

---

# Kustwacht Nederland

---

---

## Activiteiten Plan en Begroting (APB) 2009

---

*Algemeen Beleidsplan en Operationeel jaarplan 2009*

*Herziene begroting 2009, Ontwerpbegroting 2010 en Meerjarenramingen 11-14*

Versie 1.1



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ALGEMEEN BELEIDSPLAN 2009</b>	<b>8</b>
2.1	INLEIDING	8
2.2	DIENSTVERLENINGSPLAN 2009	9
2.2.1	<i>Afwikkeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer</i>	10
2.2.2	<i>Opsporing en redding (SAR)</i>	11
2.2.3	<i>Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)</i>	13
2.2.4	<i>Maritieme hulpverlening</i>	14
2.2.5	<i>Verkeersdiensttaken</i>	15
2.2.6	<i>Vaarwegmarkeringstaken</i>	16
2.2.7	<i>Zeeverkeersonderzoek</i>	17
2.2.8	<i>Overige dienstverleningstaken</i>	18
2.2.9	<i>Succesfactoren dienstverleningstaken</i>	19
2.2.10	<i>Verwachte realisatie taken, knelpunten en risico's dienstverlening</i>	19
2.3	HANDHAVINGPLAN 2009	20
2.4	UITVOERING RESULTAATGEBIED VERKEER 2009	22
2.4.1	<i>Toezicht scheepvaartverkeer</i>	22
2.5	UITVOERING RESULTAATGEBIED MILIEU 2009	24
2.5.1	<i>Toezicht op milieuwetgeving</i>	24
2.5.2	<i>Toezicht op Voordelta</i>	26
2.5.3	<i>Mijnbouwcontrole</i>	27
2.6	UITVOERING RESULTAATGEBIED VISSERIJ 2009	28
2.6.1	<i>Visserijcontrole</i>	28
2.6.2	<i>Douanecontroles visserij</i>	29
2.6.3	<i>Bemannings- en uitrustingscontrole visserij</i>	30
2.7	UITVOERING RESULTAATGEBIED GRENSCONTROLE 2009	31
2.7.1	<i>Grenscontrole KMar</i>	31
2.7.2	<i>Grenscontrole Douane</i>	33
2.8	OVERIGE HANDHAVINGSASPECTEN	34
2.8.1	<i>Handhavingsdesk</i>	34
2.8.2	<i>Succesfactoren</i>	35
2.8.3	<i>Verwachte realisatie, knelpunten en risico's handhaving</i>	35
2.9	PRIORITEITEN INZET KUSTWACHTMIDDELEN	36
<b>3</b>	<b>HERZIENE BEGROTING 2009, ONTWERP 2010 EN MEERJARENRAMINGEN 2011-2014</b>	<b>38</b>
3.1	INLEIDING	38
3.2	BURGER- EN MILITAIR PERSONEEL VAN HET KWC	40
3.3	MATERIËLE UITGAVEN KWC	41
3.4	OVERIGE UITGAVEN KW	41
3.5	KOSTENDEEL BEGROTING KW	43
<b>4</b>	<b>INVESTERINGEN</b>	<b>46</b>
4.1	UITBREIDEN WALRADARFACILITEITEN	46
4.2	INFORMATIEPLAN	49
<b>5</b>	<b>INZET BESCHIKBARE MIDDELEN 2009</b>	<b>51</b>
5.1	ALGEMEEN	51
5.2	MATERIËLE MIDDELEN	52
5.3	PERSONELE MIDDELEN	54
<b>6</b>	<b>OVERZICHT GEBRUIKTE AFKORTINGEN</b>	<b>55</b>
<b>7</b>	<b>DEFINITIELIJST</b>	<b>57</b>

---

# HOOFDSTUK 1

## INLEIDING

---



## 1 Inleiding

### **Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl verder in ontwikkeling**

De Kustwacht Nederland heeft in 2008 een aantal stappen gezet om de Kustwacht Nieuwe Stijl verder vorm te geven.

In 2009 zal op de ingeslagen weg worden voortgegaan om de volgende mijlpalen te bereiken. Een belangrijk eerste doel is het concreet invullen van de noodzakelijke processtappen om te komen tot het instellen van de Kustwachtopsporingsambtenaar (KOA). Het Openbaar Ministerie zal op korte termijn zorgdragen voor een aanwijzing waarin de Kustwachttambtenaren ten aanzien van hun kustwachttaken opsporingsbevoegd worden verklaard voor de meest voorkomende overtredingen op de Noordzee. De betrokken departementen zullen hun bestaande toezichts- en controlebevoegdheden moeten uitbreiden voor de Kustwachtopsporingsambtenaren van andere samenwerkende departementen. Als deze belangrijke processtappen zijn gerealiseerd, beschikt de Kustwacht over een ambtenaar die ook op het werkveld buiten zijn eigen expertise bevoegd zal zijn om zelfstandig proces-verbaal op te maken, teneinde de doelmatigheid en de doeltreffendheid van de Kustwacht te vergroten.

Ook zal in 2009 de wisselende inzet van gecombineerde teams op verschillende kustwachtvaartuigen moeten bijdragen aan een intenser beleefde handhavingsdruk van de handhavingdisciplines op de Noordzee. Het voordeel van gecombineerde teams is ook dat er multidisciplinaire controles kunnen worden ingesteld, waarbij een veelheid aan aspecten aan de orde kan komen. Bovendien vergroot de zichtbare samenwerking tussen diensten het gevoel dat efficiënt wordt gewerkt. Boven zee wordt het streven naar een intenser beleefde handhavingsdruk bereikt met de kustwachtvliegtuigen, die elk vlieguur vanuit alle taakvelden de zee monitoren.

Met betrekking tot het Informatie Gestuurd Optreden zal een belangrijke rol liggen bij de Handhavingsdesk. De Handhavingsdesk heeft toegang tot belangrijke (delen van) informatiesystemen van de diverse handhavingsdiensten. Een andere belangrijk hulpmiddel van de desk bestaat uit het fijnmazig radarbeeld van de Noordzeekust dat gekoppeld is aan de AIS-informatie.

Door het onderbrengen van de Kustwachtschepen bij de Rijksrederij kan de planning en inzet van de schepen doelmatiger worden ingericht, en kan over een groter potentieel vaartuigen op ad hoc basis worden beschikt.

De nota Maritieme en Aëronautische noodhulp zal naar verwachting medio 2009 (na vaststelling door de Tweede Kamer) in werking treden. De nota bevat de resultaten van onderzoek naar de benodigde omvang van personeel en materieel om de beleidsdoelen voor het optreden bij incidenten en calamiteiten te realiseren. Na inwerkingtreding zal nader worden onderzocht in hoeverre de uitkomsten van deze nota de inrichting van de Kustwacht in de nabije toekomst gaan beïnvloeden.

De Kustwacht streeft voor het Kustwachtvliegtuig in principe naar een gereedheidsnorm van maximaal 1 uur notice. Dit vereist echter de beschikbaarheid van 7 complete bemanningen bestaande uit 2 vliegers en 2 waarnemers. RWS Noordzee kan in 2009 de waarnemers alleen op een 3 uur notice beschikbaar stellen. Naar verwachting zal het tot medio augustus 2009 duren om 14 vliegers beschikbaar te hebben.

Door deze niet volledige beschikbaarheid van 7 bemanningen is door de Raad voor de Kustwacht ingestemd met het voorstel van de DKW om de gereedheidsnorm voor (voorlopig alleen) 2009 op een 3 uur notice te stellen. RWS Noordzee zal samen met de andere departementen de mogelijkheden verkennen om de noticetijd zo spoedig mogelijk te verlagen.

Met de bovenstaande ambities zal de Kustwacht Nederland in 2009 bijdragen aan een beter resultaatgericht en efficiënt Kustwacht optreden.

De Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl levert samenvattend een bijdrage aan:

- een verantwoord gebruik van de Noordzee;
- de veiligheid op zee, zowel op het gebied van dienstverlening als van handhaving;
- het toezien op de naleving van (inter-)nationale wetgeving en verplichtingen.

De Kustwacht Nederland doet dat door:

- een brede en gevarieerde opzet waarbij de ministeriële verantwoordelijkheden blijven gehandhaafd;
- een effectief Kustwachtcentrum te vormen, als spin en coördinator in het informatieweb, met "ogen en oren" boven en op zee, gevoed door en voedend voor de departementale informatievoorziening;
- efficiënte overheidsaanwezigheid door een combinatie van planmatige surveillances en door informatie aangestuurde controles aan boord van vaartuigen;
- zorg te dragen voor de maritieme hulpverlening aan de scheepvaart en opsporing en redding van drenkelingen en schipbreukelingen;
- adequaat op te treden bij rampen en incidenten op zee.

