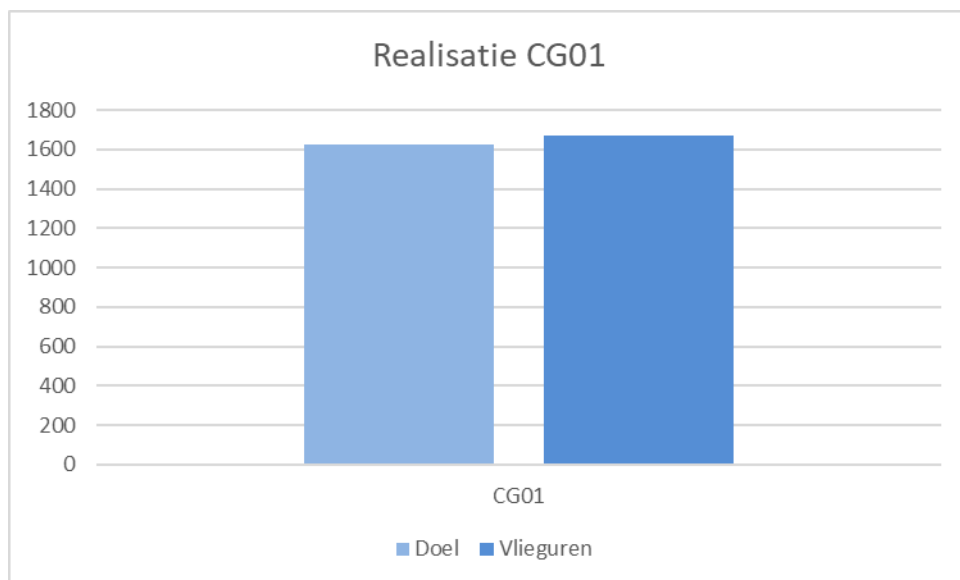
Tabel 13: Overzicht aantal beperkt bezette vluchten



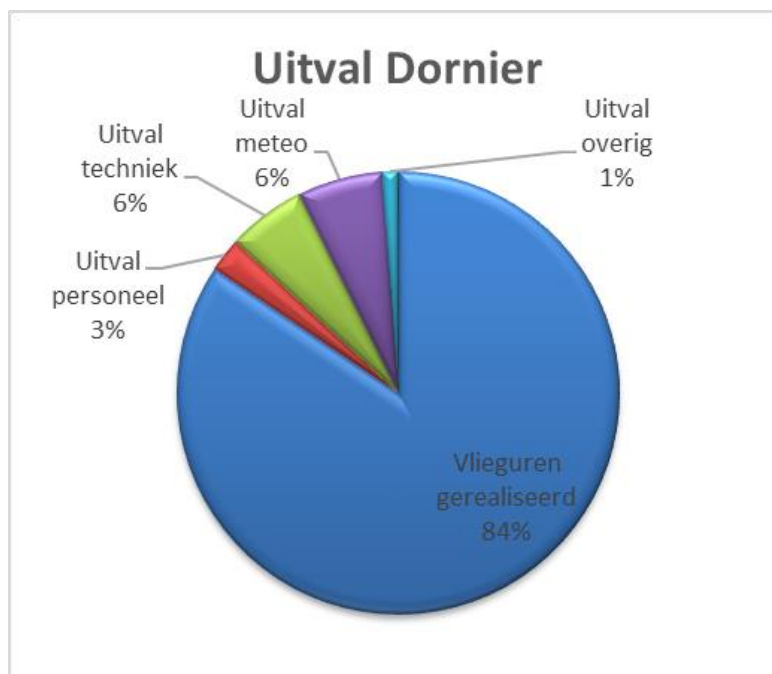
Realisatie geplande vliegreun

Het vliegtuig heeft de volledige doelstelling ruim behaald. De totale realisatie van de geplande vliegreun in 2021 is 102,8%. De uitval (t.o.v. de planning) door meteo is 7%, de uitval met een personele oorzaak 3%, uitval met een technische oorzaak bedraagt 6% en 1% had andere oorzaak.

Het Kustwachtvliegtuig heeft op 16 juli 2021 luchtondersteuning boven Limburg, Noord-Brabant en een deel van België geboden. Dit ter ondersteuning van de landhulpdiensten. Voor details over deze ondersteuning zie bijlage 2: Associated support.



Figuur 6: Realisatie Kustwachtvliegtuig



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



5.3 Personeel

De bezettingsgraad van de handhavingsdesk was gemiddeld 78%. Dat is 4% lager dan vorig jaar.

| Jaaroverzicht bezetting handhavingsdesk 2019 tot en met 2021 per maand | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|----------|-------|-------|-----|------|------|----------|-----------|---------|----------|----------|-----------|
| Jaar | Januari | Februari | Maart | April | Mei | Juni | Juli | Augustus | September | Oktober | November | December | Gemiddeld |
| 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% |
| 2021 | 86% | 77% | 83% | 81% | 89% | 90% | 80% | 56% | 70% | 82% | 73% | 72% | 78% |

Tabel 14: Bezetting handhavingsdesk van 2019 tot en met 2021 per maand

De gemiddelde bezettingsgraad van de handhavingsdesk blijft onder de 80% met extra capaciteit van de Kustwacht en blijft daarmee een punt van zorg. De onderlevering door de diensten (met name de politie met 52%) ten opzichte van de afspraken in de operationele overeenkomsten laat nog geen structurele verbetering zien. 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 Kustwacht gremia.

De registratie van de bezetting van het MIK maakt het niet mogelijk om dit in deze rapportage op te nemen.



6 Verantwoording beleidsadvies & beleidsontwikkeling

6.1 Dienstverlening

6.1.1 *HKZ-certificering medische zorgketen*

Voor het uitvoeren van medische evacuaties van een schip/platform naar een zorgverlener op land is een HKZ-zorgnorm ontwikkeld. HKZ staat voor Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector. De Kustwacht is als regiehouder van deze keten aangewezen. Eind 2019 is aangevangen met het certificeringstraject van deze bijzondere medische zorgketen, maar door Covid-19 heeft het traject vertraging opgelopen. Najaar 2021 is het certificeringstraject met een initiële audit uitgevoerd door Lloyd's Register met een positief resultaat afgerond. De zorgketen is als zodanig gecertificeerd.

