



De Nederlandse Kustwacht in 2015

Veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee



Inhoudsopgave

1. Introductie van de Kustwacht.....	4
Historie Nederlandse Kustwacht.....	4
Huidige organisatie en taken.....	4
Taken Kustwacht	5
Samenwerking.....	5
Middelen Kustwacht.....	6
2. Optreden bij incidenten en calamiteiten.....	7
De kustwacht is altijd bereikbaar	7
De Kustwacht helpt in noodsituaties.....	8
De Kustwacht geeft medisch advies.....	8
De Kustwacht ruimt op.....	9
De Kustwacht neemt schepen op sleeptouw	9
3. Maritieme dienstverlening	11
De Kustwacht bevordert veilig en vlot scheepvaartverkeer.....	11
De Kustwacht is het meldpunt voor explosieven	12
4. Nautische Veiligheid	13
De Kustwacht handhaaft	13
De Kustwacht controleert	14
5. Milieuveiligheid & milieucriminaliteit.....	15
De Kustwacht surveilleert.....	15
De Kustwacht beschermt de biodiversiteit	15
De Kustwacht beschermt de zee	16
De Kustwacht beschermt de natuur.....	16
6. Grensveiligheid en grenstoezicht.....	17
De Kustwacht bewaakt de grenzen	17
8. Bedrijfsvoering.....	19
Algemene ontwikkelingen	19
Visie 2020	19
Opleiden, trainen en oefenen	20
North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF)	21
Informatie & ICT	21
Kwaliteitszorg	23
Communicatie & Voorlichting	23

Honderden kilo's
cocaïne spoelen aan op
strand Noordwijk



Colofon

Dit is een uitgave van Kustwacht Nederland, 2016
Tekst: Martin Bobeldijk, Turnaround Communicatie

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 overheidsstaken 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? Inmiddels is deze goedgekeurd. Diverse onderzoeken lopen naar de gevolgen van deze visie op de organisatie en operationele inzet van de Kustwacht en langzaamaan wordt voorgesorteerd op een nieuwe organisatie en werkwijze.

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.

Zoekactie overboord geslagen catamaranzeiler

20 september 2015

In de middag van 20 september is een zoekactie uitgevoerd naar een overboord geslagen catamaranzeiler voor de kust van Zandvoort. De man is gevonden en in kritieke toestand naar het ziekenhuis gebracht. Later blijkt de zeiler overleden te zijn.

2. Optreden bij incidenten en calamiteiten

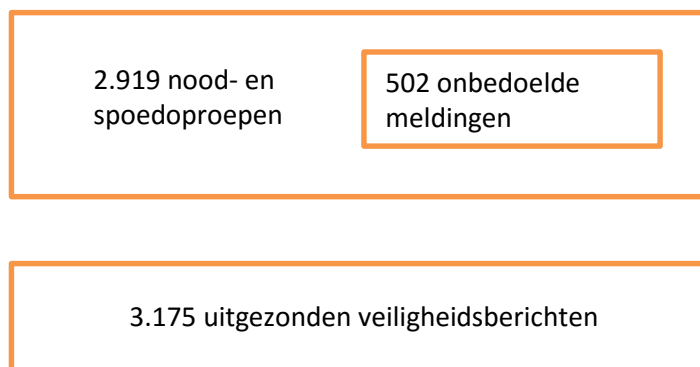
De kustwacht is altijd bereikbaar

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 2015 kwamen 2.919 nood- en spoedmeldingen binnen. 502 daarvan waren onbedoeld. Net als vorig jaar is een groot deel van deze valse meldingen (406 stuks) afkomstig van de Marokkaanse vissersvloot. Dit aantal ligt lager dan in 2014, maar het probleem is zeker nog niet opgelost. De Kustwacht heeft dit probleem daarom gemeld bij internationale instanties, met het verzoek actie te ondernemen.

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 reddingboten 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.

