

De Nederlandse Kustwacht in 2014

Veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Voorwoord	4
Visie	4
Succesvol	4
1. Introductie van de Kustwacht	6
Historie Nederlandse Kustwacht	6
Huidige organisatie en taken	6
Taken Kustwacht	7
Samenwerking	7
Middelen Kustwacht	7
2. Optreden bij incidenten en calamiteiten	9
De kustwacht is altijd bereikbaar	9
De Kustwacht helpt in noodsituaties	10
De Kustwacht geeft medisch advies	10
De Kustwacht ruimt op	11
De Kustwacht neemt schepen op sleeptouw	11
3. Maritieme dienstverlening	13
De Kustwacht bevordert veilig en vlot scheepvaartverkeer	13
De Kustwacht is meldpunt voor explosieven	15
4. Nautische Veiligheid	16
De Kustwacht handhaaft	16
De Kustwacht controleert	17
5. Milieuveiligheid & milieucriminaliteit	18
De Kustwacht surveilleert	18
De Kustwacht beschermt de biodiversiteit	18
De Kustwacht beschermt de zee	19
De Kustwacht beschermt de natuur	19
6. Grensveiligheid en grenstoezicht	20
De Kustwacht bewaakt de grenzen	20
7. Bedrijfsvoering	22
Opleiden, trainen en oefenen	22

Informatie & ICT	22
Kwaliteitssysteem.....	23
Communicatie & Voorlichting	23

Colofon

Dit is een uitgave van Kustwacht Nederland, 2014
Tekst: Martin Bobeldijk, Turnaround Communicatie

Voorwoord

De Kustwacht is dienstverlener en handhaver tegelijk. Wij beschermen en bevorderen het verantwoord gebruik van de Noorzee én we bewaken de Nederlandse grenzen.

Maar dat doen we niet alleen. De Kustwacht werkt in opdracht van vijf ministeries: Infrastructuur en Milieu, Defensie, Veiligheid en Justitie, Financiën en Economische Zaken. Medewerkers van de Kustwacht hebben zich in 2014 samen met het personeel van de participerende diensten – Rijkswaterstaat, Koninklijke Marine, Politie, Douane, Koninklijke Marechaussee, Nederlandse Voedsel- en Waren- autoriteit, Koninklijke luchtmacht en de Staatstoezicht op de Mijnen – ingezet voor de veiligheid (*safety* en *security*) en economische belangen van ons land.



Visie 2020

De Noordzee wordt steeds intensiever gebruikt. Naast transport gaat het bijvoorbeeld om voedsel (visserij), natuur (recreatie en milieu) en energie (windmolenparken, offshore platformen, leidingen op de bodem). We zien al een aantal jaar dat de verkeersdrukke toeneemt. We constateren ook dat de Noorzee steeds vaker voor andere doeleinden wordt gebruikt, waardoor de vaarruimte kleiner wordt. Als gevolg daarvan signaleren we een sterke verhoging van de verkeersintensiteit in de beschikbare vaarroutes. De Noordzee is dus niet de lege ruimte die het vanaf de wal lijkt. Daar komt nog bij dat de veiligheid vanaf zee onverminderd belangrijk blijft en steeds belangrijker wordt in het kader van de Nederlandse nationale veiligheid. Door al deze ontwikkelingen verandert het risicobeeld en wordt preventief optreden belangrijker. Met onze Visie 2020 geeft de Kustwacht invulling aan die proactieve rol. We zullen onze informatiepositie versterken, zodat we een nog beter zicht hebben op wat er allemaal op de Noordzee en ruime binnenwateren gebeurt. Op basis van die informatie zullen we optreden. Dit noemen we informatiegestuurd optreden. De komende jaren zullen we naar deze nieuwe werkwijze toegroeien. De Raad van de Kustwacht heeft daarom besloten een interdepartementale regiegroep in te stellen, die tot taak heeft een bijbehorend investeringsplan te schrijven. Als eerste prioriteit wordt ingezet op het ontwikkelen van een Maritiem Operatie Centrum. Hier komt alle informatie binnen, vinden analyses plaats en worden interventies aangestuurd.

Succesvol

Dit jaar hebben we meer dan 1.500 hulpverlenings- en reddingsacties uitgevoerd. In de zomermaanden is er een piek van gemiddeld 10 acties per dag. Daarvoor zijn dagelijks gemiddeld 20 schepen of vliegtuigen van de Kustwacht of haar partners ingezet. Ook verwerken we duizenden nood-, spoed- en veiligheidberichten. Vrijwel dagelijks leveren we radio medisch advies ('huisarts op afstand'). Diverse schepen in nood staan we bij of nemen we op sleeptouw. Vele inspecties en interventies hebben we uitgevoerd, waarbij we een aantal keren een grote drugsvangst hadden. Bijzonder is onze inzet tijdens de Nuclear Security Summit (NSS) 2014 in Den Haag. Wij bewaken de veiligheid vanaf de Noordzee en controleren alle schepen die het veiligheidsgebied binnen varen. Het

scheepvaartverkeer mocht hier doorheen varen, maar alle schepen werden eerst aan boord gecontroleerd voordat ze door mochten varen. Verder heeft een van de kustwachtvliegtuigen bijgedragen aan de bewaking van de Europese buitengrenzen. Illegale immigratie wordt opgespoord, zodat de autoriteiten op het land daarop kunnen anticiperen.

De Kustwacht is volop in beweging. Nieuwe uitdagingen liggen voor ons. Gezien de loyaliteit, kundigheid en inzet van alle kustwachtmedewerkers zie ik de toekomst met groot vertrouwen tegemoet.

Ed Veen

Directeur Kustwacht Nederland



Kustwacht begeleidt doorvaart Russische oorlogsschepen

Coastguard 01 maakt opnames van de *Vice-admiraal Kulakov*, een Russische destroyer van de Udaloy-klasse. Het Kustwachtvliegtuig is in 2014 in totaal 13 keer ingezet voor het monitoren van de doorvaart door Nederlandse wateren van Russische oorlogsschepen. (Foto Zr. Ms. Groningen)

1. Introductie van de Kustwacht

Historie Nederlandse Kustwacht

De Nederlandse Kustwacht werd op 26 februari 1987 ingesteld als een samenwerkingsverband van zes ministeries met negen onderliggende diensten die allemaal een beleidsmatige of operationele taak hadden op of voor het Nederlandse deel van de Noordzee (territoriale wateren en de aangrenzende Exclusieve Economische Zone, een zeegebied van omstreeks 65.000 km²).