6.1.2 *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. Voorjaar 2021 is een evaluatie afgerond van een medische evacuatie vanaf een viskotter. In het rapport zijn aanbevelingen gedaan over de afstemming met de landzijde als incidenten dicht onder de kust plaatsvinden. Najaar 2021 is een evaluatie afgerond van een SAR-operatie betreffende een man over boord. In het rapport zijn o.a. aanbevelingen gedaan over noodprocedures ingeval apparatuur en/of ICT uitvalt op het Kustwachtcentrum. Evaluaties van een vermiste zwemmer en een aeronautisch incident worden uitgevoerd.

6.1.3 *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. De RI&E is in april 2021 door de Arbodienst van Defensie (CEAG) getoetst en aan het plan van aanpak wordt inmiddels uitvoering gegeven.

Voorjaar 2021 is er een werkbelevingsonderzoek bij het Kustwachtcentrum uitgevoerd. Het werkbelevingsonderzoek is een verdiepingsslag van de RI&E van het Kustwachtcentrum. Het MT en de Medezeggenschapscommissie nemen de bevindingen van het onderzoek ter hand.

In november 2020 is er aanvang gemaakt met het uitvoeren van een Taak Risico Analyse (TRA) met betrekking tot de inzet van de Guardian ERTV 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 opgeleverd. Kustwacht en Multtraship werken samen om de risico's te beperken.

6.1.4 *Onderzoek taakuitbreiding MIRG*

Naar aanleiding van het verzoek van DKW om taakuitbreiding van MIRG.NL voert RWS Zee & Delta in samenwerking met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een onderzoek uit naar de haalbaarheid en noodzaak van de gewenste taakuitbreiding v.w.b. het uitvoeren van hoogtereddingen, het bevrijden van mensen uit beknellingen en benarde posities en het bepalen van de aanwezigheid en/of het meten van de concentratie gevaarlijke stoffen bij incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen of ontstaan.



- 6.1.5** *Radio medisch advies gemeentelijk ingedeelde watergebieden*
 Het Kustwachtcentrum zet medische hulpvragen door aan de Radio Medische Dienst (RMD) van de KNRM. De RMD geeft aan dat vanuit patiëntenbelang medische hulpvragen vanaf gemeentelijk ingedeelde watergebieden als het IJsselmeergebied, Waddenzee en Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen beter rechtstreeks door een Meldkamer Ambulancezorg (MKA) kunnen worden afgehandeld. DKW heeft Ambulancezorg Nederland najaar 2021 middels een brief verzocht om de mogelijke overdracht van RMD naar MKA voor deze watergebieden te onderzoeken en te coördineren.
- 6.1.6** *SAR-Convenanten Veiligheidsregio's*
 In 2021 is samen met de veiligheidsregio's Haaglanden, Hollands-Midden, Noord-Holland Noord, Fryslân en Groningen gewerkt aan herziening van de SAR-convenanten. De conceptversies zijn vrijwel gereed. Een ingrijpende aanpassing komt voort uit toegenomen aandacht voor incidenten met strandgebruikers (zwemmers, surfers/kiters etc.) in zones dicht onder de kust.
- 6.1.7** *Netcentrisch werken*
 In 2021 zijn er bij de Kustwacht intern LCMS trainingen gegeven om de bekwaamheid in het gebruik van LCMS bij incidenten in samenwerking met partners zoals RWS en de veiligheidsregio's te verbeteren. Dit kwam van pas bij de afhandeling van het incident met de Baltic Stern (zie H2). Netcentrisch werken speelt een belangrijke rol bij accuraat informatiemanagement waardoor informatie veilig en snel beschikbaar is gesteld op operationeel- en strategisch niveau.
- 6.2 Handhaving**
- 6.2.1** *Europese ontwikkelingen*
 In 2021 speelden verschillende Europese ontwikkelingen met effect op de Kustwacht, zoals de Brexit en de impact daarvan op de visserijsector. Incidenten rond de visvergunningen tussen de UK en Frankrijk zorgden voor het aanwakkeren van de discussie omtrent 'openbare orde op zee'. Bureau beleidsadvies heeft hiervoor haar bijdrage geleverd aan een nationaal handelingskader Brexit. In maart bezocht de Europese Commissie de Kustwacht in het kader van het Schengenacquis. De Commissie oordeelde dat Nederland compliant is aan het Schengenacquis en dat er verbeterpunten zijn. In een action-plan heeft Nederland opgenomen hoe zij aan de verbeteringen werkt. Bureau beleidsadvies draagt bij aan de plannen en heeft een coördinerende rol in de implementatie van de acties die hieruit voortkomen ten aanzien van de Kustwacht.
- Incidenten rond mensensmokkel tussen Frankrijk en Engeland zorgt bij Frontex voor een focusuitbreiding naar het Kanaalgebied. Bureau beleidsadvies is contactpersoon voor Frontex, de KMar en DG Migratie (J&V) bij de beantwoording van Kamervragen en de voorbereiding van Frontex-missies.
- 6.2.2** *Pilot Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*
 Toezicht houden op maritiem erfgoed zoals scheepswrakken op de bodem van de Noordzee is een taak van het Ministerie van OCW. Om te onderzoeken of deze taak door de Kustwacht kan worden uitgevoerd is in opdracht van de PKHN in 2021 een operationele pilot uitgevoerd, die door bureau Beleidsadvies zowel intern als extern is gecoördineerd. De uitkomsten van deze pilot dienen als input voor verdere besluitvorming over de uitvoering van deze taak door de Kustwacht.
- 6.2.3** *Doorontwikkeling handhaving*
 In 2021 is gewerkt aan verbetering van het proces van opdrachtformulering (door de ministeries en diensten) tot de daadwerkelijke uitvoering van handhavingstaken door de Kustwacht. Door het karakter van het Handhavingsplan (HHP) is



verwachtingsmanagement en concretisering van opdrachten middels het Uitvoeringsplan Handhaving (UPH) noodzakelijk. Bureau Beleidsadvies en de afdelingen operaties en bedrijfsvoering binnen de Kustwacht werken samen om dit proces en de bijhorende producten vorm te geven.

6.3 Maritieme Security

De Kustwacht werkt aan een voorstel om de hoofdtak Maritieme Security binnen de afdeling Operaties te beleggen, waar de deeltaken kunnen worden uitgevoerd en waarbij de doorontwikkeling, nationaal en internationaal overleg en samenwerking zijn geborgd. Het voorstel is ter consultatie aan de werkgroep Maritime Security aangeboden ter voorbereiding op verdere besluitvorming.