In 2015 is een einde gekomen aan de samenwerking met de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (de overkoepelende belangenbehartiger van bedrijven die in Nederland gas of olie opsporen en winnen). Jarenlang heeft de Kustwacht gebruik mogen maken van een van haar helikopters. Deze helikopter had een speciale uitrusting voor offshore gerelateerde reddingsacties. Als gevolg van capaciteitsproblemen bij het Defensie Helikopter Commando zijn er geen defensie-helikopters meer beschikbaar voor SAR-taken. Vanaf dit jaar maakt de Kustwacht daarom gebruik van drie SAR helikopters van Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). Twee helikopters vliegen vanaf Marinevliegkamp De Kooy en één vanaf de Pistooldhaven op de Maasvlakte.

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 sinds 1 juli 2015 is het team operationeel.

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.

1.676 hulpverlenings- en reddingsacties

Search and rescue

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

binnenwateren 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.



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 2015 zijn geen gevallen van bestrijdingswaardige (olie)verontreiniging geconstateerd op Nederlands gebied. Wel heeft kustwachtvaartuig MS Arca geholpen bij het olieruimen op Belgisch grondgebied, als gevolg van de aanvaring tussen MS Flintstar en MS Al Oraq.

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 levert binnen maximaal vier uur noodsleephulp aan een schip dat om assistentie vraagt. Door deze op sleeptouw te nemen voorkomt het Kustwachtschip catastrofes voor mens en milieu.

- 13 keer inzet bij schip op drift
- 2 keer noodsleephulp

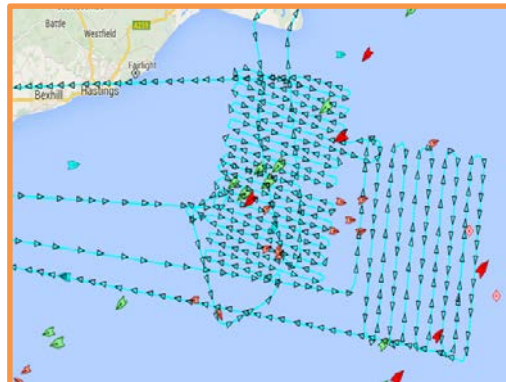
Inzet van de Emergency Towing Vessel



Vermissing Z85

28 januari 2015

Op 28 januari komt er in het begin van de avond een melding binnen op het Kustwachtcentrum dat er een Belgisch vissersvaartuig vermist wordt in het Kanaal. De Morgenster (Z85) is voor het laatst gezien rond 14.30 lokale tijd. Aan boord van het vaartuig met Nederlandse eigenaar zitten vier bemanningsleden (2 NL, 1 BE, 1 PT). Door de Engelsen en Fransen wordt een zoekactie opgezet. De dag erna worden een reddingsvlot en twee lichamen gevonden. De stoffelijke overschotten zijn geïdentificeerd als een Nederlandse en Belgische opvarende van de Z85. De vermissing van de overige opvarenden veroorzaakt veel onrust binnen de Urkse vissersgemeenschap. Op verzoek zet de Koninklijke Marine de Zr. Ms. Luymes in met een wrakduikteam om verder te zoeken naar de twee overgebleven vermisten. Deze worden enige dagen later aangetroffen.



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. Deze 'verkeersdiensttaken' zijn een verantwoordelijkheid van de Kustwacht.

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.

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. Het Vaarwegmarkeringsplan is digitaal beschikbaar voor iedereen binnen de Kustwacht. In het contact met schepen beschikken de Kustwachtmedewerkers daardoor over actuele informatie met betrekking tot betonning en storingsmeldingen - bijvoorbeeld als gevolg van verdwenen, beschadigde of niet in positie liggende betonning. 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.

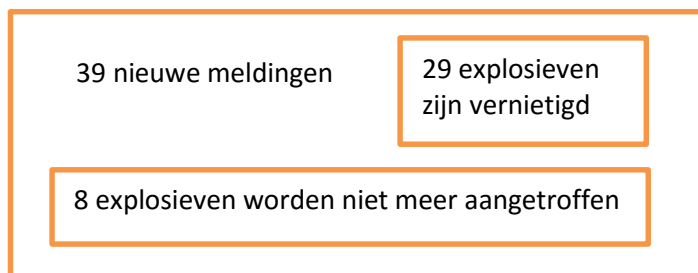
70 aanvragen voor
evenementen

27 aanvragen voor mijnbouw
(waaronder windturbines,
oliewinning en dergelijke)

Verkeersdiensttaken

De Kustwacht is het 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.