Het voorliggende Activiteitenplan en Begroting 2009 (afgekort: APB) zet uiteen op welke wijze de Kustwacht het komende jaar uitvoering zal geven aan haar taken. De beleidsprioriteiten, de vertaling daarvan in operationele kustwachtopdrachten en de daarvoor beschikbare meerjarige begroting vinden hierin hun weerslag.

Het accent van het APB ligt op de uitvoering van het Dienstverleningsplan en het Handhavingsplan 2009, waarbij nadrukkelijk de aandacht ligt op een effectievere en efficiëntere uitvoering van de SMART gedefinieerde output zoals deze in de plandocumenten zijn verwoord. Om deze output te monitoren zal gebruik worden gemaakt van diverse overeengekomen Prestatie Indicatoren (PIN's).

De Directeur Kustwacht rapporteert 4-maandelijks de resultaten van de uitvoering van het APB aan de Raad voor de Kustwacht. In het jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over het bereikte eindresultaat over geheel 2009. Het jaarverslag wordt door de ministerraad vastgesteld.

Het APB 2009 wijkt op een aantal punten af ten opzichte van het Activiteitenplan 2008.

De belangrijkste verschillen zijn:

- Het Handhavingsplan 2009 is nu ingedeeld in 4 clusters: milieu, verkeer, visserij en grenstoezicht. De handhavingstaken binnen deze clusters worden door diverse samenwerkende handhavingdiensten uitgevoerd. Het Handhavingsplan 2008 bestond uit 7 taakvelden, waar de handhavingopdrachten door individuele diensten werden uitgevoerd.
- Het Handhavingsplan 2009 kent voor het eerst prestatie-indicatoren (PIN's).
- De grenswaarden van de kleurcoderingen van de PIN's (realisatie binnen of buiten de norm) zijn in de verantwoordingsdocumenten aangepast.
- Er is een definitielijst toegevoegd van belangrijke begrippen met de definitie wat met dit begrip binnen Kustwachtverband wordt bedoeld.

---

## **HOOFDSTUK 2**

# **ALGEMEEN BELEIDSPLAN 2009**

---



## 2 Algemeen beleidsplan 2009

### 2.1 Inleiding

De Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl heeft de volgende missie:

**“Zorgen voor veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee”**

Het APB is ingericht op basis van de uitgangspunten van het VBTB: Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording. Met deze systematiek wordt beoogd een koppeling te leggen tussen beleid, prestaties en financiële middelen. Het APB moet een antwoord geven op de vragen:

- > *Wat willen we bereiken ?*
- > *Wat gaan we daarvoor doen ?*
- > *Wat mag dat kosten ?*

Het APB 2009 is gebaseerd op het Dienstverleningsplan van V&W, het Handhavingsplan Noordzee van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN), alsmede de Operationele Overeenkomsten 2008 (de door departementen ter beschikking gestelde capaciteit aan materieel en personeel). De twee beleidsplannen zijn als annex 1 en 2 bij dit APB opgenomen.

In de volgende paragrafen wordt per taakveld uit het Dienstverlening- en Handhavingsplan op de drie bovenstaande VBTB-vragen antwoord gegeven. Daar waar mogelijk is zijn ook de aspecten *outcome* (= *bijdragen aan de doelbereiking*) ingevuld. In hoofdstuk 4 is een integraal overzicht van de kosten van de kustwacht opgenomen.



## 2.2 Dienstverleningsplan 2009

Het Dienstverleningsplan is opgesteld onder regie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W). Het beleidsterrein Dienstverlening omvat twee resultaatgebieden:

- a) optreden bij incidenten en calamiteiten;
- b) nautisch beheer.

In de beleidsbrief Zeevaart 2008 zijn de hoofddoelen van het scheepvaartverkeers-beleid bepaald. De kern van het zeevaartbeleid is en blijft dat het vergroten van de economische bijdrage van de zeevaart samen moet gaan met groei in kwaliteit en duurzaamheid. De ambities voor de verschillende aspecten zijn als volgt beschreven:

Economie: het behouden en uitbouwen van de bijdrage van de zeevaartsector aan de maritieme cluster en daarmee aan de Nederlandse economie en het verder verbeteren van het Nederlandse scheepsregister om tot Europa's beste kwaliteitsregisters te blijven horen.

Milieu: een zo gering mogelijke belasting van het milieu door een permanente verbetering van milieuprestaties van de zeevaart vooral door het terugdringen van uitstoot naar de lucht, lozingen in het water en verontreiniging van het land (verantwoord slopen van schepen).

Veiligheid: het voorkomen van schade aan mens, milieu en economie door permanente verbetering van de veiligheid van de zeevaart.

De hoofddoelstellingen van het scheepvaartbeleid zijn nader uitgewerkt in het volgende operationele doel: *het door permanente verbetering verder verminderen van het aantal significante scheepvaartongevallen in 2010 en 2020 tot onder de 20 per jaar.*

Binnen de 2 resultaatgebieden wordt een zevental Kustwachttaken onderscheiden:

1. het bewaken en afwikkelen van het nood- spoed en veiligheidsverkeer;
2. opsporing en redding (SAR);
3. rampen- en incidentenbestrijding (RIB);
4. maritieme hulpverlening;
5. verkeersdiensttaken;
6. vaarwegmarkeringstaken;
7. zeeverkeersonderzoek.

Ook in 2009 zal het gebruik van diverse Prestatie Indicatoren (PIN's) binnen de taakvelden van het Dienstverleningsplan worden geëvalueerd. Met deze PIN's kunnen belanghebbenden op eenvoudige wijze de bereikte resultaten afzetten tegen de te realiseren beleidsdoelen.

## 2.2.1 Afwikkeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

### Beleidsdoel

Het functioneren als internationaal contactpunt voor het verlenen van hulp aan schepen in nood op het Nederlands Continentaal Plat (NCP) alsmede het functioneren als nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum.

### Gevraagde prestatie

Het garanderen van een permanente bewaking van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

### Te leveren prestatie

- Het gedurende 365 dagen per jaar permanent bewaken van het GMDSS, het permanent uitluisteren van VHF Kanaal 16, en de coördinatie en afwikkeling van het internationale maritieme Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer.
- Het realiseren van een systeem om noodoproepen via het GSM-netwerk te traceren.
- Berichtgeving over de operationele status van het openbare radioplaatsbepalings-systeem DGPS.
- Het verzorgen van de uitzending van nood-, spoed en veiligheidsberichten aan de scheepvaart.

### Outcome

Gerealiseerde vlotte communicatie met schepen/objecten in nood, een actuele en betrouwbare informatieverstrekking aan de scheepvaart en een analyse van de ontvangstgegevens.

### Prestatie-indicatoren

- Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen.
- Aantal overschrijdingen DSC-berichten langer dan 3 minuten.
- Aantal overschrijdingen Inmarsat-C langer dan 5 minuten.

In 2009 zal een proces klachtenregistratie nood-, spoed- en veiligheidsverkeer worden ingericht waarbij eventuele gebruikersklachten kunnen worden gevalideerd.

### Randvoorwaarden

Materieel: storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur inclusief bijbehorende data vastlegging (Defensie).

Personeel: bemensing met getraind personeel JRCC (KWC).

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

## 2.2.2 Opsporing en redding (SAR)

### Beleidsdoel

Het voldoen aan internationale verplichtingen op het gebied van opsporing en redding (Search and Rescue).

### Gevraagde prestatie

- Het opsporen en redden van drenkelingen en schipbreukelingen en van hen die zich in onmiddellijk dan wel in dreigend gevaar bevinden. Het werkgebied omvat de territoriale zee, de Nederlandse Exclusieve Economische Zone, de Waddenzee, het Markermeer, het IJsselmeer inclusief de randmeren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.
- Het organisatorisch afhandelen van de hulpverlening aan opvarenden van schepen die medische bijstand behoeven (RMD, MEDEVAC).

### Te leveren prestatie

- Het gedurende 365 dagen per jaar permanent bezetten van het Communicatie en Coördinatiefunctie (CCC) ten behoeve van de alarmering en coördinatie bij SAR-operaties. Dit overeenkomstig het Operationeel Plan SAR (OPPLAN-SAR).
- Zorgdragen voor een actueel - door de HID Noordzee vastgestelde - OPPLAN-SAR.
- Het beschikbaar stellen van een Kustwachtvliegtuig, SAR-helikopter en KNRM-vaartuigen.
- Zorg dragen voor de verbindingen ten behoeve van het Radio Medisch Advies (RMA) en de coördinatie bij inzet van middelen t.b.v. het overbrengen van een arts en/of evacueren van de betrokken patiënt (MEDEVAC).

### Outcome

Gerealiseerde opsporing en redding, gerealiseerde medische hulpverlening.