6.3.1 *Nieuwe taken Maritieme Security*

Voor de ontwikkeling van Maritieme Security is tot 31 december 2023 een programmamanager werkzaam bij de Kustwacht, die de ontwikkeling van deze taak bij de Kustwacht mede vormgeeft. Vanaf 2022 zijn drie concrete nieuwe taken voorzien zijn bij de Kustwacht. Dit betreft:

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

6.3.2 *Analyse Pre-Arrival Informatie van schepen die NL Havens aanlopen*

Voor de opzet van de Pre-Arrival analyse en de inrichting van de DAO-rol is in 2020 een pilot van start gegaan, die door de programmamanager wordt begeleid. De pilot startte met werving en selectie van kwartiermakers. Met het aannemen van de laatste kwartiermaker (0,5 fte) per 7 juni 2021 is het pilotteam compleet.

Voor het uitvoeren van de Pre-Arrival analyse op de Ship Security Pre-Arrival informatie (SSPI) heeft de Kustwacht (geautomatiseerde) toegang nodig tot de actuele SSPI van alle Nederlandse Havens. De realisatie van de koppeling van de Kustwacht aan het Maritime Single Window (MSW) is vanuit het pilotteam in 2021 voorbereid. Echter, omdat besluitvorming in 2021 niet heeft plaatsgevonden, kan de Kustwacht nog geen operationele Pre-Arrival analyses uitvoeren. Wel worden testen uitgevoerd op basis van verwerkte SSPI data van individuele schepen die de haven van Rotterdam aandoen.

6.3.3 *Duly Authorised Officer Maritieme Security Noordzee*

De Directeur Kustwacht heeft in 2021 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat officieel het mandaat verkregen voor de DAO-rol. Dit mandaat is op 21 juli gepubliceerd in de Staatscourant (nr. 36033). Het pilotteam heeft de onder-mandaten voor deze taken binnen de Kustwacht verzorgd en zich gericht op de implementatie van de DAO taken, door overleg met handhavingspartners, en het opstellen van formats en juridische kaders. Met ILT, die een gelijksoortige DAO-rol vervult in de Nederlandse Zeehavens, wordt kennis en ervaring gewisseld.

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

Op vrijdag 17 december 2021 is in de Ministerraad besloten dat de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) in werking treedt op 1 februari 2022. Eind 2021 heeft de Kustwacht op basis van door JenV toegezegde financiering van 1,0 FTE een kwartiermaker geworven die het proces bij de Kustwacht zal inrichten en zal adviseren over de toekomstige inrichting van deze taak en het aantal benodigde FTE's bij de Kustwacht. Aanvragen zullen bij de Kustwacht worden ingediend, waarna de Kustwacht na afstemming met Defensie en controle op het voldoen aan de vastgestelde criteria eigenstandig besluit over het wel of niet toestaan van de inzet van gewapende private beveiligers op NL Zeeschepen in piraterijgebied.



ReCAAP

Binnen het ReCAAP-verband is de rol van Governor tijdelijk ingevuld door de Kustwacht namens het ministerie van IenW. De Kustwacht heeft de permanente rol van ReCAAP focal Point. Vanuit deze rol zijn bij het MIK vele berichten vanuit ReCAAP (zoals incident warnings, maand-/kwartaal-/jaarrapporten) ontvangen en verwerkt. Ook zijn berichten van Nederland aan het ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) door de Kustwacht verstuurd (zie paragraaf 4.4).

6.3.5 *Cybersecurity*

De Kustwacht maakt zich, samen met onder meer, CZSK, EZK en politie zorgen over de toenemende cyberdreiging en risico's voor platforms en scheepvaart op de Noordzee. De Kustwacht heeft geen formele taak ten aanzien van Cybersecurity. De werkgroep Maritieme Security zal een onderzoeksvoorstel doen naar handelingsopties van de Kustwacht bij een cybersecurity incident op de Noordzee. In 2021 heeft op initiatief van de opdrachtgevers een table-top plaatsgevonden om de handelingsopties van de Kustwacht bij een dergelijk incident in kaart te brengen. De resultaten hiervan worden begin 2022 verwacht. In 2021 is aan alle CCC-ploegen een dag Maritieme Security-training gegeven, waarbij ook een Cybersecurity scenario is doorlopen. Tenslotte heeft in 2021 een interne evaluatie plaatsgevonden van de cyber weerbaarheid van de Kustwacht.

6.3.6 *Bescherming Offshore infra*

De Kustwacht is door de sector benaderd met zorgen over de beveiliging (in het kader van Security) van platforms en windparken. Hierop zijn enkele verkennende gesprekken gevoerd en de Kustwacht heeft dit aspect zoveel mogelijk binnen bestaande procedures en trainingen geadresseerd.

Bescherming Onderzeese Kabels

Er zijn begin 2021 Kamervragen gesteld naar aanleiding van berichten over verdachte activiteiten bij datakabels op de bodem van de Noordzee. Dit heeft geleid tot het instellen van overleg over dit onderwerp, waarbij de Kustwacht aan zit t.a.v. nautische aspecten en scheepsbewegingen.

HCSS-rapport "the High Value of the North Sea"

In samenwerking met CZSK heeft de Kustwacht door het The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) een onderzoek laten uitvoeren naar de strategische waarde, voor Nederland, de kwetsbaarheid en de dreiging t.a.v. de economische activiteiten en infrastructuur op de Noordzee. Medewerkers van de Kustwacht hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport, dat risico's op het gebied van Maritieme Security op vitale infrastructuur in kaart brengt.

6.3.7 *Bestuurlijke oefening*

De Kustwacht heeft in samenwerking met vele betrokken partijen het operationeel Handboek Samenwerking Autoriteiten bij Maritieme Security Incidenten opgesteld. In samenwerking met de partners is in 2021 gewerkt aan doorontwikkeling en bewustwording op bestuurlijk niveau van de complexiteit en dilemma's. In vervolg hierop is gewerkt aan een verbeterde versie van het handboek en de voorbereiding op een vervolgsessie.

6.4 Noordzeebeleid

6.4.1 *Windenergie op Zee*

De uitbreiding van het aantal windmolenparken brengt grote veranderingen op de Noordzee teweeg. Dit heeft direct gevolgen voor scheepvaartverkeer, (andersoortige) incidenten en 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



Response Towing Vessels (ERTV), risico-analyses aan de hand van de bow-tie methodiek en relevante scenario's met bijbehorende gevolgen zijn onderwerp van dit programma.