Uit de cijfers van 2015 blijkt dat het aantal overtredingen op de verplichte vaarroute voor tankers sterk is toegenomen (van 6 naar 27 overtredingen). Boetes hiervoor bedragen duizenden euro's. Daarnaast blijkt dat de overtredingen op veiligheidszones in hoofdzaak worden gemeld door de beheerder van een boorplatform of windmolenpark. Er is dus grote bereidheid om melding te doen van deze overtredingen.

27 overtredingen op de verplichte vaarroute voor tankers

64 overtredingen verkeersscheidingsstelsel

25 overtredingen van veiligheidszones (zowel mijnbouwinstallaties als windmolenparken).

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 handhavingsstrategieën van de Kustwacht werken deze vier diensten op een eenduidige manier samen, zodat alle controles op dezelfde manier plaatsvinden. Tijdens 70 controles worden 30 overtredingen geconstateerd. In reactie daarop worden 10 waarschuwingen gegeven en 20 maatregelen toegepast (boete, proces-verbaal, naar een veilige plaats gestuurd of aangehouden). Het lijkt erop dat de naleving van de bemanningsvoorschriften bij een bepaalde groep vissers lager is dan bij andere vissersgroepen. Hier wordt in 2016 onderzoek naar gedaan.



Overtreding bemanningsvoorschriften

Aanvaring MV Flinterstar en LNG tanker Al Oraiq

6 oktober 2015

In de nacht van 5 op 6 oktober komen de Flinterstar (NL) en de LNG tanker Al Oraiq met elkaar in aanvaring in de aanloop naar Zeebrugge. De Flinterstar maakt water en zinkt ter plaatse. Alle opvarenden worden gered met behulp van Belgische en Nederlandse reddingsdiensten. De Al Oraiq heeft lichte schade en vervolgd na een inspectie zijn weg naar Zeebrugge. In verband met het verlies van olie uit de Flinterstar worden diverse eenheden waaronder het Kustwachtvaartuig De Arca ingezet voor de olieopruiming.



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 Kustwachteenheden de scheepvaart gedetailleerd in kaart, wordt het gedrag van schepen en offshore mijnbouw 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.

105 strafbare lozingen volgens de
criteria van het Bonn Agreement Report

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.

In 2015 is vastgesteld dat het nalevingsverdrag van vissers niet substantieel verbetert. Daarom wordt de opsporing toegespitst op specifieke kenmerken van schepen, die mogelijk duiden op overtreding van wet- en regelgeving ten aanzien van overbevissing. Voorbeelden van dergelijke kenmerken zijn: maximale motorvermogen, het gebruikte vistuig en visserijmethoden, het voldoen aan administratieve verplichtingen en het actief voeren van de verplichte elektronische systemen.

275 inspecties	35 strafbare feiten	24 waarschuwingen
	9 procesverbalen	2 bestuurlijke maatregelen

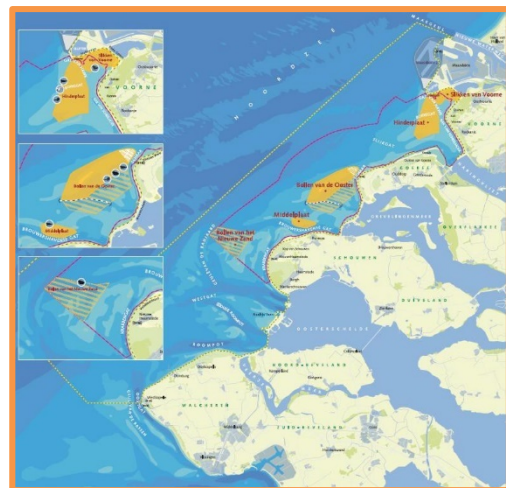
Visserij

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 en niet beschermd natuurgebied in varen.