Gelijktijdig met de instelling van de Kustwacht werd in IJmuiden een 24/7 Kustwachtcentrum (KWC) ingericht met bemensing vanuit de verschillende diensten en taakgebieden.

De doelstelling van de Kustwacht was door interdepartementale samenwerking een doelmatiger en efficiëntere uitvoering van een dertiental overheidstaken op de Noordzee te realiseren onder de coördinerende leiding van het KWC. In deze constructie behielden de participerende ministeries hun eigen (beleids-)verantwoordelijkheden.

De Kustwachttaken waren verdeeld, en zijn dat nog steeds, in twee clusters, te weten dienstverleningstaken en handhavingstaken. Eén van deze taken, Search and Rescue (SAR - opsporing en redding van drenkelingen), wordt sinds de oprichting van de Kustwacht ook uitgevoerd in een aantal ruime binnenwateren. De nadruk in het takenpakket lag de eerste jaren op de dienstverleningstaken, ook vanwege de prominente inbreng van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGSM).

Gedurende de eerste jaren van haar bestaan was de Kustwacht, maar in de praktijk vooral het KWC, meerdere keren onderwerp van evaluatie en politieke besluitvorming. Op basis van het 'Kabinetsbesluit inzake de gebundelde Kustwacht' van 14 oktober 1994, werd het KWC per 1 juni 1995 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGSM) overgedragen aan de Koninklijke Marine (Defensie). Als gevolg daarvan verhuisde het KWC in november 2001 vanuit IJmuiden naar Den Helder. Ook toen het KWC eenmaal in Den Helder gevestigd was, bleef de Kustwacht onderwerp van evaluatie. Om te beginnen als gevolg van het hiervoor genoemde Kabinetsbesluit, maar later ook als gevolg van een rapportage door de Algemene Rekenkamer. Deze evaluaties toonden aan dat er vooral op het gebied van handhaving nog het nodige te winnen viel. Vervolgens is vanuit het project 'andere overheid' in 2007 de 'Kustwacht Nieuwe Stijl' ontstaan.

In 2013 is de Kustwacht Nederland gestart met het schrijven van een toekomstvisie: hoe zou de kustwachtorganisatie er in 2020 uit kunnen zien?

Huidige organisatie en taken

De Kustwacht wordt sinds 2007 (Kustwacht Nieuwe Stijl) aangestuurd door het Kustwachtviermanschap (KW4), dat het best kan worden omschreven als het dagelijks bestuur. Het KW4 wordt voorgezeten door de directeur Noordzee van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (het coördinerend ministerie voor de Kustwacht) en bestaat verder uit de voorzitter van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee, de directeur Planning en Control van de Marine (de beheerder van de Kustwacht) en de directeur Kustwacht.

Daarnaast is er een Raad voor de Kustwacht. Dit orgaan, met daarin de directeuren-generaal van de departementen, is het voorportaal naar de Ministerraad. De Ministerraad keurt het jaarlijkse ActiviteitenPlan en Begroting (APB) en het jaarverslag van de Kustwacht goed.

Taken Kustwacht

De Kustwacht heeft diverse taken, onderverdeeld in dienstverlenings- en handhavingstaken.

Dienstverlening	Handhaving
<i>Hoofdstuk 2: Optreden bij incidenten en calamiteiten</i>	<i>Hoofdstuk 4: Nautische Veiligheid</i>
Nood-, spoed- en veiligheidsverkeer	Strafbaar verkeersgedrag
Het opsporen en redden van mensen op zee (Search & Rescue)	Strafbare lozingen en afvaldump
Rampen- en incidentenbestrijding	Toezicht op bemanning en belading
Medische hulpverlening	
<i>Hoofdstuk 3: Maritieme dienstverlening</i>	<i>Hoofdstuk 5: Milieuveiligheid & milieucriminaliteit</i>
Nautisch beheer	Visserij
Nautische berichtgeving	Natura2000-gebieden in de Noordzee
Bijstand bij piraterij	Mijnbouw
Opruimen van explosieven	
	<i>Hoofdstuk 6: Grensveiligheid & grenstoezicht</i>
	Goederenverkeer
	Personenverkeer

Samenwerking

Vanuit allerlei overheidsdiensten worden mensen voor de Kustwacht ingezet:

- Rijkswaterstaat
- Koninklijke Marine
- Politie
- Douane
- Koninklijke Marechaussee
- Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
- Koninklijke Luchtmacht
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Staatstoezicht op de Mijnen

Verder werken we nauw samen met een aantal verkeerscentrales van de grote havens (Vlissingen, Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam en Den Helder) en de bemande vuurtorens van Schiermonnikoog, Terschelling en Ouddorp.

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) maakt de weerberichten en de stormwaarschuwingen voor de Noordzee. Het Kustwachtcentrum zorgt er dan voor dat deze berichten regelmatig over de radio worden uitgezonden zodat aan boord van de schepen de weersverwachting bekend is.

Middelen Kustwacht

De Kustwacht beschikt over de volgende eigen middelen:

- een sleepboot (een Emergency Towing Vessel; genaamd de "Ievoli Amaranth"),

- drie patrouilleboten (Visarend, Zeearend en Barend Biesheuvel),
- twee vliegtuigen van het type Dornier DO-228.

Verder maakt de Kustwacht vaak gebruik van middelen van andere overheidsdiensten:

- een mijnenbestrijdingsvaartuig van de Koninklijke Marine,
- zeven betonningsvaartuigen (boeienleggers) van Rijkswaterstaat,
- een oliebestrijdingsvaartuig (genaamd de "Arca") van Rijkswaterstaat,
- kleine patrouilleboten van de Politie te water en de Koninklijke Marechaussee,
- helikopters van de politie,
- helikopters van het Defensie Helikopter Commando,
- reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Verder beschikt de Kustwacht over een permanent bezet Coördinatie en Communicatie Centrum (CCC), dat zorgt voor het bewaken van noodfrequenties en de coördinatie van opsporing en redding van drenkelingen op de Noordzee. De Handhavingsdesk is onderdeel van het CCC en houdt toezicht op de naleving van verkeersregels en van verboden om in bepaalde gebieden te vissen of te varen. Van overtredingen wordt proces-verbaal opgemaakt.

Tot slot heeft de Kustwacht de beschikking over een Maritiem Informatie Knooppunt (MIK). Uit allerlei bronnen, sensoren en databases verzamelt het MIK informatie over de scheepvaart. Deze informatie wordt geanalyseerd en zo nodig aangevuld met gegevens die door de Kustwachteenheden ter plaatse zijn verzameld. Vervolgens wordt de verrijkte informatie gedeeld met de verschillende diensten. Op basis van informatie uit het MIK kan worden besloten om een kustwachtvliegtuig of -schip in te zetten. Dit wordt informatiegestuurd optreden (IGO) genoemd en de benodigde inzet hiervoor wordt door het MIK gecoördineerd.