6.4.2 *Overige ontwikkelingen nautisch beheer*

Andere ontwikkelingen op nautisch gebied betreft:

- Connectiviteit op de Noordzee;
- Beeldopbouw en maritime situational awareness, waaronder RAAS en MIVSP;
- De ruimtelijke indeling Noordzee;
- Vormen van verkeersmanagement;
- Cybersecurity.

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 de veilige doorvaart van containervaart te borgen (zie ook paragraaf 0).

6.5 Juridisch

6.5.1 *Actualisatie operationele overeenkomsten*

De actualisatie van operationele overeenkomsten waarin de samenwerking is vastgelegd met diensten die personeel leveren aan de Kustwacht heeft in 2021 goede vooruitgang geboekt met ondertekening door de handhavende diensten. Met RWS en ILT staan nog te adresseren punten ondertekening in de weg. Met de NVWA is er geen vooruitgang geboekt door een gebrek aan reactie van de zijde van de NVWA.

6.5.2 *Actualisatie samenwerkingsovereenkomsten (Rijks-)havenmeesters*

De samenwerkingsovereenkomst met de havenmeester Rotterdam is in november ondertekend. De overeenkomst met de havenmeester Scheveningen ligt voor ondertekening gereed. Met CZSK (aanloopgebied Den Helder) zijn de gesprekken gaande.

6.5.3 *Gegevensleveringsovereenkomsten AIS met derden*

Het Convenant tussen Kustwacht, RWS CIV en de Nogealeden over het beheer van de op de platforms van de laatste gestationeerde AIS-basestations en de deling van AIS-informatie met de Nogealeden, zijn ondertekend. Er zijn daarnaast gesprekken gaande over een nieuwe juridische vorm van samenwerking, waarin de AIS-levering gestalte moet krijgen.

De ondertekening van de verwerkersafsprakenovereenkomst met RWS CIV, over de AVG-verplichtingen ten aanzien van de technische uitvoering van de AIS-verwerking door de Kustwacht, zal naar verwachting begin 2022 plaatsvinden.

6.5.4 *Overeenkomst KW-NCA*

Met de vertegenwoordiger van de National Competent Authority (NCA), in Nederland Rijkswaterstaat, is overeenstemming bereikt over een overeenkomst met betrekking tot de verplichtingen voor de KW die voortvloeien uit de relevante EU-documenten en de AVG ten aanzien van de levering van AIS door de EMSA.



7 Financiële verantwoording

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de realisatiecijfers van de herziene begroting 2021. De basis voor deze begroting ligt in het Gecombineerd Jaarplan. De begroting van de Kustwacht is opgebouwd uit drie soorten uitgaven, te weten: Exploitatie uitgaven in de begroting van Defensie (CZSK & DMO/JIVC). Investeringsuitgaven in de begroting van Defensie (CZSK & DMO/JIVC). Exploitatie uitgaven in de begrotingen van de departementen (kosten). De realisatiecijfers van deze kosten zijn afkomstig van de departementen en zijn gepresenteerd in de financiële verantwoording als integrale kosten van de Kustwacht.

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

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.

7.2 Exploitatieuitgaven

in de begroting van Defensie (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 2021 afgezet tegen de herziene begroting 2021 uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. Mutaties die niet zijn veroorzaakt door prijsbijstellingen en afrondingen worden hieronder toegelicht. De realisatie van de exploitatie uitgaven van de Kustwacht is in 2021 als volgt:

| Exploitatie uitgaven | | | | | |
|--|---------------|---------------|----------------------|---------------|------------|
| | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % |
| > Kustw achtvliegtuigen (CZSK) | 8.367 | 89 | 8.456 | 8.230 | 97% |
| > Kustw achtschepen Rijksrederij (CZSK) | 12.508 | 9.694 | 22.202 | 22.158 | 100% |
| > Bedrijfsvoering (CZSK) | 3.228 | 341 | 3.569 | 2.320 | 65% |
| > Exploitatie uitgaven MOC (DMO/JIVC) | 2.369 | 1.195 | 3.564 | 3.618 | 102% |
| > Delta exploitatie uitgaven MOC (DMO/JIVC) | 1.174 | -135 | 1.039 | 0 | 0% |
| Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht | 27.646 | 11.184 | 38.830 | 36.326 | 94% |

Tabel 15: Realisatie exploitatie uitgaven Kustwacht

Over het algemeen laten de exploitatie uitgaven 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.



7.2.1 *Kustwachtvliegtuigen*

Tot en met 31 oktober 2021 is gevlogen op basis van een meerjarig onderhoudscontract voor de Dornier-vliegtuigen. Vanaf 1 november 2021 is een interim-contract van kracht tot de ingang van het nieuwe lease contract voor vliegtuigen dat medio 2022 zal ingaan.

7.2.2 *Kustwachtschepen Rijksrederij*

Met ingang van 2018 is de Rijksrederij aangesloten op de Rijksbegrotingscyclus, waardoor de tarieven ruim voor aanvang van het uitvoeringsjaar bekend zouden moeten zijn. Pas begin januari 2021 is overeenstemming bereikt over het tarief voor 2021 en de financiering daarvan, contractondertekening heeft plaatsgevonden in april 2021. De factuur van de Rijksrederij is volledig betaald, waardoor de realisatie op dit budget 100% bedraagt.

Het in de begroting van Defensie beschikbare budget van 12.508 k€ is vanuit de begroting van IenW in 2021 aangevuld met 9.694 k€ voor de inzet van betonningsvaartuigen en het ERTV-Noord (3.203 k€) en voor de inzet van het ERTV-Zuid in het kader van Wind op Zee (6.491 k€).

7.2.3 *Bedrijfsvoering*

De realisatie van het bedrijfsvoering budget laat een onderrealisatie zien, die deels zijn oorzaak vindt in Covid-19 maatregelen, in het bijzonder op het gebied van opleidingen (deels ten gevolge van vertragingen binnen het MOC-project) en activiteiten die afgeschaald zijn.

Op het bedrijfsvoeringbudget heeft een mutatie plaatsgevonden van per saldo 341 k€, bestaande uit toevoeging voor overige personele uitgaven t.b.v. aanvullende VTE's in het kader van Windenergieenergie op Zee van 116 k€ en de prijsbijstelling 2021 van 225 k€.

7.2.4 *Exploitatieuitgaven MOC (ICT)*

De exploitatie van de informatievoorziening van de Kustwacht is in beheer bij DMO/JIVC van Defensie en wordt op dit budget gerealiseerd. Het exploitatiebudget voor 2021 is opgehoogd door diverse mutaties, zoals herfaseringen, prijsbijstelling en een mutatie vanuit het delta exploitatie ten behoeve van dekking van de exploitatieuitgaven in 2021.