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.

De Europese Unie wil door middel van een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden (Natura 2000) de biodiversiteit beschermen. Naast het verbod om in gebieden te vissen (varen mag vaak wel) worden soms ook gebieden tijdelijk gesloten voor de visserij, om populaties jonge en paaiende vis te beschermen.

31 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 plaats tijdens surveillance met schepen, helikopters en vliegtuigen, naar aanleiding van risicoanalyses. Deze 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 2015 licht de nadruk qua personenverkeer op controles in het kader van de bestrijding van illegale migratie, zoals mensensmokkel en identiteitsfraude. Hiervoor zijn extra varende en vliegende eenheden ingezet. Ten aanzien van goederenverkeer wordt met nadruk gelet op verdachte scheepvaartbewegingen die er op kunnen duiden dat op volle zee overslag van illegale goederen plaatsvindt, zoals drugs, tabak, alcohol, wapens en medicijnen.

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. In verband met de toenemende migratieproblematiek aan de buitengrenzen van het Schengengebied levert de Kustwacht in april en oktober 2015 een bijdrage aan Joint Operation Triton. In opdracht van het Ministerie van Veiligheid en Justitie en onder leiding van de Koninklijke Marechaussee wordt het Kustwachtvliegtuig met vliegers en waarnemers ingezet. De patrouillevluchten vinden plaats boven Italiaanse wateren, ten oosten van Sicilië. Tijdens iedere patrouille vliegt een Italiaanse liaison officer die het contact onderhoudt met de Italiaanse autoriteiten. In totaal zijn er 37.100 nautische mijlen afgelegd tijdens 52 vluchten.

Grenstoezicht personen

267 inspecties

Grenstoezicht goederen

206 inspecties

12 signaleringen aan Douane
Voor fiscaal

Bewaking van de grenzen



Berging Baltic Ace

Voorjaar – najaar 2015

Na een winterstop vanwege het stormseizoen werd in het voorjaar van 2015 de berging van het wrak van de autocarrier Baltic Ace hervat. In november werd de berging afgerond. Daarmee kwam een eind aan de duurste berging uit de Nederlandse geschiedenis welke op kosten van de Nederlandse Staat plaatsvond en twee zomers duurde.

Enkele feitjes:

- Het langstlopende incident binnen de Kustwacht, vanaf 05-12-2012;
- Meer dan 2000 verzonden veiligheidsberichten;
- Meer dan 1000 daily reports van de wachtschepen en honderden progress reports van Smit/Boskalis;
- Ruim 100 gerichte surveillancevluchten i.v.m. detectie oliesporen en voortgang berging
- Veelvuldige inzet van de betonningsvaartuigen als VTS platform het uitzetten en verplaatsen van markeringsboeien.

8. Bedrijfsvoering

Algemene ontwikkelingen

De Kustwacht heeft een Incidentbestrijdingsplan Noordzee (IBP) waarin staat op welke wijze hulp wordt verleend. Dit plan is opgesteld in 2011 en daarna niet meer bijgewerkt. Daarom is in 2015 gestart met een herziening van dit plan, rekeninghoudend met de nieuwe gebruiksfuncties en de toenemende drukte op zee. In de vernieuwde uitgave zal extra aandacht zijn voor brandbestrijding ter voorkoming van grootschalige evacuaties van passagiersschepen. Na vijf jaar voorbereiding is daarvoor het afgelopen jaar het BronS-team opgericht. Dit gespecialiseerde brandweerteam wordt ingezet bij brand aan boord van passagiersschepen of ferryschepen.

Het aantal windmolenparken op zee groeit gestaag. In 2015 is het windmolenpark Luchterduinen in productie gegaan. Ook is gestart met bouw van de twee grootste windmolenparken tot nu toe. Deze bouwactiviteiten brengen extra werk met zich mee voor het Kustwachtcentrum. Naast navigatieberichten en het monitoren van het bouwverkeer in en langs de drukke scheepvaartroutes moet ook toezicht gehouden worden op de veiligheidszones rond deze nieuwe parken. Waarschijnlijk mogen kleinere schepen hier doorheen varen in 2016. Daarom is de Kustwacht het afgelopen jaar gestart met het uitwerken en oefenen van search and rescue scenario's. Zo maken de windmolens het moeilijk om reddingsacties per helikopter uit te voeren.