Dé startpagina voor Harlingen HARLINGER COURANT.nl

"Vermiste visserman leeft"

20 april 2014 20:40 | 450 keer bekeken | [Nieuws > Harlingen](#)

HARLINGEN - De vermiste visser, die gisteren niet is gevonden tijdens een grootscheepse zoektocht op het Wad, is in leven en zit in België.

Dat meldt [Het Urkerland](#) bij monde van Klaas Jelle Koffeman, schipper van de kotter FD 281. Het gaat om de 36-jarige Belg Jeroen Christiaan die op de FD 281 viste. De politie heeft inmiddels bevestigd dat Christiaan naar België is gereisd.

Zaterdagmorgen bleek Christiaan spoorloos toen de kotter in Harlingen aankwam. De bemanning dacht dat de Belg doelbewust overboord was gesprongen, aangezien hij in een afscheidsbrief en sms-berichten op zelfmoord zinspeelde.

Er kwam een grootscheepse zoekactie op gang. Tien reddingboten, twee helikopters, een kustwachtvliegtuig en diverse andere schepen zochten met man en macht ongeveer vijf uur lang naar de vermiste visser. Zie [dit bericht](#).

Vermiste visserman

19 april 2014

Op 19 april vindt een grootschalige zoektocht plaats naar een vermiste visserman. De persoon in kwestie is bij aankomst in de haven van Harlingen niet meer aan boord.

Kustwacht, KNRM en andere diensten rukken massaal uit: 10 reddingsboten, 2 SAR-heli's, 1 kustwachtvliegtuig, 2 kustwachtschepen en schepen van politie, Douane en marechaussee. De schepen doorzoeken het water in strak gecoördineerde zoekpatronen. Desondanks levert deze grote zoekactie niets op. Een dag later wordt bekend dat de betrokken visserman (een Belg) zich had verstopt in een kast op de kotter om later stiekem van boord af te kruipen.

2. Optreden bij incidenten en calamiteiten

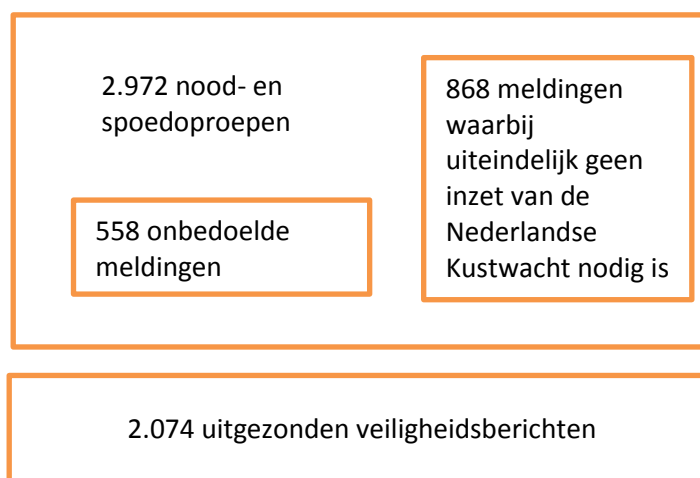
De kustwacht is altijd bereikbaar

Nood-, spoed- en veiligheidsverkeer – Als er een noodsituatie is op een schip, wordt de Kustwacht om hulp gevraagd. Dit gebeurt bijvoorbeeld als een schip vastloopt of in aanvaring komt met een ander schip. Maar ook als een schip niet meer bestuurbaar is of als de motor kapot is. De Kustwacht schiet ook te hulp als iemand overboord slaat, ernstig ziek is of als er aan boord een ongeluk is gebeurd. 24 uur per dag is de Kustwacht bereikbaar, bijvoorbeeld via radiofrequenties, satelliettelefoon, mobiele telefoon, telex, fax en e-mail. De Kustwacht weet van ieder groot schip waar het vandaan komt, waar het naar toe gaat, welke lading het aan boord heeft, waar het zich bevindt en hoe snel het vaart. Deze informatie krijgt de Kustwacht van het *Automatic Identification System (AIS)* dat ieder groot schip verplicht aan boord heeft. Wel zo handig als zich een noodsituatie voordoet.

Het AIS zendt regelmatig informatie uit. Maar wat als alle systemen uitvallen? Dan is er nog het noodradiobaken. Dit baken zendt continu een noodsignaal uit, dat bij de Kustwacht binnenkomt. Op die manier is het schip te vinden en kunnen de mensen worden gered. Ook vliegtuigen hebben zo'n baken aan boord. Mocht een vliegtuig in zee neerstorten, dan weet de Kustwacht het te vinden.

In 2014 kwamen 2.972 nood- en spoedmeldingen binnen. 558 daarvan waren onbedoeld. Net als vorig jaar is een groot deel van deze valse meldingen afkomstig van de Marokkaanse vissersvloot. Dit is inmiddels besproken met de Marokkaanse Kustwacht, de Internationale Maritieme Organisatie en het bedrijf dat satellietcommunicatiesystemen voor schepen levert. Besloten is een voorlichtingscampagne over dit onderwerp te houden. In 2015 moet blijken of het aantal valse meldingen daardoor afneemt.

De Kustwacht voorziet de scheepvaart van actuele en betrouwbare nautische berichtgeving. Zo worden schepen bijvoorbeeld gewaarschuwd voor storm, aanvaringen of bijzonderheden op de vaarwegen. Dit worden ook wel veiligheidsberichten genoemd.



Meldingen nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

De Kustwacht helpt in noodsituaties

Search and Rescue - Drenkelingen, schipbreukelingen of andere mensen die in nood of gevaar verkeren, worden door de Kustwacht opgespoord en gered. 24 uur per dag zet de Kustwacht schepen, helikopters en vliegtuigen in voor deze *search and rescue (SAR)*-taak. Naast het eigen materieel maakt de Kustwacht ook gebruik van reddingsboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en van schepen, helikopters en vliegtuigen van het Ministerie van Defensie. De speciale SAR-helikopters worden naast reddingsoperaties ook ingezet voor patiëntenvervoer. Bewoners van de Waddeneilanden, bemanning en passagiers van bijvoorbeeld schepen en boorplatformen worden met deze helikopters naar het ziekenhuis gebracht.

De Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (de overkoepelende belangenbehartiger van bedrijven die in Nederland gas of olie opsporen en winnen) heeft een SAR-helikopter aan de Kustwacht ter beschikking gesteld. Vanwege de speciale uitrusting van deze helikopter wordt deze als eerste ingezet bij offshore gerelateerde reddingsacties. Aanvullend op deze helikopter en de helikopters van Defensie, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu drie SAR-helikopters gehuurd van Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). Twee helikopters vliegen vanaf Marinevliegkamp De Kooy en één vanaf de Pistooldhaven op de Maasvlakte. Vanaf 2015 zal NHV alle SAR-helikopters leveren, omdat Defensie vanaf dat moment geen SAR-capaciteit meer levert.

Bij brand aan boord kunnen passagierschepen en veerboten een beroep doen op een mobiel brandweerteam van de Kustwacht. Dit team levert advies en assistentie bij de bestrijding van brand, zodat een (grootschalige) evacuatie van opvarenden wordt voorkomen. Dit speciale brandweerteam wordt geleverd door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en is binnen een uur beschikbaar. Het afgelopen jaar zijn de nodige voorbereidingen getroffen en vanaf 1 juli 2015 zal het team naar verwachting operationeel zijn.

De Kustwacht voert haar SAR-taken uit op de Noordzee (in de territoriale zee en binnen de Nederlandse Exclusieve Economische Zone), Waddenzee, IJsselmeer, Randmeren, Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

1.546 hulpverlenings- en reddingsacties

De Kustwacht geeft medisch advies

Medische hulpverlening - Zeevarenden - bemanning én passagiers - kunnen op zee niet even naar de huisarts of naar het ziekenhuis. Op basis van internationale verdragen en regelgeving fungeert de Kustwacht daarom als Radio Medische Dienst. Nederlandse bemanningen over de gehele wereld, maar ook buitenlandse zeevarenden in het Nederlandse deel van de Noordzee, nemen via de radio contact op met de Kustwacht voor medisch advies. Ook beroeps- en pleziervaart op de innenwateren van ons land mogen hiervoor de Kustwacht benaderen. Binnen tien minuten krijgt de hulpvrager

contact met een arts die via de radio medische adviezen verstrekt. De Kustwacht werkt hiervoor samen met vijf huisartsen die in staat zijn op afstand advies te geven. Mocht de arts het noodzakelijk vinden om de patiënt te bezoeken of als de patiënt geëvacueerd moet worden naar een ziekenhuis, dan regelt de Kustwacht dat.

374 keer radio medisch advies	22 keer daarvan betreft advies aan recreatievaart	In 75 gevallen zijn er medische evacuaties uitgevoerd (MEDEVAC)
--	--	--

Radio Medisch Advies

De Kustwacht ruimt op

Rampen- en incidentbestrijding - Na een aanvaring of explosie in de machinekamer bestaat de mogelijkheid dat een schip olie lekt in zee. Dit risico is ook aanwezig bij boorplatforms als zich incidenten en ongelukken voordoen met bijvoorbeeld pijpleidingen en boorinstallaties. De Kustwacht heeft daarvoor oliebestrijdingscapaciteit paraat waarmee binnen drie dagen een verontreiniging op de Noordzee van minimaal 15.000 m³ opgeruimd kan worden. In 2014 zijn geen gevallen van bestrijdingswaardige (olie)verontreiniging geconstateerd.

De Kustwacht neemt schepen op sleeptouw

Rampen- en incidentbestrijding - Als het hard waait (windkracht 5 Beaufort of meer), heeft de Kustwacht noodsleephulp klaar liggen om schepen in nood te hulp te schieten. Schepen met technische mankementen, zoals problemen met de hoofdmotor, koelwatersysteem of brandstof- en olieleiding, raken met deze windkracht op drift met alle gevaren van dien voor de bemanning en boorplatformen, windturbines, zeeeringen, ecologische gebieden en havens in de buurt. Het Emergency Towing Vessel (ETV) van de Kustwacht - met de naam Ievoli Amaranth - ligt op een strategische positie en bereikt binnen maximaal vier uur een in nood verkerend schip. Door deze op sleeptouw te nemen, voorkomt het Kustwachtschip catastrofes voor mens en milieu.

- Op 9 februari 2014 is de Ievoli Amaranth ingezet voor search and rescue taken bij containerschip Antje Russ. Deze maakte water.
- Op 10 februari 2014 is de Ievoli Amaranth ingezet voor rampen- en incidentbestrijding. Het vrachtschip Warber was op drift.
- Op 23 juni heeft de Ievoli Amaranth standby gelegen om indien nodig een brandend schip uit de haven van Scheveningen weg te slepen.
- Op 22 oktober 2014 is de Ievoli Amaranth ingezet voor rampen- en incidentbestrijding na een hevige herfststorm. Een sleepboot verloor zijn sleep (een barge vol stenen).

Brand aan boord SCH118

23 Juni 2014

Op 23 Juni ontstaat er brand aan boord van de SCH118 Johanna Maria. Het schip ligt afgemeerd in de haven van Scheveningen. De Kustwacht wordt benaderd en die zet de KNRM in vanwege haar bluscapaciteit. De reddingsboten van Scheveningen en Ter Heijde worden vervolgens ingezet voor omgevingskoeling, later ondersteund door het kustwachtschip 'Barend Biesheuvel'. Ook het Emergency Towing Vessel van de Kustwacht (de 'levoli Amaranth') wordt naar Scheveningen gedirigeerd, omdat het brandende schip mogelijk naar zee moet worden gesleept vanwege gevaar voor de volksgezondheid. Uiteindelijk blijkt dit niet nodig en is de brand in de haven geblust.



3. Maritieme dienstverlening

De Kustwacht bevordert veilig en vlot scheepvaartverkeer

Nautisch beheer - De Noordzee wordt niet alleen druk bevaren, maar ook gebruikt voor bijvoorbeeld bijzondere transporten, evenementen, seismisch onderzoek, het leggen van (gas)leidingen en het plaatsen van windmolenparken. Al deze gebruiksfuncties van de zee en de scheepvaart moeten op elkaar afgestemd worden, zodat een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer voor de kust van Nederland is gewaarborgd.

Als het gaat om bijzondere nautische activiteiten, moeten bedrijven of (evenementen)organisaties toestemming vragen aan de Kustwacht. Zij verleent vervolgens een vergunning, waarbij eventueel extra eisen worden gesteld aan veiligheid en milieu.

Deze 'verkeersdiensttaken' zijn een verantwoordelijkheid van de Kustwacht.