7.2.5 *Delta Exploitatieuitgaven MOC*

Dit budget is cf. 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. Er is een deel overgeheveld naar de exploitatieuitgaven MOC ter aanvulling van het exploitatiebudget. Het budget dat in 2021 niet is aangewend blijft beschikbaar voor het project.

7.3 **Investeringsuitgaven**

in de begroting van Defensie (CZSK & DMO/JIVC)

In het Gecombineerd Jaarplan zijn de investeringen voor de Kustwacht opgenomen voor ICT, de walradar en het MOC. 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.



| Investerings | | | | | |
|--|---------------|------------|----------------------|---------------|------------|
| Bedragen keer € 1.000,- | | | | | |
| | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % |
| > Investerings ICT, 4 urgente behoeftstellingen (CZSK) | 0 | 1.165 | 1.165 | 479 | 41% |
| > Investerings walradar (CZSK) | 950 | 0 | 950 | 0 | 0% |
| > Investerings MOC (DMO/JIVC) | 13.874 | -374 | 13.500 | 11.396 | 84% |
| Totaal investeringen Kustwacht | 14.824 | 791 | 15.615 | 11.876 | 76% |

Tabel 16: Realisatie investeringsuitgaven Kustwacht

Toelichting op de investeringsuitgaven

7.3.1 *Vier urgente behoeftstellingen*

Het resterende budget (incl. prijsbijstelling) uit 2020 is doorgeschoven naar 2021 en veroorzaakt bovengenoemde budgetmutatie. Door verschoven prioriteiten binnen het MOC-project is het budget voor het Radiobediensysteem (RBS) nog niet volledig benut.

7.3.2 *Walradar*

Een langdurig vergunningentraject en het vaststellen van het beveiligingsniveau voor de beoogde locatie van de walradar hebben ertoe geleid dat er geen uitgaven zijn gedaan in 2021. Het resterende budget van 950 k€ zal worden gefaseerd naar latere jaren.

7.3.3 *Maritiem Operatiecentrum (MOC)*

Het budget is gebaseerd op de herijkingsnota van 17 februari 2020. Herfasering van niet gebruikt budget in 2020 heeft na deze herijkingsnota geleid tot een mutatie op het budget van 2021. Door vertraging in Release 1.0 en latere oplevering van MF/HF vastgoed en radiocommunicatie- infrastructuur (locatie R20 Julianadorp) heeft onderrealisatie van het budget plaatsgevonden. Het resterende budget uit 2021 zal worden gefaseerd naar latere jaren.

7.4 **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 exploitatie uitgaven bij de departementen per 31 december 2021 afgezet tegen de begroting uit het Gecombineerd Jaarplan, inclusief budgetmutaties. De realisatie exploitatie-uitgaven in de begroting van de departementen is als volgt:



| Kosten (materieel/personeel) | | Bedragen keer € 1.000,- | | | |
|--|---------------|-------------------------|----------------------|---------------|------------|
| | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % |
| > Inzet AW-139 helikopter (275 uur x € 3.829,-) | 1.053 | 0 | 1.053 | 866 | 82% |
| Inzet Politie personeel: | 913 | 0 | 913 | 913 | 100% |
| Totale inzet Politie: | 1.966 | 0 | 1.966 | 1.779 | 90% |
| Inzet Douane personeel: | 1.316 | -235 | 1.081 | 1.081 | 100% |
| Totale inzet Financiën: | 1.316 | -235 | 1.081 | 1.081 | 100% |
| > Inzet AMBV CZSK (100 vaardagen x € 10.411,-) | 1.041 | 0 | 1.041 | 416 | 40% |
| Inzet CZSK personeel: | 9.113 | 0 | 9.113 | 8.601 | 94% |
| Inzet KMar personeel: | 1.038 | 0 | 1.038 | 1.038 | 100% |
| Inzet CLSK personeel: | 1.376 | 0 | 1.376 | 1.376 | 100% |
| Totale inzet Defensie: | 12.568 | 0 | 12.568 | 11.431 | 91% |
| > Bijdrage inhuur helikopters voor SAR-taak | 8.900 | 260 | 9.160 | 9.181 | 100% |
| > Bijdrage ETV en betonningsvaartuigen KWNL | 3.400 | -3.203 | 197 | 0 | 0% |
| > Scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee | 7.917 | -6.491 | 1.426 | 417 | 29% |
| Inzet RWS materieel: | 1.701 | 104 | 1.805 | 1.805 | 100% |
| Inzet RWS personeel: | 625 | 233 | 858 | 858 | 100% |
| Inzet ILT personeel: | 123 | 0 | 123 | 51 | 42% |
| Totale inzet Infrastructuur en Waterstaat: | 22.665 | -9.097 | 13.569 | 12.312 | 91% |
| Inzet SodM personeel: | 27 | 0 | 27 | 19 | 70% |
| Totale inzet Economische Zaken en Klimaat: | 27 | 0 | 27 | 19 | 70% |
| Inzet NVWA personeel: | 591 | 0 | 591 | 591 | 100% |
| Totale inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit: | 591 | 0 | 591 | 591 | 100% |
| Totaal kosten (materieel/personeel) | 39.133 | -9.332 | 29.801 | 27.213 | 91% |

Tabel 17 Realisatie van uitgaven t.b.v. de Kustwacht bij de departementen (kosten)

7.4.1

Inzet Politie

De inzet vanuit de Politie bestaat uit de gevlogen uren met de Politiehelikopter (AW139) en de loonkosten van ingezet personeel. De realisatie van de vlieguren van de politiehelikopter voor de Kustwacht blijft achter door andere inzet door de Politie.

7.4.2

Inzet Financiën

De inzet vanuit Financiën bestaat uit loonkosten van de ingezette Douanemedewerkers. De budgetmutatie is een wijziging op verzoek van Douane waarbij het aantal boarding-officers van 9 FTE is teruggebracht is naar 6 FTE.

7.4.3

Inzet Defensie

Inzet van Alkmaarklasse Mijnenbestrijdingsvaartuigen (AMBV) ten behoeve van Kustwachttaken, waarvan de Kustwacht 100 dagen gebruik kan maken indien benodigd voor het ruimen van mijnen.