De levoli Amaranth is het sleepvaartuig (emergency towing vessel) van de Kustwacht. Aangezien het contract met leverancier Svitzer Salvage in 2015 afloopt, is de emergency towing capaciteit Europees aanbesteed. Het contract is gegund aan een nieuwe leverancier: Multra Ship Towage en Salvage in Terneuzen. Zij nemen de levoli Amaranth over en geven het schip een nieuwe naam: Guardian.

Visie 2020

De Noordzee wordt steeds drukker bevaren en krijgt steeds meer functies. Transport over water is één functie, maar de zee wordt ook gebruikt voor pleziervaart, recreatie langs de kust, oliewinning en het opwekking van windenergie met windmolenparken. Dit heeft effect op het werk van de Kustwacht. Om op deze en toekomstige ontwikkelingen in te kunnen spelen heeft de Kustwacht een visie geschreven. Hierin staat beschreven hoe de Kustwacht in 2020 zou kunnen werken en welke vaartuigen en vliegtuigen daar bijvoorbeeld voor nodig zijn. Deze visie is grotendeels de Raad van de Kustwacht overgenomen. Bij de implementatie van die visie moeten heel veel besluiten genomen worden door meerdere ministeries en het kost hen geld. Daarom is in 2015 een Hoofd Ingenieur Directeur aangesteld voor de periode van twee jaar, die de implementatie van de visie op zich neemt en aanjaagt. De specifieke focus ligt daarbij op:

Verbetering van de informatiepositie Kustwacht en ontwikkeling MOC

Varende middelen en specifiek een pilot interceptor en/of elementen MPV

Continuïteit luchtsurveillance, inhoudend beheer en onderhoudscontract en modernisering Dorniers.

Het uitvoeren van een verkenning naar de mogelijk uitbreiding handhavende taken van de Kustwacht naar de Waddenzee en Zeeuwse stromen.

De nieuwe werkwijze van de Kustwacht als gevolg van de 'Visie 2020' heeft er toe geleid dat er een nieuwe organisatie wordt opgebouwd. Zo zijn onder andere het organisatiemodel, werkprocessen en

personele functies opnieuw beschreven. In december is de besluitvormingsfase afgerond en is begonnen met de implementatiefase. Begin april 2016 is de nieuwe organisatie van kracht.

Het Maritiem Operatie Centrum (MOC) is één van de nieuwe onderdelen van de Visie 2020 Kustwacht Nederland. Dit centrum moet Informatie Gestuurd Optreden (IGO) en netcentrisch werken ondersteunen en maakt daarbij gebruik van een eenduidig beeld van alle activiteiten en contacten op de Noordzee en de bijbehorende details. Dit beeld wordt binnen het MOC opgebouwd en vervolgens gedeeld. Het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) zal onderdeel gaan uitmaken van het MOC en zorgdragen voor het verzamelen, verrijken en analyseren van informatie. Twee medewerkers zijn het afgelopen jaar opgeleid tot analist en zij voeren een aantal analyseonderzoeken uit. Het MOC is een high tech centrum van informatievoorzienings- en ICT-systemen. De eerste stappen zijn gezet voor het in kaart brengen van informatiestromen en het ontwerpen van de IT-architectuur.

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. Het bureau Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO) zorgt ervoor dat de Kustwachtmedewerkers professioneel hun werk uitoefenen.