### Prestatie-indicatoren

- Aantal uur dat er onvoldoende SAR-capaciteit beschikbaar is geweest.
- Aantal keer dat een drenkeling binnen en buiten het uitgezette zoekgebied, danwel niet wordt gevonden.
- Aantal keer dat het Kustwachtvliegtuig niet binnen 3 uur ná de SAR-alarmering gereed is voor vertrek (blocks-off // 3 uurs notice).
- Aantal keer dat de SAR-helikopter niet:
  - > binnen werktijd (van 08.00 tot 17.00 uur) binnen **20 minuten**
  - > buiten werktijd tijdens daglicht binnen **45 minuten**
  - > buiten daglicht binnen **60 minuten**

ná de alarmering als inzetgerede vluchteenheid bij het KWC is aangemeld.

- Aantal klachten van een RMD-arts over de hulpverlening.
- Aantal keer dat aangevraagde RMA's de norm van 5 minuten overschrijden.

Aanvullend wordt in 2009 een proces klachtenregistratie Radio Medisch Adviezen ingericht waarbij gebruikersklachten kunnen worden gevalideerd.

### **Randvoorwaarden**

Materieel: \* storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur inclusief bijbehorende data vastlegging (Defensie).

- \* beschikbaarheid SAR-helikopter(s)
- \* beschikbaar SAR-vliegtuig(en)
- \* beschikbaarheid KNRM-vaartuigen

Personeel: \* bemensing JRCC met getraind personeel

- \* beschikbaarheid bemanning vliegtuig / helikopter(s)
- \* beschikbaarheid KNRM-personeel

### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

De Kustwacht streeft ernaar om voor het Kustwachtvliegtuig een beleidsmatig gewenste gereedheidsnorm van maximaal 1 uur notice te realiseren. Dit vereist echter de beschikbaarheid van 7 complete bemanningen bestaande uit 2 vliegers en 2 waarnemers. RWS Noordzee kan de Mission Commanders (3,5 FTE uit 6 medewerkers) in 2009 alleen op een 3 uur notice beschikbaar stellen. Naar verwachting zal het tot medio augustus 2009 duren om 14 vliegers beschikbaar te hebben.

Door de niet volledige beschikbaarheid van 7 bemanningen zal de gereedheidsnorm in 2009 in de praktijk op een 3 uur notice uitkomen. RWS Noordzee zal samen met de andere departementen de mogelijkheden verkennen om de noticetijd zo spoedig mogelijk te verlagen. De DKW zal de Raad voor de Kustwacht in de 4-maandelijkse voortgangsrapportages over het verloop van deze verkenning en de resultaten daarvan in termen van een lagere noticetijd informeren.

### 2.2.3 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

#### Beleidsdoel

Het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van rampen en incidenten op de Noordzee. Dit doel geldt ook buiten de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en territoriale wateren, indien deze schadelijke gevolgen in termen van ernstig, dreigend en belemmerend, een bepaald in de wet Bestrijding Ongevallen Noordzee aangegeven niveau, overstijgen.

#### Gevraagde prestatie

Doelmatige en doeltreffende inzet van de beschikbare menskracht en middelen bij de behandeling van rampen en incidenten op de Noordzee.

#### Te leveren prestatie

- Het gedurende 365 dagen per jaar permanent beschikken over getrainde mensen (onder andere een direct oproepbaar en beschikbaar Operationeel Team) en een beschikbaar CCC ten behoeve van het activeren van RIB-operaties.
- Het beschikken over actuele rampenplannen en regelingen. Het leveren van een bijdrage aan calamiteitenplannen die door andere diensten en partijen worden opgesteld.
- Het beschikbaar stellen van evaluatierapporten die door betrokken partijen of door onderzoekinstanties zijn opgesteld.
- Het leveren van aanvullende capaciteit voor bijstand bij RIB van andere Noordzeelanden.
- Het uitvoeren van RIB-oefeningen (nader af te stemmen met DNZ en andere belanghebbenden). Het evalueren van de oefeningen en het implementeren van verbeterpunten.

#### Outcome

Gerealiseerde rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee, actuele rampenplannen en regelingen, afgeronde evaluatierapporten, beschikbare capaciteit voor bijstand en een parate organisatie met voldoende middelen.

#### Prestatie-indicatoren

- Aantal weken dat er onvoldoende olie-opruimings/bestrijdingscapaciteit is voor de Noordzee en de Zeeuwse delta.
- Aantal keer dat het Operationeel Team (OT) is geactiveerd en het aantal keer dat niet binnen 90 minuten een plan van aanpak is voorgelegd aan de voorzitter van het (kern) RBN (alarmeringen categorie III en IV).
- Aantal geplande en uitgevoerde oefeningen.
- Aantal opgemaakte evaluatierapporten (inclusief opmaaktermijn en kwalificatie).

#### Randvoorwaarden

- Materieel: \* storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur inclusief bijbehorende data vastlegging (Defensie).  
\* varend materieel conform operationele overeenkomst Rederij - DKW  
\* kustwachtvliegtuigen conform operationele overeenkomst Defensie - DKW
- Personeel: \* bemensing met getraind personeel KWC en andere diensten.

**Risico's en beheersingsmaatregelen:** geen bijzonderheden.

## 2.2.4 Maritieme hulpverlening

### Beleidsdoel

Het voorkomen van aanvaring van driftende schepen tegen offshore en andere vast opgestelde installaties op zee en het bieden van assistentie of bijstand aan hulpbehoevende schepen.

### Gevraagde prestatie

- Doelmatige en doeltreffende inzet van de beschikbare menskracht en middelen bij de behandeling van hulpverleningsverzoeken op de Noordzee.
- Het voorzien in (nood)sleephulp op zee ter voorkoming van rampen.
- Het uitvoeren van de "één loketfunctie" voor de bijstandsaanvraag piraterij.

### Te leveren prestatie

- Gedurende het gehele jaar permanent beschikbaar hebben van een "Emergency Towing Vessel" (op 15 minuten notice) die bij windkracht 5 Bft of hoger stand-by ligt op de positie 10 nM West van Den Helder.
- Het optreden als Maritime Assistance Service voor de scheepvaart. Het tot stand brengen van contact tussen hulpbehoevend vaartuig en de serviceverlener.
- Gegevens bijstandsaanvraag piraterij doorzenden<sup>1</sup> naar departementale aanspreekpunten en informeren van aanvrager over het afwijzen of honoreren van een aanvraag tot bijstand.

### Outcome

Gerealiseerde noodsleephulp en maritieme hulp.

### Prestatie-indicatoren

- Aantal malen dat een ETV op station heeft gelegen versus het aantal keer dat niet aan de norm is voldaan.

Aanvullend wordt in 2009 een proces klachtenregistratie Maritieme hulpverlening ingericht waarbij gebruikersklachten kunnen worden gevalideerd.

### Randvoorwaarden

Materieel: storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur inclusief bijbehorende data vastlegging (Defensie).

Personeel: bemensing met getraind personeel KWC en DNZ.

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

---

<sup>1</sup> Procedure conform Draaiboek "Behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee, MinV&W/DGLM, 11 juli 2008 (versie 4.0).

## 2.2.5 Verkeersdiensttaken

### Beleidsdoel

Het scheppen van voorwaarden voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling voor zowel het scheepvaartverkeer in de Nederlandse wateren (territoriale zee en EEZ) als het scheepvaartverkeer van en naar de Nederlandse havens.

De afstemming van de scheepvaart met andere gebruiksfuncties van de Noordzee.

### Gevraagde prestatie

Het garanderen van een permanente bewaking van de verkeersscheidingsstelsels (VSS) op de Noordzee.

### Te leveren prestatie

- Het uitvoering geven aan de EU-monitorrichtlijn 2002/59 door het in stand houden van het AIS-systeem en radarinformatie, en de permanente bewaking van het scheepsroutesysteem "Diepwaterroute" (DWR) door 365 dagen per jaar bezetten van het CCC.
- Voorschrijven van nautische maatregelen en het stellen van voorwaarden in ad hoc situaties bij incidenten of planmatige situaties, inclusief het houden van toezicht hierop.
- Het adviseren bij planmatige mijnbouwactiviteiten en/of bij de aanleg van installaties op de Noordzee (zoals windturbineparken).
- Het signaleren en adviseren over tekortkomingen in de wet- en regelgeving op gebied van gedragsregels en routeringsmaatregelen ten aanzien van de scheepvaart in de jaarrapportage.

### Outcome

Gerealiseerde veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de Noordzee.

### Prestatie-indicatoren

- Aantal uur dat het Kustwacht AIS netwerk niet beschikbaar is geweest.
- Aantal vergunningsaanvragen en het aantal keer dat de voorgeschreven 6 weken termijn is overschreden.

### Randvoorwaarden

Materieel: \* storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur AIS en radar inclusief bijbehorende data vastlegging (Defensie).

\* AIS – walinfrastructuur.

Personeel: \* bemensing met getraind personeel KWC en DNZ.

\* beschikbaarheid van handhavingspersoneel op de Handhavingsdesk.