Om het drukke scheepvaartverkeer - recreatievaart en beroepsvaart - in goede banen te leiden, markeert de Kustwacht vaarwegen, gevaarlijke obstakels of gebieden, en objecten of gebieden die beschermd moeten worden. Dit heet 'betonning'. De scheepvaart dient zich volgens het Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) te houden aan deze markeringen.

Alle markeringen zijn opgenomen in het Vaarwegmarkeringsplan. Aan de hand van dit plan zorgt de Vaarweg Markeringsdienst (VMD) van de Kustwacht voor de betonning van de routes, objecten en gebieden.

Afgelopen jaar is het Vaarwegmarkeringsplan digitaal beschikbaar gekomen en de betonning staat op een digitale kaart weergegeven. Storingsmeldingen – bijvoorbeeld als gevolg van verdwenen, beschadigde of niet in positie liggende betonning – worden automatisch verwerkt en weergegeven op de kaart. Daardoor is deze belangrijke informatie binnen de Kustwacht voor iedereen beschikbaar in het contact met schepen. De VMD onderneemt uiteraard actie op deze meldingen.

Richting de ministeries van Infrastructuur & Milieu (I&M) en Economische Zaken (EZ) heeft de Kustwacht een adviesfunctie als het gaat om de ruimtelijke ordening op zee, zoals bijvoorbeeld de aanleg van (boor)installaties of windmolenparken. Ook verzamelt de Kustwacht voor deze ministeries beleidsondersteunende informatie over verkeersstromen, hinderlijke en gevaarlijke situaties voor de scheepvaart, ongevallen en andere relevante onderwerpen.

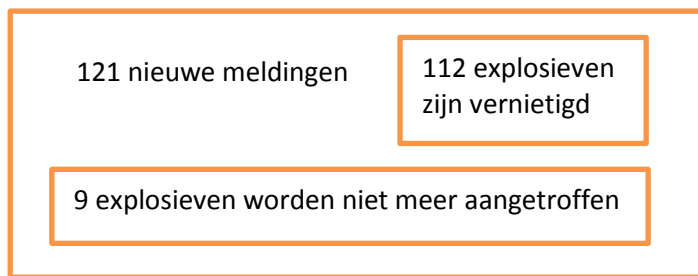
23 aanvragen voor
evenementen

24 aanvragen voor Mijnbouw
(waaronder windturbines,
oliewinning en dergelijke)

Verkeersdiensttaken

De Kustwacht is meldpunt voor explosieven

Opruimen van explosieven - De gevolgen van de Tweede Wereldoorlog zijn op zee nog altijd merkbaar. Regelmatig worden er mijnen, bommen, granaten en andersoortige explosieven gesignaleerd. Door de langdurige ligging op de zeebodem zijn deze explosieven instabiel en gevaarlijk voor de vinder en het overige scheepvaartverkeer. De Kustwacht fungeert daarom dag en nacht als meldpunt voor explosieven. Vervolgens schakelt zij de Koninklijke Marine in. De marine heeft binnen één uur een eenheid beschikbaar voor explosievenruiming. Deze snelle inzet is nodig in een acute situatie, waarbij een explosief is gesignaleerd in de buurt van vaar- of visserijroutes, boorplatformen of leidingen. Voor minder spoedeisende ruiming wordt een mijnenjager ingezet.



Opruimen van explosieven



4. Nautische Veiligheid

De Kustwacht handhaaft

Strafbaar verkeersgedrag – Voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee houdt de Kustwacht toezicht op naleving van de geldende verkeers- en gedragsregels. Het toezicht heeft met name betrekking op een aantal specifieke gebieden op de Noordzee: de verplichte vaarroute voor olie- en chemicaliëntankers, verschillende verkeersscheidingsstelsels (inkomend en uitgaand scheepvaartverkeer heeft zijn eigen vaarroute), zone voor het kustverkeer (gebied voor de kust waar alleen kleine schepen en zeilboten mogen komen), veiligheidszones (rondom installaties en windmolenparken) en aanloopgebieden voor havens.

De Handhavingsdesk maakt onderdeel uit van het Kustwacht Coördinatie en Communicatiecentrum. De handhavingsmedewerkers ondernemen zelf actie op basis van informatie uit computersystemen of sturen kustwachteenheden aan die inspecties of controles uitvoeren en handhavend optreden. In het eerste geval zien zij via het *Automatic Identification System* (AIS) bijvoorbeeld dat een schip afwijkt van een verplichte vaarroute of een verkeersbaan schuin oversteekt (overtreding in het kader van het verplichte verkeersscheidingsstelsel). De naam van het schip wordt door de Kustwacht doorgegeven aan het Team Maritieme Politie, zodat deze handhavend kan optreden. Op deze manier vervult de Handhavingsdesk een actieve rol bij de wetshandhaving voor het scheepvaartverkeer op de Noordzee.

In het tweede geval hebben de handhavingsmedewerkers een coördinerende rol bij de aansturing van eenheden die aan de Kustwacht zijn toegewezen. Zij verstrekken informatie aan ‘handhavers’ aan boord van varende en vliegende kustwachteenheden, zodat zij bijvoorbeeld inspecties kunnen uitvoeren of boetes kunnen opleggen.

Voorheen waren er een groot aantal tankers die afweken van de verplichte vaarroute. In 2010 ging het nog om 65 schepen. In 2014 is dit gedaald tot slechts 6 schepen. Waarschijnlijk begint de consequente aanpak van overtreeders vruchten af te werpen. Ieder jaar legt het Openbaar Ministerie (OM) hoge boetes van duizenden euro’s op aan kapiteins.

Ook voor het schenden van de veiligheidszone rondom mijnbouwinstallaties eist het OM hoge boetes. Sinds de strenge handhaving is ook hier het aantal overtreeders gedaald.

Ongevallen met schepen worden sinds 2012 ingedeeld naar zeer ernstige scheepvaartongevallen (ZESO) of ernstige scheepvaartongevallen (ESO). In het eerste geval is sprake van doden, verlies van het schip of ernstige milieuverontreiniging. In het tweede geval zijn er geen dodelijke slachtoffers en gaat het vooral om ernstige schade aan schip of milieu.

10 overtredingen van veiligheidszones (zowel mijnbouwinstallaties als windmolenparken).