De overige inzet van Defensie bestaat uit loonkosten van personeel (CZSK, KMar en CLSK) dat werkzaam is bij de Kustwacht. De reorganisatie van de Windenergie op Zee functies is niet tijdig in 2021 afgerond, hierdoor is een beperkte onderrealisatie ontstaan.

7.4.4

Inzet Infrastructuur en Waterstaat

De inzet van helikopters voor SAR-taken is tot medio 2022 in handen van IenW/RWS, de uitgaven liggen bij dit departement, waarbij JenV en Defensie hebben bijgedragen in de kosten.

In de begroting van IenW is een budget van 3.400 k€ beschikbaar voor de ETV-Noord en de betonningsvaartuigen. Hiervan is in 2021 3.203 k€ overgeboekt naar de Kustwacht voor betaling aan de Rijksrederij (zie paragraaf 6.2).

Voor inzet ten behoeve van Scheepvaartveiligheid bij Windenergie op Zee (WoZ) is met ingang van 2020 een regel in het Gecombineerd Jaarplan opgenomen. Het voor 2021 benodigde budget is overgeheveld naar Defensie voor betaling aan de Rijksrederij van het ETV-Zuid a 6.491 k€ (zie paragraaf 6.2). In deze regel is ook budget voor AIS/radar/VHF inkoppeling opgenomen, hiervoor staat een realisatie van 417 k€ gelijk aan 100% van het budget.



De overige inzet van IenW bestaat uit de inzet voor de instandhouding van vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen (RWS deel), C2000/P2000 t.b.v. de KNRM en MIRG/Pre SAR. De inzet RWS personeel omvat de loonkosten van ingezette medewerkers van RWS bij de Kustwacht. De budgetmutatie is een uitbreiding op de luchtwaarnemers van 6 naar 8 per 1 maart 2021.

De inzet van ILT-personeel omvat de loonkosten van ingezette medewerkers bij de Kustwacht. Door Covid-19 beperkingen hebben de handhavers van ILT in 2021 maar 1 van de 8 weken kunnen werken, hierdoor is die realisatie 13%. Met de liaisons op 100% leidt dit tot een saldo van 42% realisatie.

7.4.5 *Inzet Economische Zaken en Klimaat*

De inzet vanuit Economische Zaken en Klimaat (EZK) bestaat uit loonkosten van personeel van de Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). In 2021 zijn de geplande controles niet volledig uitgevoerd.

7.4.6 *Inzet Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*

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

7.5 **Totaaloverzicht uitgaven & kosten**

De kostprijs van de Kustwacht voor het uitvoeren van haar reguliere taken bestaat uit exploitatieuitgaven en investeringsuitgaven in de begroting van Defensie 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 2021.

| Integrale kostprijs | | | | | |
|---|---------------|--------------|----------------------|---------------|------------|
| | Begroting | Mutaties | Begroting na mutatie | Realisatie | % |
| Totaal exploitatie uitgaven Kustwacht | 27.646 | 11.184 | 38.830 | 36.326 | 94% |
| Totaal investeringen Kustwacht | 14.824 | 791 | 15.615 | 11.876 | 76% |
| Totaal kosten (materieel/personeel) | 39.133 | -9.332 | 29.801 | 27.213 | 91% |
| Totaal uitgaven & kosten Kustwacht | 81.603 | 2.643 | 84.246 | 75.414 | 90% |

Tabel 18 Overzicht integrale kostprijs Kustwacht



8 Bedrijfsvoering

8.1 Inleiding

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

In het afgelopen jaar zijn de (deel)processen binnen de afdeling Bedrijfsvoering uitgewerkt en opgenomen in het Kennismanagementsysteem van de Kustwacht. De geborgde procesbeschrijvingen vormen een leidraad om in de nieuwe organisatie consistent en rolvast te werken en ook om de bedrijfsprocessen behorende bij de nieuwe Kustwachttaken verder vorm te geven.

8.2 Informatievoorziening

In het jaar 2021 is wederom met extra ingehuurde IV-capaciteit (3 fte) invulling gegeven aan de taken van het bureau Informatievoorziening (IV). Zo zijn diverse (verouderde) applicaties in stand gehouden en heeft frequent en intensief afstemming plaatsgevonden over het operationeel, tactisch en strategisch beheer met JIVC. De beveiliging van het kustwachtnetwerk vereiste ook in 2021 veel aandacht.

De versnelde migratie naar de Defensie-omgeving (Mulan) die eind 2020 is ingezet is op een aantal kleine restpunten in 2021 voltooid. Het bureau heeft het afgelopen jaar een grote inhoudelijke-, beheers-, en projectmatige bijdrage geleverd aan het MOC. Tevens is er het afgelopen jaar een start gemaakt met het optimaliseren dan wel inrichten en operationaliseren van Changemanagement, Autorisatiemanagement, Middelenbeleid en Portfoliomanagement.

8.3 Opleidingen

Gedurende 2021 had Covid-19 invloed op de uitvoering van opleidingen. Trainingen en opleidingen die niet digitaal konden worden gegeven zijn uitgesteld. Na de zomer kwamen de opleidingen en trainingen weer op gang. De reguliere opleiding Watch Officer heeft geen vertraging ondervonden. Het slagingspercentage voor de reguliere Kustwacht opleidingen was 100%, wat een maximale instroom van basis-opgeleid personeel voor de afdeling Operaties betekende. In september 2021 is gestart met een nieuwe opleiding Watch Officers en luchtwaarnemers.

Reeds in 2020 is een pilot SAR Mission Coördinator uitgevoerd. O.b.v. de positieve resultaten is in 2021 deze opleiding als aanvullende opleiding voor alle Duty Officers opgenomen. Het trainingsprogramma voor vakbekwaamheid voor het operationele personeel is volledig doorlopen met diverse onderwerpen op het gebied van Dienstverlening, Handhaving en Maritime Security. Eind 2021 is gestart met de eerste opleidingen t.b.v. de nieuwe MOC-systemen, zoals VIIA en Maritime Control. Het bureau Leren & Ontwikkelen heeft zich voorbereid op de MOC Release 1.0 opleidingen voor de tweede helft van 2021. Voor ingebruikname van de nieuwe applicatie VIIA heeft een training plaatsgevonden. Voor het MOC-project is de LifeFirst fallback opleiding samengesteld en aan de beoogde trainers gegeven. Deze hebben vervolgens de operationele ploegen opgeleid en daarmee



is deze back-up tot aan Release 1.0 van het MOC-project (nu verwacht in 2022) operationeel inzetbaar.