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

## 2.2.6 Vaarwegmarkeringstaken

### Beleidsdoel

Het bevorderen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer door het markeren van voor de scheepvaart gevaarlijke obstakels dan wel bepaalde gebieden en/of ter bescherming van bepaalde objecten.

### Gevraagde prestatie

- Opstellen van het vaarwegmarkeringsplan voor de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in de Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) op basis van functionaliteitseisen van de gebruikers en de ontwikkeling m.b.t. de verschillende plaatsbepalingssystemen.
- Zorg dragen voor de uitvoering van vaarwegmarkeringswerkzaamheden op de Noordzee, waarbij de DKW opdracht geeft aan de DNZ.

### Te leveren prestatie

- Zorg dragen voor uitvoering van de vaarwegmarkeringswerkzaamheden op de Noordzee.

### Outcome

Veilige en goed gemarkeerde vaarroutes op de Noordzee tot aan de aanloopgebieden van de Nederlandse havens.

### Prestatie-indicatoren

- Jaarlijkse controle op de actualiteit van:
  - \* vaarwegmarkeringsplan;
  - \* operationele overeenkomst DNZ – DKW.
- Aantal storingsmeldingen en het aantal keer dat deze meldingen buiten de normen genoemd in het landelijk kader voor regionale vaarwegmarkeringsplannen zijn verholpen.

### Randvoorwaarden

Materieel: \* beschikbaarheid van bemande betonningsvaartuigen (via Rijksrederij).

Personeel: \* bemensing met getraind personeel KWC.

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.



## 2.2.7 Zeeverkeersonderzoek

### Beleidsdoel

De inwinnen van beleidsondersteunende informatie ter bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee.

### Gevraagde prestatie

- Het verzamelen en vastleggen van gegevens omtrent ongevallen, acties, hinderlijke en/of gevaarlijke situaties voor de scheepsvaart.
- Statistische en andere relevante scheepvaartgegevens met betrekking tot de verkeersdichtheid en –intensiteit op de Noordzee.

### Te leveren prestatie

- Jaarlijkse rapportage significante ongevallen op de Noordzee.
- Weekrapportages voor MARIN.

### Outcome

Beschikbare scheepvaartinformatie op de Noordzee.

### Prestatie-indicatoren

- Uiterlijk op 15 maart T+1 is rapportage significante ongevallen bij DNZ ingediend.

### Randvoorwaarden

Materieel: \* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuigen  
\* beschikbaarheid van Lynx helikopter  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter  
\* AIS - walinfrastructuur

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopters.

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

## **2.2.8 Overige dienstverleningstaken**

Ter uitvoering van het Dienstverleningsplan wordt door RWS-NZ aan de Kustwachtorganisatie de volgende capaciteit gevraagd.

### **Gevraagde prestatie**

Het leveren van beleidsontwikkeld personeel, met name op het gebied van deelname aan:

- International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA); IALA ANM Committee (Aids to Navigation Management Committee)
- MRCC North Atlantic Meeting
- IMO COMSAR
- Joint Working Group COMSAR
- COSPAS SARSAT
- BOLD MERCY plannings- en debrief conferenties
- OTSOPA, Bonn Agreement

### **Te leveren prestatie**

- Stafmedewerkers KWC met actuele kennis over de ontwikkelingen binnen de bovenstaande organisaties.
- Reisbudget voor deelname van stafmedewerkers KWC aan jaarlijkse conferenties en/of werkgroepvergaderingen.

## 2.2.9 Succesfactoren dienstverleningstaken

Het behalen van de bovenstaande doelstellingen hangt af van het beschikbaar hebben van voldoende gekwalificeerd personeel en tijdige beschikbaarheid van materieel.

Concreet betekent dit o.a. dat:

- het JRCC (Joint Rescue Coördination Centre) Den Helder (KWC) gedurende 365 dagen per jaar op 24/7 basis kan beschikken over een goed opgeleide wachtploeg van tenminste 4 personen;
- de SAR-overeenkomst met Defensie en de KNRM ongewijzigd wordt voortgezet;
- MS Waker gedurende 365 dagen per jaar op 24/7 basis volledig beschikbaar is;
- op termijn de benodigde capaciteit aan middelen – conform de te verschijnen nota Maritieme Noodhulp – zal worden aangepast;
- de beschikbaarheid van een kustwachtvliegtuig met volledige bemanning op basis van (maximaal) 3 uur notice voor ad hoc SAR- en RIB vluchten 24/7 wordt gerealiseerd.

## 2.2.10 Verwachte realisatie taken, knelpunten en risico's dienstverlening

Op basis van de voorgaande paragrafen kan het volgende samenvattende overzicht worden opgesteld.

Taakgebied Dienstverlening	Realisatie conform vraag	Toelichting/randvoorwaarden
afwikkelen van nood-, spoed en veiligheidsverkeer	groen	
opsporing en redding (SAR)	groen	
rampen- en incidentenbestrijding	groen	
maritieme hulpverlening	groen	
verkeersdiensttaken	groen	
vaarwegmarkeringtaken	groen	
zeeverkeersonderzoek	groen	
<b>Middelen Dienstverlening</b>		
beschikbaarheid KW-vliegtuig 3 uur notice voor SAR & RIB vluchten	groen	er zijn onvoldoende bemanningen beschikbaar om de beleidswens van 1 uur notice te realiseren; in 2009 wordt vooralsnog uitgegaan van een 3 uur notice
beschikbaarheid KW-helikopter 1 uur notice SAR vluchten	groen	

### Legenda

De 4 gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

**GROEN** : uitvoering taken conform vraag.

**GEEL** : enige beperkingen die taakuitvoering beïnvloeden => afwijking maximaal 10%.

**ORANJE** : beperkt knelpunt: taakuitvoering wijkt tussen de 10 tot 30% af van de vraag.

**ROOD** : knelpunt: taakuitvoering wijkt meer dan 30% af van de vraag.

### **2.3 Handhavingplan 2009**

De Kustwacht oefent haar handhavingstaak uit met inachtneming van de bepalingen in het Besluit Instelling Kustwacht, het onderliggende Sturingsmodel Kustwacht en de met de departementen afgesloten operationele overeenkomsten. Het strafvorderlijk optreden van de Kustwacht vindt altijd plaats onder het gezag van de betrokken Officier van Justitie Noordzeezaken.

Het Handhavingplan Noordzee is opgesteld door de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Het beleidsterrein omvat een viertal resultaatgebieden of clusters:

- a) verkeer;
- b) milieu;
- c) visserij;
- d) grenstoezicht.

De Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN) heeft onder andere op basis van risico-analyses de volgende prioriteiten voor de handhaving op de Noordzee vastgesteld.

De handhavinginspanning binnen het cluster verkeer dient primair te zijn gericht op:

1. verbetering verkeersgedrag categorieën tankschepen in diepwaterroute (DWR) en sector visserij in verkeersscheidingsstelsel (VSS) Terschelling;
2. handhaving verkeersveiligheid met behulp van AIS;
3. handhaving verkeersveiligheid niet AIS-plichtige scheepvaart;
4. beperken aantal scheepsongevallen tot maximaal 20 per jaar;
5. toezicht op overbelading bagger-/zandwinvaart;
6. toezicht verkeersgedrag visserij en recreatievaart;

De handhavinginspanning binnen het cluster milieu dient primair te zijn gericht op:

1. handhaving op het grijze milieu door toezicht op het lozen van schadelijke, gevaarlijke, verontreinigende- of afvalstoffen in het marien leefmilieu van de Noordzee in het algemeen en in het bijzonder in het kader van de Marpol Annexen I tot en met VI;
2. handhaving van het groene milieu en faciliteren handhavingsactiviteiten Voordelta in samenwerking met de Provincies Zuid-Holland, Zeeland en de AID;
3. toezicht op het areaal van de Noordzee;
4. toezicht op mijnbouwinstallaties.

De handhavinginspanning binnen het cluster visserij dient primair te zijn gericht op:

1. handhaving visserij- en douanewetgeving bij visserij;
2. handhaving van bemannings- en uitrustingsregelgeving visserij.

De handhavinginspanning binnen het cluster grenstoezicht dient te zijn gericht op:

1. handhaving grenstoezicht personen en goederen.

Om de bovenstaande prioriteiten binnen de handhavingstaken te kunnen realiseren, zullen de verschillende diensten nauw en intensief binnen het Kustwachtverband samenwerken om de handhavingsdoelstellingen vanuit een multi-disciplinaire aanpak in te vullen. Dit komt tot stand door samen informatieposities te verbeteren, samen informatie te analyseren en toezicht uit te oefenen vanuit een clusteroverstijgend perspectief. Hierover zijn in de operationele overeenkomsten afspraken over gemaakt. De Handhavingsdesk binnen het Kustwachtcentrum zal daarbij een belangrijke sturende rol vervullen.