Onderstaand de belangrijkste OTO activiteiten van 2015:

- BronS (brandweerteam) trainingsdagen en afsluitende oefening als toetsmoment voor het operationeel worden van BRONS;
- SAREX oefening in windmolenpark in verband met toestaan doorvaart kleine schepen in windmolenparken;
- vijf thema avonden in Zeeland voor diverse veiligheidsorganisaties;
- extra startopleiding ten behoeve van vijf nieuwe Kustwachtmedewerkers;
- start met centralistenopleiding door Politieacademie t.b.v. watch officers;
- zeven SAREX oefeningen;
- twee Aircraft Coördinator cursussen in Denemarken met acht Kustwachtdeelnemers;
- ploegentrainingen;
- weerbaarheidstrainingen;
- oefening Guardex.

De internationale oefening Guardex wordt in oktober 2015 georganiseerd door de Kustwacht. Frankrijk, België, Groot-Brittannië en Nederland oefenen gezamenlijk op vier locaties op de Noordzee en in het Kanaal het uitwisselen van informatie en het operationeel optreden tegen mensensmokkel en transport van cocaïne. Naast de Kustwacht en haar schepen nemen ook de Dienst Speciale Interventies Politie, Korps Mariniers, Koninklijke Marine, Politieluchtvaartdienst en vele andere nationale en internationale instanties deel. Niet alleen 'law enforcement' (wetshandhaving) maar ook search and rescue (reddingsacties) en oil spill recovery (bestrijding van olie) maken onderdeel uit van het oefenprogramma.

Kustwachtmedewerkers worden opgeleid tot Bijzonder Opsporings Ambtenaar (BOA), zodat zij tijdens hun dienst bij overtredingen een proces-verbaal mogen opmaken. De opleiding wordt door een erkende opleider in-company verzorgd. Begin 2015 zijn de eerste medewerkers geslaagd voor het landelijke examen. Aanvullend hebben de medewerkers een specifieke verdiepingsmodule gevolgd voor relevante wetgeving die te maken heeft met de Kustwacht. Deze module is ontwikkeld en verzorgd door de liaison van de Maritieme Politie. In mei 2015 is de tweede lichte cursisten geslaagd en beëdigd. Inmiddels heeft de Kustwacht acht medewerkers met een BOA-bevoegdheid. De Kustwacht BOA's zijn door middel van 'training on the job' verder vakbekwaam gemaakt.

North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF)

In april 2015 treedt de Nederlandse Kustwacht als gastheer op voor de jaarlijkse Expert Meeting van het NACGF. De bijeenkomst vindt plaats aan boord van het hotelschip SS Rotterdam. 96 deelnemers uit 16 lidstaten spreken drie dagen in verschillende expertisegroepen over 'future operations'. In dat kader introduceert de Kustwacht haar Visie 2020. In oktober 2015 krijgt deze expertmeeting een vervolg tijdens de zogenoemde Summit waar de directeuren Kustwacht bij elkaar komen.

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.

Om de maritieme situational awareness te verbeteren, zijn diverse verbeter- en onderzoekstraject gestart, waardoor we een beter zicht krijgen op wat er allemaal op het water gebeurt. Een paar voorbeelden:

1. Het project 'Kleine doelen radar detective: van tien radarsystemen die langs de Nederlandse kust staan, zijn er inmiddels negen uitgerust met een systeem (parallele processing) waarmee kleinere vaartuigen beter kunnen worden gedetecteerd.
2. Er vindt onderzoek plaats naar de dekking van het AIS-netwerk van de Kustwacht. Dit onderzoek wordt gedaan in samenwerking met Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten Marin en TNO, en de firma SAAB.
3. Een onderzoekstraject is gestart met de naam 'AIS Cyber'. Dit is een onderzoek naar de digitale kwetsbaarheid van het Kustwacht AIS-netwerk, welke cyberrisico's wij lopen en welke cybersecurity-maatregelen wij eventueel moeten treffen.
4. Samen met de KNRM onderzoeken we of er meer digitaal informatie kan worden uitgewisseld tijdens bijvoorbeeld zoekacties (zoekgebieden etc.);
5. Het plaatsen van een extra radar langs de kust waar nu niet genoeg dekking is.