6 overtredingen op de verplichte vaarroute voor tankers

70 overtredingen verkeersscheidingsstelsel

16 ernstige scheepvaartongevallen

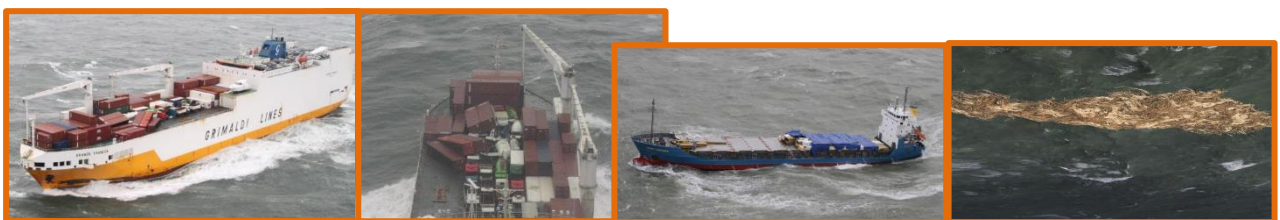
De Kustwacht controleert

Toezicht Wet zeevarenden – Er gelden voorschriften waaraan de bemanning van een schip moet voldoen. Die voorschriften staan in de Wet zeevarenden. Deze wet stelt eisen aan de omvang, samenstelling en opleiding van een bemanning, omdat dit van invloed kan zijn op de veiligheid van het schip zelf en op de veiligheid van anderen op zee. Met name vissersschepen worden hierop gecontroleerd.

De inspecties worden uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), politie, Douane en Koninklijke Marechaussee. Dankzij goede werkinstructies en handhavingstrategieën werken deze vier diensten op een eenduidige manier samen, zodat alle controles op dezelfde manier plaatsvinden. Tijdens 111 controles worden 48 overtredingen geconstateerd. In reactie daarop worden 16 waarschuwingen gegeven en 32 maatregelen toegepast (boete, proces-verbaal, naar een veilige plaats gestuurd of aangehouden). Ten opzichte van 2013 is het percentage schepen met ernstige overtredingen gedaald.



Overtreding bemanningsvoorschriften



Najaarsstorm oktober (1)

21-22 oktober

Op 22 oktober verliest het Italiaanse RoRo schip Grande Francia 10 containers met autobanden, auto- en roltraponderdelen. Rijkswaterstaat stelt de reder aansprakelijk om de verloren containers te traceren en te bergen. In de loop van december zijn deze door het particuliere bergingsschip Friendship gevonden en geborgen. Bij het zoeken naar de containers worden ook drie trailers/opleggers (vrachtauto) gevonden. Ook deze zijn geborgen. Op dezelfde dag verliest het ms Ernst Hagendorf 60 pakketten hout van elk 5 x 2 meter. Het kustwachtvliegtuig brengt de situatie in kaart. Het particuliere bergingsschip de Friendship heeft de dagen erna verschillende pakketten en losse balken geborgen.

5. Milieuveiligheid & milieucriminaliteit

De Kustwacht surveilleert

Strafbare lozing - Hoewel er veel informatie beschikbaar is via allerlei geautomatiseerde systemen, levert surveillance met behulp van schepen, vliegtuigen en helikopters belangrijke aanvullende (detail)informatie op over mogelijk strafbare lozingen van vervuild afvalwater of olie. Met speciale sensoren en hulpmiddelen brengen deze eenheden de scheepvaart gedetailleerd in kaart, wordt het gedrag van schepen gemonitord en vindt nadere (visuele en elektronische) identificatie plaats. Ook sporen zij strafbare lozingen op van scheepsgebonden en ladinggebonden afval. Bij de ontdekking van een verontreiniging worden direct noodzakelijke maatregelen getroffen om verdere schade te voorkomen en de veroorzaker te achterhalen. Op deze manier draagt de Kustwacht bij aan een betere waterkwaliteit, wat goed is voor mens en milieu.

122 strafbare lozingen volgens de
criteria van het Bonn Agreement Report

46 meldingen van drijvende objecten

Strafbare lozingen

De Kustwacht beschermt de biodiversiteit

Visserij - In het kader van nationale en internationale afspraken over biodiversiteit en een stabiel beheer van visbestanden in de Noordzee, gelden er voor bepaalde vissoorten quota voor een maximale vangst. Ook gelden er regels met betrekking tot verboden netvoorzieningen en het aanboord houden van ondermaatse vis. Voor de uitvoering van het visserijbeleid participeert de Kustwacht in internationale inspectieplatforms, onder de naam Joint Deployment Plans. Hiermee draagt de Kustwacht bij aan het behoud van biodiversiteit in de Noordzee.

Samen met de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA) controleert de Kustwacht visserijlogboeken, vangstsamenstelling, opslagruim en verboden netvoorzieningen. Ook sluit zij bepaalde gebieden voor visvangst en handhaaft zij het visverbod. Controle en handhaving vinden plaats op zee, vanaf het kustwachtvaartuig 'Barend Biesheuvel'. Controleurs van de NVWA stappen over en gaan aan boord van de vissersschepen. 2014 laat een sterke toename zien in het aantal overtredingen. Veelal hebben ze te maken met licenties en vergunningen.



274 inspecties

55 straf

14 proce

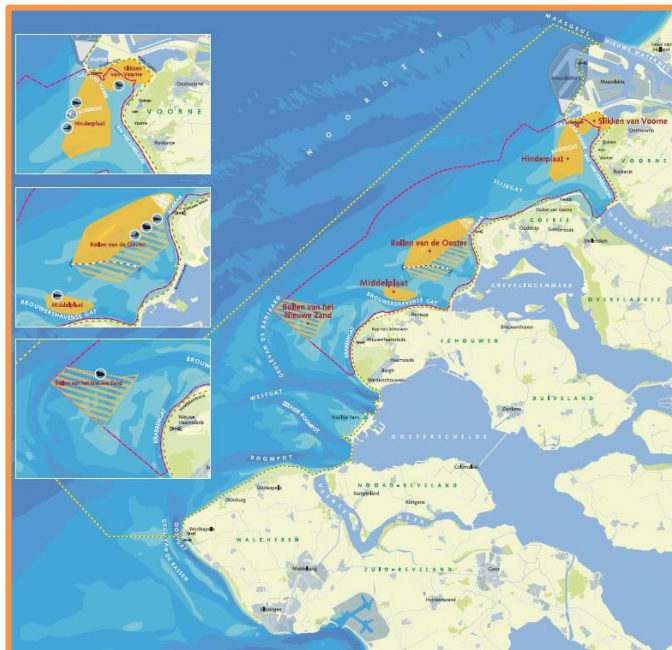
Visserij

De Kustwacht beschermt de zee

Mijnbouw - Het opsporen en winnen van gas en olie op de Noordzee en het aanleggen van (gas)leidingen op de bodem vallen onder de noemer 'mijnbouwactiviteiten'. Samen met inspecteurs van Staatstoezicht op de Mijnen houdt de Kustwacht actief handhavingstoezicht op de naleving van wettelijke regelingen voor het opsporen en winnen van delfstoffen en het transport en de distributie van gas door buisleidingen. Onaangekondigd vinden er inspecties plaats op veiligheid, gezondheid en milieu. Ook worden er watermonsters genomen, om te controleren of voldaan wordt aan de lozingsnorm voor afvalwater.