Het doel van deze inspanningen is om te komen tot bevordering van de naleving van wet- en regelgeving op de Noordzee en daarmee het bereiken van het gewenste effect: een schone en veilige Noordzee.

## 2.4 Uitvoering resultaatgebied verkeer 2009

In de volgende paragrafen wordt toegelicht welke producten (output) van de Kustwacht worden gevraagd voor het resultaatgebied verkeer.

### 2.4.1 Toezicht scheepvaartverkeer

#### Beleidsdoel

De bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee.

#### Gevraagde prestatie

Het monitoren van de verkeersscheidingsstelsels, de tankerroutering, de veiligheidszones, de zone kustverkeer en het waarnemen van overtredingen van voorrangregels op de Noordzee.

#### Te leveren prestatie

- Het dagelijks monitoren van de verkeersscheidingsstelsels, de tankerroutering, de veiligheidszones, en de zone kustverkeer en Voordelta met behulp van AIS- en radardata;
- Het bewaken van de veiligheidszone rond mijnbouwinstallaties en windturbines met gebruikmaking van AIS- en VMS-data;
- Het vaststellen van overtredingen van voorrangregels;
- Het uitvoeren van minimaal 30 inspecties bagger/zandwinvaart.

#### Outcome

Veilig scheepvaartverkeer door naleving van de scheepvaartwetgeving. Deze outcome wordt gerealiseerd als de onderstaande streefwaarden in 2009 niet worden overschreden.

Categorie	Gewenste effecten	Effect wordt bereikt als onderstaande streefwaarden niet worden overschreden
Scheepsongevallen	aantal significante verkeersongevallen < 20 (IBN 2015 / nationaal scheepvaartbeleid)	aantal processen verbaal < dan 20
Tankerroutering / DWR	stabiliseren nalevingspercentage op 99%	aantal processen verbaal < dan 75
Verkeersscheidingsstelsel & Zone Kustverkeer	doen stoppen resp. terugdringen aantal waargenomen verkeersovertredingen < 200	aantal processen verbaal < dan 200
Bagger/zandwinvaart	verbeteren van het nalevingsniveau	uitvoeren van 30 inspecties
Visserij	terugdringen aandeel visserij in totaal aantal waargenomen verkeersovertredingen < 50%	aantal processen verbaal < dan 60
Recreatie	stabiliseren nalevingsniveau 2007: doen stoppen gebruik veiligheidszones	aantal processen verbaal < dan 10

#### Prestatie-indicatoren

- Aantal significante verkeersongevallen < 20.
- Naleving Tankerroutering/DWR minimaal 99%.
- Aantal verkeersovertredingen < 200.
- Aandeel visserij in aantal verkeersovertredingen < 50%.
- Gebruik veiligheidszones door recreatievaart gestopt.

**Randvoorwaarden**

Materieel: \* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuig  
\* beschikbaarheid van Lynx helikopter  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter  
\* beschikbaarheid van AIS, radar en VMS-data

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopters  
\* permanente bezetting van de Handhavingsdesk.

**Risico's en beheersingsmaatregelen**

Geen bijzonderheden.

## 2.5 Uitvoering resultaatgebied milieu 2009

In de volgende paragrafen wordt toegelicht welke producten (output) van de Kustwacht worden gevraagd voor het resultaatgebied milieu.

### 2.5.1 Toezicht op milieuwetgeving

#### Beleidsdoel

Zorg dragen voor een schone Noordzee door het voorkomen van lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkvloeistoffen, van olie, oliehoudende producten, afvallende lading en huisafval op of in het water van de Noordzee.

#### Gevraagde prestatie

- Het uitvoeren van milieusurveillances (gelijkelijk verdeeld over de 24 uur) op en boven de Noordzee van minimaal 1.500 vliegreuren gericht op een dagelijkse dekking van zone 1 (0 – 35 nm), een tweedaagse dekking van zone 2 (35 – 55 nm) en een vierdaagse dekking van zone 3 (> 55nm). De vliegende surveillance beoogt tevens preventief te werken.
- Ad hoc vliegen naar aanleiding van op satellietbeelden geconstateerde detectie's.

#### Te leveren prestatie

In principe 600 vliegende surveillances van gemiddeld 3 tot 4 vliegreuren<sup>2</sup> volgens de verdeelsleutel:

Vluchtsoorten			Uitvoering
Milieu- vluchten	Nationaal	NAT (beheer)	1.210
		SHIP (MBS, handhaving)	175
	Internationaal	MOU (Duitsland)	38
		SUPER-CEPCO	55
TDH (Tour d'Horizon)		22	
<b>Totaal vliegreuren (inclusief ad hoc)</b>			<b>1.500</b>

De surveillances worden onderverdeeld in dag- en nachtvluchten en betreffen 3 verschillende vliegzones:

Gebied	Surveillances	Dag	Nacht
0-35 nM	365	50 %	50 %
35-55 nM	182	50 %	50 %
> 55 nM	91	50 %	50 %
Bonn Agreement/MOU	29		

Voor 2009 geldt dat eventuele ad hoc vluchten onderdeel zullen zijn van de urenadministratie tot een jaarmaximum van 1.500 vliegreuren. Ad hoc uren en planmatige uren zijn daarmee onderling uitwisselbaar. In 2010 zal het aantal vliegreuren stijgen tot een ambitie van 1.600 vliegreuren.

Met deze tijdelijke aanpassing van het urenplafond worden in 2009 en 2010 extra financiële middelen vrijgemaakt om een aantal noodzakelijke modificaties van de 2 vliegtuigen te financieren.

<sup>2</sup> Opgemerkt wordt dat er tijdens een vliegende surveillance in principe voor alle handhavingstaken uitkijk wordt gedaan. Voor definitie vliegreur: zie definitielijst hoofdstuk 7.



In 2011 wordt de Kustwachtambitie structureel op 1.700 vlieguren per jaar vastgesteld. Naar verwachting zal op basis van Informatie Gestuurd Optreden (IGO) het aantal ad hoc vluchten toenemen ter vervanging van het planmatige vliegen.

### **Outcome**

Beïnvloeding van het lozingsgedrag van verontreinigende vloeistoffen door de scheepvaart.

### **Prestatie-indicator**

- Een 5% reductie van het aantal niet toegelaten verontreinigingen (2008 = peiljaar).
- Uitvoering van tenminste 1.470 vlieguren (98%) in 2009.

### **Randvoorwaarden**

Materieel:

- \* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuig voor 1.500 vlieguren (2009).

Personeel:

- \* vliegers voor Kustwachtvliegtuig – 14 FTE'n;
- \* DNZ 6 luchtwaarnemers – 3,5 FTE'n;
- \* KLPD 5 luchtwaarnemers – 2 FTE'n;
- \* KMAR 2 luchtwaarnemers – 2 FTE'n;
- \* Douane 1 luchtwaarnemer – 1 FTE;
- \* beschikbaarheid van handhavingpersoneel op de Handhavingsdesk.

### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

Er zijn 2 kustwachtvliegtuigen beschikbaar voor kustwachttaken. De inzetbaarheid van beide vliegtuigen is echter in 2009 (en vermoedelijk ook in 2010) niet optimaal als gevolg van het niet permanent beschikbaar zijn van de benodigde 7 bemanningen (vliegers + luchtwaarnemers). RWS Noordzee kan de Mission Commanders in 2009 alleen op een 3 uur notice beschikbaar stellen. Naar verwachting zal het tot medio augustus 2009 duren om 14 vliegers beschikbaar te hebben.

Het niet volledig beschikbaar zijn van de bemanningen zal van invloed zijn op de uitvoering van de planmatige vluchten op het gebied van milieu- en het algemene handhavingstoezicht. Er wordt door de Kustwacht prioriteit gegeven aan het permanent beschikbaar zijn van een ready-bemanning boven het uitvoeren van planmatige kustwachtvluchten zoals genoemd in de prioriteitstelling van hoofdstuk 2.9.

Defensie neemt de volgende beheersingsmaatregelen:

1. Defensie onderzoekt de mogelijkheden om het aantal bemanningen op sterkte te brengen;
2. informeert de Raad voor de Kustwacht door tussenkomst van de DKW over de maximaal te bereiken inzetbaarheid. Op basis hiervan kan de jaarlijkse opdracht te leveren vlieguren door de Raad voor de Kustwacht worden bijgesteld.

RWS Noordzee zal samen met de andere departementen de mogelijkheden verkennen om de noticetijd te verlagen.

## 2.5.2 Toezicht op Voordelta

### Beleidsdoel

Het uitvoeren van zowel de Vogelrichtlijn als de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen regelen dat lidstaten natuurgebieden aanwijzen die tezamen het Europees ecologisch netwerk Natura 2000 vormen. Deze richtlijnen zijn in de Natuurbeschermingswet 1998 vertaald voor de Nederlandse situatie. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft de Voordelta aangewezen als onderdeel van Natura 2000.