Voor de Kustwacht-medewerkers, werkzaam in de kantooromgeving, is een training cyberkwetsbaarheid door het Cyber Security Commando van Defensie verzorgd. Door Centrale Organisatie Integriteit Defensie is een training Integriteit verzorgd. Om de continuïteit en de kwaliteit van opleidingen voor de middellange termijn goed te borgen zijn gedurende 2021 diverse contracten met externe opleidingsinstituten en -leveranciers afgesloten. Aanvullend daarop is een start gemaakt met een uitbreiding van de e-learning modules.

8.4 Algemene Verordening Gegevensbescherming

Binnen de afdeling Bedrijfsvoering is geconstateerd dat activiteiten omtrent (informatie)beveiliging- en AVG-taken dermate veelomvattend zijn dat hiervoor een aparte medewerker is vrijgemaakt. Een nieuwe functionaris Adviseur Beveiliging en AVG/WBP is aangenomen, waarmee de externe inhuur voor AVG-activiteiten kon worden beëindigd. De geleverde producten 'inventarisatie van persoonsgegevens' en 'verwerkingsregisters Kustwacht' zijn in beheer genomen.

Om het nieuwe vliegtuig in 2022 vlieggereed te stellen, is de leverancier in het kader van ABDO-certificering verplicht een veiligheidsplan op te stellen. De Adviseur Beveiliging Kustwacht heeft een rol bij beveiligingsvraagstukken van Kustwachtlocaties.

8.5 Huisvesting Kustwacht

Begin 2021 is door CZSK aangegeven dat de tijdelijke huisvesting Dwergstern niet langer beschikbaar is voor de Kustwacht. Door Stafbureau Vastgoed CZSK is gebouw Dwergmeeuw aangeboden als vervangende huisvesting voor gebouw Dwergstern. In de periode augustus tot oktober 2021 is de verhuizing gerealiseerd, waardoor de Kustwacht tot de in gebruik name van de Nieuwbouw verzekerd is van een goede kantoor- en opleidingsfaciliteiten in Dwergmeeuw.

8.6 Communicatie

Het eerste deel van 2021 stond in het thema van reisvoorbereiding voor watersporters, aansluitend op de invoering van de triage in het najaar van 2020. Er zijn meerdere video's, illustraties en teksten gemaakt. Deze verschenen periodiek op de verschillende (online) kanalen van de Kustwacht. Het doel hiervan is om mensen te attenderen op de eigen verantwoordelijkheid bij niet-spoedeisende hulp, en daarmee het aantal niet-spoedeisende hulpvragen die binnenkomen bij het CCC te verminderen. Daarnaast stonden de eerste zes maanden van het jaar in het teken van de inkoop van twee nieuwe online portalen voor de Kustwacht. Het betreft een nieuwe website en een medewerkersportaal, beiden van belang voor de Kustwacht als netwerkorganisatie. Door het online medewerkersportaal kan elke medewerker en betrokkene van de Kustwacht, onafhankelijk van de dienst en het netwerk, inloggen en op de hoogte blijven.

8.6.1 Ontwikkeling

Sinds september gaat het merendeel van de capaciteit naar de ontwikkeling van bovengenoemde portalen, van het doorlopen van de functionaliteiten tot Service Level Agreements (SLA) en van bouwtekeningen tot ontwerpen. De verwachting is dat de website en het medewerkersportaal in 2022 in gebruik zullen worden genomen.



- 8.6.2 *Corporate video*
Covid-19 leidde tot vertraging bij van de vernieuwing van de corporate video. In de zomer zijn de opnames gestart, die plaatsvonden bij verschillende eenheden en diensten. Daarnaast worden foto's gemaakt, om de beeldbank te actualiseren. De geheel vernieuwde corporate video is inmiddels gepubliceerd. Ten slotte is medewerking verleend aan verschillende video's, onder andere het project Air Power Information Hub (APIH), Scheepvaartmaatregelen, een vlog Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) en het Project MOC.
- 8.6.3 *Ondersteuning*
Visuele ondersteuning, zoals fotografie en het laten maken van illustraties wordt steeds meer gevraagd. Intern zijn diverse projecten door Communicatie ondersteund, zoals normeringen, de Covid-19-werkgroep, de Handhavingsdag, de invoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (wtBK) en het project MOC.
- 8.6.4 *Persvoorlichting*
Voor persvoorlichting over incidenten en bij opschalingssituaties krijgt de afdeling Communicatie ondersteuning van collega's die dit als neventaak doen. Sinds begin 2021 is er versterking voor de persvoorlichters, een aantal nieuwe collega's hebben daarvoor een trainingsprogramma gevolgd, waardoor het team nu uit zes personen bestaat.



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 2021 heeft de Kustwacht 39 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 | 4 |
| april | 6 |
| mei | 1 |
| juni | 2 |
| juli | 9 |
| augustus | 9 |
| september | 3 |
| oktober | 0 |
| november | 0 |
| december | 3 |
| Totaal | 39 |