De Kustwacht heeft maatregelen genomen in het kader van life-cycle-management. IT-systemen zijn

op een gegeven moment verouderd, moeten geupgraded en uiteindelijk vervangen worden. De Kustwacht pakt dit nu planmatig op, wat inhoudt dat we aanpassing en vervanging inplannen en daarvoor budget reserveren. In 2015 zijn voorbereidingen getroffen om de volgende systemen te vernieuwen:

- Radio bedien systeem;
- Digital Selective Calling systeem;
- VHF zend- en ontvangers;
- Rekencentrum.

In verband met het adequaat kunnen afhandelen van grote incidenten zijn de ruimtes voor het Operationeel Team vernieuwd. Dit team coordineert de hulpverlening tijdens het incident en heeft daarvoor moderne computersystemen nodig die helpen bij de informatievoorziening, analyse en afhandeling.

In Schoorl heeft de Kustwacht een radar in gebruik genomen, waardoor de maritieme situational awareness op dat gedeelte langs de kust sterk is toegenomen. In Wassenaar staat de bouw van een radar gepland, maar dat heeft vertraging opgelopen doordat de gemeente nog geen omgevingsvergunning heeft afgegeven.



‘Bomar Jupiter’: Chemie-Tanker verpestet die Nordsee

Das haben die Holländer Adleraugen bewiesen

Nederlandse Kustwacht in Duitse krant

Het artikel meldt dat het Nederlandse Kustwachtvliegtuig zijn ‘adelaarsogen’ gebruikte en een lozing van de Bomar Jupiter had waargenomen in Duits gebied en dit terstond had gemeld bij de Wasserschutzpolizei. Die hebben daarop in Hamburg een onderzoek ingesteld. Uit onderzoek bleek dat het schip 41.000 liter Tankwaswater had geloosd. Dat leverde de 38 jarige kapitein een boete op van 28.000 euro.

Kwaliteitszorg

De afgelopen jaren heeft de nadruk gelegen op het inrichten van een kwaliteitsbeoordelingssysteem en de invoering van een lag de aandacht voornamelijk op het sluiten van ketens. Denk hierbij aan de introductie van een (externe) klachtenregeling. Het afgelopen jaar is de focus verbreed naar Safety, Health, Environment en Quality (SHEQ).

Deze zorg voor veiligheid, gezondheid, milieu en kwaliteit is een netwerkverantwoordelijkheid, want de Kustwacht Nederland is een netwerkorganisatie waarin overhead, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samenwerken. Vanwege de hoeveelheid spelers in het Kustwacht netwerk, is het belangrijk dat er een eenduidig SHEQ-beleid wordt gevoerd waar iedereen zich aan houdt. De directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor dat beleid en hij ziet er op toe dat het wordt nageleefd.

Het SHEQ-beleid richt zich op de maximale beperking van risico's op ongevallen, (milieu-) schade en ongewenste gebeurtenissen bij en als gevolg van de uitvoering van kustwachttaken. In 2015 is voor de komende jaren een SHEQ-beleidsplan opgesteld. Hier staat onder andere in:

- dat als de Kustwacht nieuwe samenwerkingsovereenkomsten sluit met organisaties duidelijk gewezen wordt op het nakomen van het SHEQ-beleid;
- dat de ketenpartners waar de Kustwacht mee samenwerkt moeten beschikken over een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) en dat deze op elkaar aansluiten zodat tijdens de uitvoering van kustwachttaken volgens eenduidige procedures gewerkt kan worden;
- dat het nakomen van SHEQ-beleid wordt gecontroleerd door middel van audits.

Communicatie & Voorlichting

In 2015 is de functie 'voorlichter Kustwacht' omgedoopt tot 'communicatieadviseur/woordvoerder'. Hiermee geeft de Kustwacht aan dat zij meer aandacht wil gaan besteden aan interne communicatie, naast de woordvoering naar buiten toe.

De Kustwacht laat zich in 2015 onder andere zien op de HISWA-beurs in de RAI Amsterdam en de pre-Sail in IJmuiden. Daarnaast staat de woordvoerder regelmatig media te woord, worden persberichten verstuurd en liveblogs geschreven. De nadruk ligt meer dan andere jaren op social media, waar de invulling van een Facebookpagina onderdeel van is.



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