De Voordelta<sup>3</sup> is het kustgebied voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Het gebied vervult de belangrijke functie van overgang tussen zee en land en kent een rijke flora en fauna.

### Gevraagde prestatie

Uitvoering wordt gevraagd van actief toezicht en rapportering overtredingen van de beroepsvisserij in de benoemde gedoog- en rustzones.

### Te leveren prestatie

- Het aanmelden en verwerken van door de Handhavingsdesk gesignaleerde overtredingen in de Voordelta bij de regionale handhavingsorganisatie Voordelta.

### Outcome

Natuurbeschermd gebied met stabiele gedoog- en rustzones.

### Prestatie-indicatoren

- Melden van 98% van de gesignaleerde overtredingen.

### Randvoorwaarden

Personeel:

- \* beschikbaarheid van handhavingspersoneel op de Handhavingsdesk;
- \* beschikbaarheid van handhavingspersoneel bij de regionale handhavingsorganisatie Voordelta.

<sup>3</sup> Het beheerplan Voordelta is opgesteld door de Staatssecretaris van het ministerie van V&W met gedeputeerden van de provincies Zuid-Holland en Zeeland, in onderlinge overeenstemming met het ministerie van LNV en vastgesteld op 1 juli 2008.

### **2.5.3 Mijnbouwcontrole**

#### **Beleidsdoel**

Naleving van voorschriften bij mijnbouwinstallaties op de Noordzee.

#### **Gevraagde prestatie**

- Het uitvoeren van 8 tot 10 onaangekondigde inspecties van twee offshore installaties in de Noordzee.
- Het toezien op het vrijhouden van scheepvaart in de veiligheidszones van offshore installaties en windturbineparken.

#### **Te leveren prestatie**

- Helikoptercapaciteit voor het uitvoeren van de inspecties.
- AIS-monitoring van de veiligheidszones van de installaties en windturbineparken.

#### **Outcome**

Een veilige omgeving in een straal van 500 meter rondom offshore installaties en windturbineparken.

#### **Prestatie-indicatoren**

Nader door de PKHN vast te stellen.

#### **Randvoorwaarden**

Materieel: \* beschikbaarheid van KLPD helikopter;  
\* AIS-informatie.

Personeel: \* bemanning van Handhavingsdesk;  
\* inspecteurs van SodM.

#### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

Vanwege de vervanging van de luchtvloot van het KLPD en de (aanvullende) noodzakelijke (vlieg)opleidingen van de piloten van het KLPD is in 2009 voor het uitvoeren van onaangekondigde inspecties minder helikoptercapaciteit van het KLPD beschikbaar. BZK zal voor de uitvoering van onaangekondigde inspecties (mijnbouwcontrole) met KLPD, SodM en DKW naar alternatieve oplossingen zoeken. In 2010 wordt KLPD helikoptercapaciteit naar verwachting weer geheel beschikbaar gesteld.

## **2.6 Uitvoering resultaatgebied visserij 2009**

In de volgende paragrafen wordt toegelicht welke producten (output) van de Kustwacht worden gevraagd voor het resultaatgebied visserij.

### **2.6.1 Visserijcontrole**

#### **Beleidsdoel**

Het voldoen aan de (inter)nationale en communautaire visserij controle verplichtingen op de Noordzee.

#### **Gevraagde prestatie**

Het leveren van de benodigde capaciteit varend en vliegend teneinde aan het in het beleidsdoel omschreven verplichting te kunnen voldoen.

#### **Te leveren prestatie**

- 11.400 uur visserij toezicht (ten behoeve van de planning Kustwacht wordt gerekend 500 algemene controles te initiëren<sup>4</sup>), en daarnaast
- 300 waarnemingen visserij op de Handhavingsdesk in het Voordelta gebied.
- 200 uur ad hoc vliegende surveillance aanvullend op fysieke waarnemingen van de HH-desk (via VMS) en/of VCC Kerkrade.

De multi internationale samenwerking voor het toezicht en controle van de visserij op zee wordt gestalte gegeven door deelname aan de Joint Deployment Plannen North Sea, zoals deze door onder andere het Agentschap (Community Fisheries Control Agency: CFCA) van de Europese Unie worden gecoördineerd.

Vliegende surveillance ten behoeve van de visserijcontrole wordt gevraagd tijdens nachtelijke uren en voornamelijk aan het begin van de week.

#### **Outcome**

Bijdrage leveren aan de vorming van het beeld van het nalevingsniveau van de vigerende visserijregelgeving op zee.

#### **Prestatie-indicatoren**

Nader door de PKHN vast te stellen (in 2009 wordt nulmeting uitgevoerd).

#### **Randvoorwaarden**

Materieel: \* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuig  
\* beschikbaarheid van Lynx helikopter  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter  
\* beschikbaarheid van goed geoutilleerd visserij-inspectievaartuig

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopters.

#### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

Geen bijzonderheden.

---

<sup>4</sup> Algemene controles: verbod ondermaatse vis, maaswijdte, registratie vaartuigen, vergunning aan boord, motorvermogen zegelplan.

## 2.6.2 Douanecontroles visserij

### Beleidsdoel

De douane voert als goederendienst de genoemde douanefuncties<sup>5</sup> uit op basis van met name Europese en nationale wet- en regelgeving. De diverse aandachtsgebieden zoals het transport van verdovende middelen, wapens, afval, bedreigde dieren- en plantensoorten of voedingsmiddelen, maar ook het heffen en innen van bepaalde rechten en het handhaven van regels met betrekking tot diverse subsidies en vergunningen, vallen onder de beleidsterreinen van diverse ministeries. Op basis van convenanten met deze ministeries voert de Douane de daaraan verbonden handhavingstaken uit.

### Gevraagde prestatie

Uitvoering wordt gevraagd van:

- de zichtbaarheid. De Douane wil als handhavingorganisatie maximaal gezien worden op zee. Deze zichtbaarheid is enerzijds een expliciet doel, maar wordt vooral ook bereikt bij het uitoefenen van daadwerkelijke controleactiviteiten.
- de zogenoemde "stopfunctie". Het grootste belang en de grootste meerwaarde liggen er in om datgene wat op volle zee vanwege een risico om aandacht vraagt ook daar ter plaatse te kunnen detecteren en/of afdekken. Het gaat hierbij dan in het bijzonder om het weren/tegenhouden/stoppen van die goederen die vanuit een oogpunt van VGEM (Veiligheid/ Gezondheid/ Economie/ Milieu) risicovol zijn. Een ander aspect dat in dit verband van belang is, betreft het ontdekken van fiscale- en accijnsfraude.
- het onderzoeken en in kaart brengen van risico's (risicovinding) die van belang zijn voor de kernfuncties van de Douane. Het betreft hier gedragingen, (scheeps)bewegingen, ontmoetingen, patronen, fysieke plaatsen en dergelijke.

### Te leveren prestatie

- Het uitvoeren van 50 boardingen op de visserij.

### Outcome

P.M.

### Prestatie-indicatoren

Rapporteren scores op rubriek "Te leveren prestaties".

### Randvoorwaarden

Materieel: \* beschikbaarheid van varende eenheden  
\* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuig  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopters

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

<sup>5</sup> Douanefuncties: enerzijds het VGEM-thema [veiligheid, gezondheid, economie en milieu] en anderzijds het fiscale en accijnsthema.

### **2.6.3 Bemannings- en uitrustingscontrole visserij**

#### **Beleidsdoel**

De waarborgen van een veilig scheepvaartverkeer door het zekerstellen van een bevoegde en kwalitatief aanwezige bemanning op vissersschepen.

#### **Gevraagde prestatie**

Het toezien op voldoende bemande schepen, voorzien van de vereiste kwaliteiten, het voldoen aan ARBO-regelgeving en aan te stellen vaareisen.

#### **Te leveren prestatie**

- Minimaal 200 inspectieverslagen<sup>6</sup> t.a.v. onderbemand varende vissersvaartuigen, leidend tot circa 40 processen-verbaal;
- Minimaal 35 inspectieverslagen t.a.v. onderbemand varende sportvissersvaartuigen met passagiers, leidend tot circa 5 processen-verbaal;
- Minimaal 10 inspectieverslagen t.a.v. wachtschepen visserij, leidend tot circa 4 processen-verbaal.

#### **Outcome**

Veilig scheepvaartverkeer door naleving van de scheepvaartwetgeving op het gebied van bemanningseisen.

#### **Prestatie-indicator**

- 90% van de gecontroleerde objecten voldoet aan regelgeving.

#### **Randvoorwaarden**

Materieel: \* beschikbaarheid van kustwachtvaartuigen

Personeel: \* bemanning van handhavingdiensten KLPD, Douane, KMar en AID.

#### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

Geen bijzonderheden.

---

<sup>6</sup> IVW vraagt in HH-plan in totaal 200 controles, waarvan 150 controles in KW-verband en 50 controles door KLPD in eigen beheer (binnen 1 mijls zone kuststrook) worden gedaan.