De Kustwacht beschermt de natuur

Natura 2000-gebieden - De kuststrook van Zeeland wordt ook wel de 'Voordelta' genoemd. Dit gebied wordt gekenmerkt door beschermde natuur, maar ook door recreatie, visserij en andere activiteiten. In het toezicht op dit gebied richt de Kustwacht zich op een verantwoorde combinatie van natuurbescherming en andere activiteiten. Een van de toezichthoudende maatregelen is dat vissers verplicht hun AIS aan moeten hebben staan. Via surveillance, radar en AIS houdt de Kustwacht in de gaten dat schepen zich aan de regels houden.



Naast de Voordelta zijn ook de Noordzeekustzone en De Vlake van de Raan als Natura 2000-gebied

bestempeld. De Noordzeekustzone is ingedeeld in twintig deelgebieden, waar per gebied specifieke maatregelen gelden. Bij de handhaving werkt de Kustwacht nauw samen met provincies, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Rijkswaterstaat, gemeenten, politie, Zuid-Hollands Landschap, Groenservice Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en waterschappen.

42 overtredingen

Natura 2000-gebieden

6. Grensveiligheid en grenstoezicht

De Kustwacht bewaakt de grenzen

Goederen- en personenverkeer - De Kustwacht bewaakt in samenwerking met de Douane en de Koninklijke Marechaussee de Nederlandse grenzen op de Noordzee. De Douane kijkt specifiek naar in- en uitgaande goederenstromen, terwijl de marechaussee vooral aandacht heeft voor in- en uitreizende personen (passagiers en bemanningsleden). Veel aandacht gaat uit naar de pleziervaart, omdat deze schepen niet geregistreerd staan en derhalve een veiligheidsrisico vormen.

Handhaving en de bijbehorende controles vinden ad-hoc plaats tijdens surveillance met kustwachtshepen en –vliegtuigen of op basis van risicoanalyses. Deze risicoanalyses worden gemaakt op basis van informatie die vanuit verschillende geautomatiseerde systemen bij elkaar wordt gebracht. Het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) van de Kustwacht zorgt hiervoor en stuurt vervolgens kustwachteenheden er op uit (informatiegestuurd optreden). Controle en handhaving vinden plaats door middel van fysieke *boardings* vanaf de kustwachtvaartuigen Visarend en Zearend, eventueel ondersteund met kustwachtvliegtuigen of -helikopters. De medewerkers van de marechaussee en de Douane vormen een gemengde bemanning, treden gezamenlijk op en voeren namens andere overheden geïntegreerde controles uit. Dat laatste betekent dat zij ook andere relevante richtlijnen en wetgeving controleren als zij een schip *boarden*. Daarnaast worden luchtsurveillances uitgevoerd. In 2014 zijn tijdens controles omvangrijke partijen verdovende middelen gevonden op schepen of drijvend in de kustwateren.

Voor en tijdens de Nuclear Security Summit (NSS) 2014 in Den Haag bewaakt de Kustwacht actief het deel van de Noordzee dat grenst aan de Haagse en Noordwijkse regio. De opdracht is te zorgen voor een *Recognised Maritime Picture*. Alle schepen die zich in dit gebied bevinden, worden aan boord fysiek gecontroleerd. Op die manier is bekend wat zich op het water afspeelt, vlak bij de topconferentie.

Op het Kustwachtcentrum in Den Helder vindt de bevelvoering van de hele maritieme operatie plaats. De chefs van dienst handhaving Kustwacht coördineren de inzet van medewerkers van de

verschillende diensten op het Kustwachtcentrum. Het MIK draait gedurende de actie volcontinuidiensten, zodat alle informatie kan worden bewerkt. De Handhavingsdesk bewaakt met behulp van radar en AIS-systemen de vaarbewegingen en staat in contact met de schepen om deze te ondersteunen met alle informatievragen.

Op zee zijn twee marineschepen en het kustwachtschip 'Barend Biesheuvel' aanwezig met boardingcapaciteit. De multidisciplinaire boardingteams bestaan uit Douane, politie en marechaussee. Zij voeren de fysieke controles op zee uit. De bevelvoering op zee berust bij de politie. Een kustwachtvliegtuig vliegt patrouilles aan de buitenkant van het gebied om scheepvaart in een vroegtijdig stadium te detecteren.

In totaal zijn er 150 schepen fysiek gecontroleerd, maar er werden geen bijzonderheden aangetroffen in relatie tot de NSS.

De Kustwacht levert een bijdrage aan grootschalige, landelijke, Europese of wereldwijde acties om grenzen te bewaken. Een voorbeeld daarvan is Frontex. Dit EU-agentschap is in 2004 opgericht om de Europese buitengrenzen te bewaken. Daarvoor worden diverse operaties uitgevoerd. De Kustwacht zet in september 2014 een Dornier surveillancevliegtuig in. Dit vliegtuig heeft zijn basis op het Italiaanse eiland Pantelleria en controleert de Europese buitengrens in de Middellandse Zee. De operationele vluchten zijn gevlogen westelijk en zuidelijk van Lampedusa. Het vliegtuig brengt de illegale immigratie van Noord-Afrika naar Europa in kaart en let daarbij vooral op het gebied tussen Italië/Griekenland en Libië/Tunesië. Op basis van de verzamelde gegevens zijn de autoriteiten op land in staat adequaat te anticiperen. Ook wordt het kustwachtvliegtuig ingezet voor het zoeken en redden van schipbreukelingen en in moeilijkheden geraakte vaartuigen.