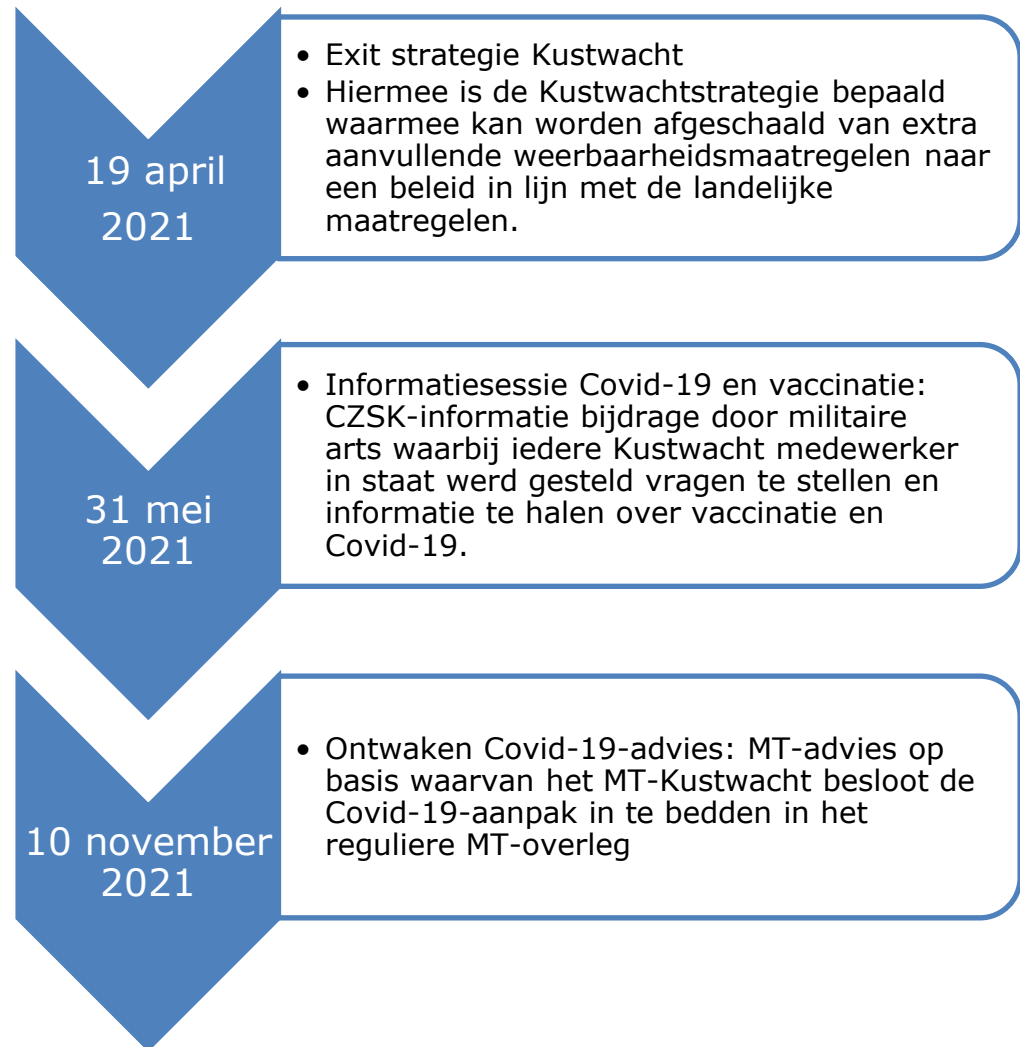
Inzet wateroverlast Zuid-Nederland & België

Op verzoek van RWS Zee & Delta is het kustwachtvliegtuig in 2021 eenmalig ingezet ten behoeve van de overstromingen in Limburg:

Op 16 juli 2021 is het Kustwachtvliegtuig opgeroepen om ingezet te worden in Limburg vanwege de overstromingen en hoogwaterstanden. In overleg met verschillende partijen is een route gemaakt. Het doel was om het Julianakanaal in kaart te brengen en om mogelijke dijk doorbraken te onderkennen. Tevens is er gevraagd FLIR-beelden te maken van het Julianakanaal beginnen de bij Maasbracht tot en met Limmel. Tijdens de vlucht werd aangegeven deze route te verlengen tot Luik (België). Tijdens deze vlucht zijn drie mogelijke doorbraken geconstateerd welke zijn doorgegeven aan het Kustwachtcentrum voor onderzoek.



Bijlage 2: Tijdlijn Covid-19 maatregelen





Bijlage 3: Uitval vaartuigen Rijksrederij 2021

Visarend:

2 mrt niet inzetbaar, uitval BB hulpset, Zeearend komt die dag op dienst
4 t/m 6 mrt niet inzetbaar, defecte keerkoppeling, Zeearend 4 mrt einde dienst en
6 mrt aanvang dienst
7-9 mei, niet inzetbaar, onderbemand wegens ziekte. Boarding officers naar de
Guardian
19-21 en 23-25 mei uitval wegens personele problemen RR
27 mei bemanningslid van boord, wordt op Covid-19 getest. 28 mei komt
vervanging.
6 juni eerder naar binnen, gaatje in de romp
8-9 jun uitval wegens gaatje in romp thv ankerspil. Visarend naar de werf. BO's
naar Guardian
30 jun - 2 jul, niet inzetbaar, onderbemand. BO's naar Guardian
6-8 juli niet inzetbaar, onderbemand. BO's naar Guardian.

Zeearend:

10 mei 's middags naar SV ivm gescheurde uitlaat
17-19 mei Uitval wegens ziekte en daardoor onderbemand.
6-8 juni vervallen ivm bemanningstekort RR
22 juni onderbemand, niet inzetbaar
24-26 juli, beperkt inzetbaar, RR kan geen extra rhib driver leveren
3-5 aug, beperkt inzetbaar, RR kan geen extra rhib driver leveren
7-9 aug niet inzetbaar, onderbemand. BO's naar Guardian
13-15 aug niet inzetbaar, onderbemand. BO's naar Guardian
21-23 aug niet inzetbaar, onderbemand. BO's naar Guardian
3-5 nov Gezagvoerder van uitzendbureau Atlas. Wordt niet geaccepteerd door
bemanning. RR op zoek naar andere gezagvoerder. BO's naar Guardian.
5-7 nov RR rhibdriver gevraagd en bevestigd. Deze kwam niet opdagen en werd
alsnog adhoc geregeld. Daardoor later vertrek.
7-8 nov lekke turbo niet inzetbaar tot maandag 8 nov 20.30 uur
9 nov brand in MK. Niet inzetbaar. Binnenliggend in Scheveningen voor technische
inspectie.
11-13 nov in afwachting reparatie, niet inzetbaar
25 nov noodzakelijk onderhoud motoren, niet inzetbaar. I.o.m. Kustwacht.

Barend Biesheuvel:

25 jan niet inzetbaar wegens storing brandmeldsysteem
12-13 apr niet inzetbaar wegens uitgelopen werfperiode.
14 apr 15.00 uur binnengelopen i.v.m. mogelijke Covid-19 besmetting NVWA
controleur
10 mei binnen ivm defecte Vsat bol
17 jun al naar binnen ivm problemen tandwielkast
Donderdagavond 24 juni naar binnen ivm opvarende PCR test
30 aug – 3 sep niet inzetbaar, onderbemand
6 sep niet inzetbaar, onderbemand. Vertrek uitgesteld tot dinsdag 7 september.
9-10 sep uitval vanwege mogelijke Covid-19 besmetting
23 nov, 20.00 uur binnengelopen i.v.m. persoon mogelijk Covid-19 besmetting
13-16 dec niet inzetbaar, wegens Covid-19 besmettingen



Bijlage 4: 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 |
| ERTV | Emergency Recovery & 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 |
| MARIN | Maritime Research Institute Netherlands |
| MarNIS | Maritime Navigation and Information Services |
| MAS | Maritime Assistance ServicesDefinitief |
| 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 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 |
| 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 |