## **2.7 Uitvoering resultaatgebied grenscontrole 2009**

In de volgende paragrafen wordt toegelicht welke producten (output) van de Kustwacht worden gevraagd voor het resultaatgebied grenscontrole.

### **2.7.1 Grenscontrole KMar**

#### **Beleidsdoel**

Het voorkomen en zo effectief mogelijk bestrijden van illegale immigratie via de Noordzee.

#### **Gevraagde prestatie**

Het informatiegestuurd en risicogestuurd uitoefenen van de grensbewaking aan het Nederlandse deel van de maritieme buitengrens van Schengen conform het "zee-land-grensbewakingsconcept"<sup>7</sup>. De grensbewaking wordt uitgevoerd conform (inter-)nationale wet- en regelgeving.

#### **Te leveren prestatie**

- een gedurende 365 dagen per jaar fysieke aanwezigheid (24/7) op de Noordzee middels gebruikmaking van één der KW-vaartuigen ten behoeve van de grensbewakingstaak;
- tijdens deze permanente varende aanwezigheid dienen grensbewakingcontroles op basis van risicoanalyse/profilering te worden uitgevoerd middels 500 fysieke boardings<sup>7</sup>, te verdelen in:
  - 325 controles pleziervaart (65%);
  - 75 controles visserij (15%);
  - 100 controles overige vaartuigen en ankerplaatsen (20%).

#### **Secundaire taken:**

- Uitoefenen van uit de grensbewakingstaak voortvloeiende activiteiten;
- Het ontwikkelen van plannen en/of projecten en verrichten van overige noodzakelijke werkzaamheden om illegale immigratie via de Noordzee zo effectief mogelijk tegen te gaan;
- Het vervullen van de zogenaamde "oog- en oorfunctie" voor derde diensten.

#### **Outcome**

De taakuitvoering van de Kustwacht dient bij te dragen aan:

- Het voorkomen en bestrijden van illegale grensoverschrijding en grensoverschrijdende criminaliteit, waaronder mensenhandel en (be-)dreigingen van de binnenlandse veiligheid, de openbare orde, de volksgezondheid en de internationale betrekkingen van de lidstaten.
- Het inzichtelijk maken van risico's op het gebied van zowel de illegale migratie als de grensoverschrijdende criminaliteit, terrorisme en binnenlandse veiligheid.
- Het vervullen van de zogenaamde "oog- en oorfunctie" voor derde diensten.
- Het inzichtelijk maken van de aard en de omvang van de illegale immigratie via de Noordzee.

<sup>7</sup> Controles vinden primair plaats op in- en uit reizende personen en op vaartuigen met opvallend of afwijkend gedrag.

**Prestatie-indicator**

Rapporteren scores op rubrieken van "Te leveren prestaties".

**Randvoorwaarden**

Materieel: \* beschikbaarheid van Kustwachtvliegtuig  
\* beschikbaarheid van Lynx helikopter  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopter  
\* 2 luchtwaarnemers KMAR

**Risico's en beheersingsmaatregelen**

Geen bijzonderheden.



## 2.7.2 Grenscontrole Douane

### Beleidsdoel

Uitvoering van douanefuncties conform § 2.6.2. (douanecontroles visserij).

### Gevraagde prestatie

Uitvoering wordt gevraagd van:

- de zichtbaarheid.
- de zogenoemde "stopfunctie".
- het onderzoeken en in kaart brengen van risico's.

### Te leveren prestatie

- Het uitvoeren van 600 boardingen op de pleziervaart;
- Het uitvoeren van 50 boardingen op werkschepen (o.a. Reefers);
- Het uitvoeren van 20 boardingen op de handelsvaart;
- Het uitvoeren van 100 geografische controles op ankerplaatsen en andere, nader aan te geven plaatsen, ten behoeve van algemene risicovinding Douane;
- Planmatige ruimte om deel te nemen aan Europese (internationale) handhavings-taken/acties (minimaal 15 dagen).

### Outcome

P.M.

### Prestatie-indicatoren

Rapporteren scores op rubrieken van "Te leveren prestaties".

### Randvoorwaarden

Materieel: \* beschikbaarheid van varende eenheden  
\* beschikbaarheid van kustwachtvliegtuig  
\* beschikbaarheid van KLPD helikopter

Personeel: \* bemanning van vliegtuig/helikopters

### Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

## **2.8 Overige handhavingsaspecten**

### **2.8.1 Handhavingsdesk**

De handhavingsdesk houdt toezicht op actuele AIS- en radarbeelden op de Noordzee en handhaaft hiermee "op afstand".

#### **Gevraagde prestatie**

Het leveren van periodiek toezicht op de verkeersscheidingsstelsels op de Noordzee en het juiste gebruik van de Diepwaterroutes met behulp van AIS- en radardata, naast overige handhavingstaken op het gebied van douane, vreemdelingtoezicht, visserij of milieu.

#### **Te leveren prestatie**

- Permanente (24-uurs) bezetting van de Handhavingsdesk.

#### **Outcome**

Bijdrage leveren aan een veilig gebruik van de Noordzee.

#### **Randvoorwaarden**

Personeel:   \* bezetting door 2 Douane medewerkers  
              \* bezetting door 2 KMar medewerkers  
              \* bezetting door 2 KLPD medewerkers  
              \* bezetting door 1 AID medewerker

De bezetting van de Handhavingsdesk met een ploeg van 7 personen is noodzakelijk om een continudienst te kunnen draaien, waarbij het Informatie Gestuurd Optreden (IGO) in de praktijk 24/7 kan worden ingevuld. Om de integratie met de Dienstverleningsdesk te laten slagen, geniet een vaste bezetting van de Handhavingsdesk de voorkeur. Het is geen bezwaar als voor elke functieplaats 2 personen in wisseldienst de taken uitvoeren.

#### **Risico's en beheersingsmaatregelen**

Geen bijzonderheden.

### 2.8.2 Succesfactoren

Een van de succesfactoren is de wijze waarop de handhavingdiensten KLPD, KMAR, AID, RWS, IVW, OM en Douane met elkaar (departementale) informatie gaan delen en over en weer gaan uitwisselen. Daarbij dienen de uitgesproken intenties om elkaars medewerkers ook op de andere handhavingsterreinen meer vertrouwd te maken te worden ingevuld.

Daarnaast is het voor het behalen van de bovenstaande doelstellingen een vereiste om voldoende gekwalificeerd personeel en materieel beschikbaar te hebben. Vanwege de vervanging van de luchtvloot van het KLPD en de (aanvullende) noodzakelijke (vlieg)opleidingen van de piloten van het KLPD is in 2009 voor het uitvoeren van onaangekondigde inspecties minder helikoptercapaciteit van het KLPD beschikbaar. BZK zal voor de uitvoering van onaangekondigde inspecties (mijnbouwcontrole) met KLPD, SodM en DKW naar alternatieven oplossingen zoeken.

Het succesvol optreden op handhavingsterreinen wordt ook bepaald door het realiseren van een één (1) uurs notice voor ad hoc luchtsurveillance vluchten helikopter en een (maximale) 3 uurs notice voor het kustwachtvliegtuig.

### 2.8.3 Verwachte realisatie, knelpunten en risico's handhaving

Op basis van de voorgaande paragrafen kan het volgende samenvattende overzicht worden opgesteld.

Taakgebied Handhaving	Realisatie conform vraag	Toelichting/randvoorwaarden
toezicht scheepvaartverkeer	groen	
toezicht milieuwetgeving	groen	
toezicht Voordelta	groen	
mijnbouwcontrole	oranje	in 2009 is minder KLPD-helikoptercapaciteit beschikbaar. BZK zal i.o.m. KLPD, SodM en DKW naar alternatieve oplossingen zoeken
visserijcontrole	groen	
douanecontrole visserij	groen	
bemannings- en uitrustingscontrole	groen	
grenscontrole	groen	
douanecontrole grenstoezicht	groen	
<b>Middelen Handhaving</b>		
beschikbaarheid KW-vliegtuig 3 uur notice ad hoc handhavingsvluchten	groen	er zijn onvoldoende bemanningen beschikbaar om de beleidswens van 1 uur notice te realiseren; in 2009 wordt voorsnog uitgegaan van een 3 uur notice
beschikbaarheid KW-helikopter 1 uur notice ad hoc handhavingsvluchten	geel	er zijn onvoldoende helikopters & bemanningen om 1 uur notice 24/7 voor ad hoc handhaving te realiseren
beschikbaarheid handhavingdesk	groen	beschikbaarstelling of operationele overeenkomsten
voldoende HH-personeel op KWC	groen	

Legenda:

**GROEN** : uitvoering taken conform vraag.

**GEEL** : enige beperkingen die taakuitvoering beïnvloeden => afwijking maximaal 10%.

**ORANJE** : beperkt knelpunt: taakuitvoering wijkt tussen de 10 tot 30% af van de vraag.

**ROOD** : knelpunt: taakuitvoering wijkt meer dan 30% af van de vraag.

## **2.9 Prioriteiten inzet Kustwachtmiddelen**

Onverlet de in dit APB opgenomen opdracht tot uitvoering van kustwachttaken op het gebied van dienstverlening en handhaving, stelt de Directeur Kustwacht in beginsel de volgende prioriteiten bij de uitvoering van operationele kustwachttaken:

- I. Hulpverlening en redding.
- II. Rampenbestrijding.
- III. Opsporing van strafbare feiten en justitieel onderzoek.
- IV. Incidentenbestrijding.
- V. Overige handhavingstaken (toezicht en controle)
- VI. Beheerstaken.
- VII. Overige taken.