Grenstoezicht personen	324 inspecties	8 strafbare feiten
Grenstoezicht goederen	407 inspecties	18 strafbare feiten

Bewaking van de grenzen



Najaarsstorm oktober (2) 21-22 oktober

In de avond en nacht van 21 op 22 oktober trekt een zware NW-storm over Nederland en de Noordzee. Om 21.15 uur verliest de Nederlandse sleepboot En Avant 20, op 22 nm ten noordwesten

7. Bedrijfsvoering

Opleiden, trainen en oefenen

De Nederlandse Kustwacht draagt zorg voor de veiligheid op Nederlandse wateren. Hiervoor worden zowel dienstverlenings- (search and rescue, incidentbestrijding e.d.) als handhavingstaken uitgevoerd. Die handhavingstaken worden uitgevoerd door de Douane, Koninklijke Marechaussee en Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, gefaciliteerd door de Kustwacht. Zo leveren wij nautische kennis en informatie, zetten schepen in en stellen ons MIK beschikbaar. Door een verdergaande samenwerking tussen deze diensten en de Kustwacht én het stijgende aantal handavingsactiviteiten, heeft de Kustwacht behoefte om haar eigen medewerkers op te leiden tot Buitengewoon Opsporingsambtenaars (BOA). Hierdoor mogen zij voortaan ook strafbare feiten afhandelen. Het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft hiervoor toestemming gegeven. In oktober 2014 is een pilotcursus BOA van start gegaan. Zes medewerkers zijn opgeleid. In 2015 krijgt dit een vervolg.

Om de multidisciplinaire vakbekwaamheid te onderhouden en te verbeteren, heeft de Kustwacht met 16 veiligheidsregio's afgesproken regelmatig multidisciplinair te oefenen. Door een structureel personeeltekort – onder de aandacht gebracht in 2013 – neemt de Kustwacht steeds minder vaak deel aan dergelijke oefeningen. Ook is er een gebrek aan capaciteit om interne ploegtrainingen uit te voeren. Van de 61 trainingsdagen in 2014 zijn er 17 benut.

Informatie & ICT

De dienstverlenings- en handhavingstaken van de Kustwacht worden deels in gang gezet op basis van informatie. Dit wordt informatiegestuurd optreden genoemd. De Kustwacht verzamelt hiervoor informatie uit computersystemen en sensoren (zoals radar en AIS). Ook krijgt zij relevante informatie aangeleverd van ketenpartners en meldkamers. Al deze informatie wordt geanalyseerd en creëert een beeld van de situatie op zee ('situational awareness'), waaraan zo nodig acties worden gekoppeld.

Hoewel de Kustwacht zoveel mogelijk volgens deze systematiek werkt, zijn de huidige ICT-systemen daarvoor niet toereikend. Veel informatie gaat nog via telefoon en radio, waardoor de kans op spraakverwarring en misinterpretatie aanwezig is. De Kustwacht heeft dan ook behoefte aan een meer geautomatiseerde informatiedeling tussen haar eigen eenheden, en met (inter)nationale ketenpartners. Daarom zal de Kustwacht gaan werken aan een betere informatievoorziening. Dit leidt tot meer efficiency, effectiviteit en een veiliger Noordzee.

In 2014 zijn diverse projecten uitgevoerd om de informatiepositie van de Kustwacht te versterken. In de Visie 2020 wordt voorzien in een volledig vernieuwde IT-omgeving, maar tot die tijd worden wijzigingen doorgevoerd die de Kustwacht alvast voorsorteren voor informatiegestuurd optreden (IGO). Dit is de nieuwe werkwijze van de Kustwacht in de toekomst. In 2014 zijn de volgende projecten uitgevoerd:

- verbetering van het incidentmanagementsysteem, waardoor een betere informatievoorziening en

aansturing van eenheden mogelijk wordt,

- vernieuwing voor een betere weergave van het verkeersbeeld (maritime situational awareness picture),
- uitbreiding van het aantal sensoren (onder andere extra radars) en versterking van de rekenkracht voor informatieverwerking,
- samenwerking met de KNRM om te komen tot een geautomatiseerde informatie-uitwisseling tussen de Kustwacht en een reddingsboot,
- uniforme wijze van alarmeren door middel van pagers, wat een eenduidige, effectieve en efficiënte werkwijze met zich meebrengt.

Kwaliteitssysteem

De Kustwacht Nederland heeft een kwaliteitsbeoordelingssysteem voor haar *search and rescue* (SAR)-taken. Het doel van dit systeem is de geleverde operationele kwaliteit te beoordelen, te verbeteren en te borgen in werkprocessen. In 2014 is dit systeem volledig geïmplementeerd. Op verzoek van de Kustwacht heeft de Audit Dienst Rijk een audit uitgevoerd naar de kwaliteit van het SAR- en MEDEVAC-proces (redding en medische evacuatie) op bestuurlijk niveau. De uitkomsten hiervan worden in 2015 verwacht.

In 2014 is een klachtenregeling ingevoerd. Deze regeling is gericht op het goed afhandelen van klachten die mensen van buiten de kustwachtorganisatie indienen. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de uitvoering van kustwachttaken of gedragingen van kustwachtfunctionarissen. Op de website van de Kustwacht is een speciaal e-mailadres voor het indienen van klachten gepubliceerd en een digitaal klachtenformulier. De Kustwacht heeft intern een klachtencoördinator aangesteld.

Als uitkomst van een Risico Inventarisatie & Evaluatie heeft de Kustwacht twee preventiemedewerkers aangesteld (neventaak). Zij ondersteunen de directeur van de Kustwacht als werkgever bij de zorg voor zijn medewerkers op het gebied van veiligheid en gezondheid. Het is juridisch onduidelijk of de Kustwacht ook een zorgplicht heeft richting de medewerkers van bijvoorbeeld de Douane, marechaussee en NVWA. Zij maken wel gebruik van kustwachtfaciliteiten, -vaartuigen en -vliegtuigen, maar de Kustwacht is niet hun werkgever. In 2014 is hierover juridisch advies ingewonnen. In 2015 wordt hierover uitsluitsel verwacht, waarna gepaste maatregelen genomen kunnen worden voor hun veiligheid en gezondheid.

Communicatie & Voorlichting

In 2014 is de Kustwacht gestart met een liveblog. Bij grote incidenten wordt dit blog geopend en continu bijgewerkt. Dit is twintig keer gebeurt. De media ontvangen een link naar deze blog, zodat zij snel het nieuws ontvangen. Ook via Twitter wordt het nieuws en de link naar het liveblog verspreid. Als gevolg daarvan zijn het afgelopen jaar slechts vijf persberichten verstuurd. In 2013 waren dat er 53 en in 2012 nog 99. Het aantal volgers van het twiteraccount van de Kustwacht is met ruim 2.500 toegenomen.



KUSTWACHTCENTRUM

Telefoon ALARM: 0900 0111
Telefoon Voorlichting: 0223 654913/654912/654911/65491
Telefoon Operationeel: 0223 542300 (H24)

Gebouw MHKC (H24)
Nieuwe Haven 7
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
E-mail: info@kustwacht.nl
Website: www.kustwacht.nl