De Directeur Kustwacht zal afwijkingen van de opdrachten van het APB verantwoorden aan de Raad voor de Kustwacht in de 4-maandelijkse rapportages.

Deze 4-maandelijkse rapportages bevatten cumulatieve informatie op basis van de maandelijkse rapportages die voor het DKW/liasonoverleg worden gebruikt.

---

# **HOOFDSTUK 3 HERZIENE BEGROTING 2009**

## **ONTWERPBEGROTING 2010 EN MEERJARENRAMINGEN 2011-2014**

---



### 3 Herziene begroting 2009, Ontwerp 2010 en Meerjarenramingen 2011-2014

#### 3.1 Inleiding

In onderstaande overzichtstabel wordt het meerjarige budget voor de periode 2009 - 2014 weergegeven. Het benodigde budget wordt afgezet tegen de herziene begroting 2009 (via Voorjaarsnota te wijzigen), de ontwerpbegroting 2010 en de meerjarenramingen 2011-2014. Onderstaande ramingen zijn begroot in duizenden euro's.

De overzichtstabel is uit 3 separate blokken opgebouwd.

#### Uitgaven KW (controller KW)

Het 1<sup>e</sup> blok bestaat uit een overzicht *uitgavenbudgetten* die door de controller KW worden beheerd en onderdeel zijn van de kas/verplichtingen administratie van Defensie (beleidsartikel 21 - CZSK). In dit blok zijn alle relevante uitgavenbudgetten opgenomen die voor de materiële taakuitvoering van de Kustwacht benodigd zijn.

Uitgaven KW (controller KW)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Uitgaven KWC:						
> Burgerpersoneel KWC	2.566	2.564	2.567	2.573	2.576	2.576
> Militair personeel KWC	495	494	494	494	494	494
> Vaartoelagen 140 dgn AMVB	260	260	260	260	260	260
> Overige personele exploitatie KWC (salarissen)	76	73	76	74	77	77
<b>Subtotaal salarisdeel KW</b>	<b>3.397</b>	<b>3.391</b>	<b>3.397</b>	<b>3.401</b>	<b>3.407</b>	<b>3.407</b>
> Overige personele exploitatie KWC (ME)	147	107	107	107	107	107
> Materiële exploitatie KWC	2.026	1.993	2.034	2.001	2.042	2.009
Uitgaven materiële defensiemiddelen:						
> Dornier 2 vliegtuigen (CLSK/ALTO)	4.783	4.783	4.783	4.783	4.783	4.783
> Lynx helikopter 230 vliegreun/jr (CLSK/DHG)	615	615	615	615	615	615
> AMBV 140 vaardagen/jr (CZSK ME-deel)	682	682	682	682	682	682
Uitgaven aan Rijksrederij:						
> Integrale kosten Kustwachtschepen	11.546	11.546	11.546	11.546	11.546	11.546
Overige uitgaven:						
> Investeringsplan walinfra, AIS & LRIT	612	676	816	861	831	861
> Diverse algemene uitgaven	429	445	438	441	430	433
> Uitbreiding walradar	1.170	1.100				
<b>Totaal uitgaven KW (salaris + ME)</b>	<b>25.407</b>	<b>25.338</b>	<b>24.418</b>	<b>24.437</b>	<b>24.443</b>	<b>24.443</b>
Ontwerp 2008 uitgaven KW (salaris + ME)	24.698	23.556	23.732	23.751	23.757	23.757
Prijscompensatie 2008 + technische mutaties	709	1.782	686	686	686	686
<b>Totaal beschikbaar uitgavenbudget KW</b>	<b>25.407</b>	<b>25.338</b>	<b>24.418</b>	<b>24.437</b>	<b>24.443</b>	<b>24.443</b>
<b>Ramingsverschil uitgaven KW</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(bedragen in € x 1.000)

Het totaal benodigde uitgavenbudget KW 2009 kan worden gefinancierd door de van Defensie te ontvangen prijscompensatie 2008 toe te voegen aan de ontwerpbegroting 2008. Deze prijscompensatie is gebaseerd op het Financieel spelregelkader van het Sturingsmodel Kustwacht NL.

Aanvullend wordt een bedrag van K€ 1.100,- van 2008 naar 2010 doorgeschoven voor het afronden van de investeringsprojecten genoemd in hoofdstuk 4. Deze technische mutatie is door Defensie toegezegd.

### Kosten KW

Het 2<sup>e</sup> blok bestaat uit diverse posten waarvan de *budgetten in beheer blijven bij de desbetreffende departementen*. Dit zijn posten die een directe relatie hebben met KW-activiteiten en hier causaal aan kunnen worden toegerekend. Het betreft voornamelijk de salariskosten van opstappers en liaisonfunctionarissen die bij de KW of KWC tewerk worden gesteld, en kosten voor dienstverleningstaken die door de Dienst Noordzee worden uitgevoerd.

Kosten KW (mat, pers & overig)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inzet vanuit Financiën/Douane:						
> Opstappers + luchtwaarnemer Douane (16 + 1 FTE)	1.186	1.186	1.186	1.186	1.186	1.186
> Personeel Handhavingsdesk Douane (2 FTE)	140	140	140	140	140	140
> Liaisonfunctionaris Douane	79	79	79	79	79	79
Inzet vanuit LNV/AID:						
> Opstappers AID (29 man/ 13 FTE)	1.241	1.241	1.241	1.241	1.241	1.241
> Personeel Handhavingsdesk AID (1 FTE)	97	97	97	97	97	97
> Liaisonfunctionaris AID (1/2 FTE)	56	56	56	56	56	56
Inzet vanuit V&WRWS:						
> Instandhouden vaarwegmarkering	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
> Inhuur loodsen & onderhoud systemen	250	250	250	250	250	250
> Luchtwaarnemers DNZ (3,5 FTE)	224	224	224	224	224	224
> Liaisonfunctionaris RWS/DNZ (1,5 FTE)	161	161	161	161	161	161
Inzet Defensie/KMAR:						
> Opstappers + luchtwaarnemers KMAR (6+2 FTE)	498	498	498	498	498	498
> Personeel Handhavingsdesk KMAR (2 FTE)	125	125	125	125	125	125
> Liaisonfunctionaris KMAR	62	62	62	62	62	62
Inzet Defensie/CLSK:						
> Vliegers Dornier (14 FTE)	910	910	910	910	910	910
> Vliegopleidingen diversen	151	151	151	151	151	151
> Overige exploitatiekosten	19	19	19	19	19	19
Inzet vanuit BZK/KLPD:						
> KLPD-helikopter	0	625	625	625	625	625
> KLPD-luchtwaarnemers (2 FTE)	160	160	160	160	160	160
> KLPD-personeel Handhavingsdesk (2 FTE)	160	160	160	160	160	160
> Liaisonfunctionaris KLPD	80	80	80	80	80	80
<b>Totaal kosten KW</b>	<b>7.299</b>	<b>7.924</b>	<b>7.924</b>	<b>7.924</b>	<b>7.924</b>	<b>7.924</b>
Ontwerp 2008 kosten KW	7.299	7.924	7.924	7.924	7.924	7.924
<b>Ramingsverschil kosten KW</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(bedragen in € x 1.000)

De bovenstaande bedragen zijn gekoppeld aan de toezegging van personele en materiële middelen zoals genoemd in de operationele overeenkomsten tussen DKW en de respectievelijke departementen. De cijfers betreffen prijspeil 2008.

## Totaal ontwerp 2009

Het 3<sup>e</sup> blok betreft de sommatie van blok 1 en 2 om daarmee de "integrale kostprijs" van de KW NL Nieuwe Stijl inzichtelijk te maken. Dit conform de eis van de Algemene Rekenkamer.

Overzicht begroting KW	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Totaal ontwerp uitgaven KW	24.698	23.556	23.732	23.751	23.757	23.757
Totaal ontwerp kosten KW	7.299	7.924	7.924	7.924	7.924	7.924
<b>Totaal ontwerp uitgaven + kosten KW</b>	<b>31.997</b>	<b>31.480</b>	<b>31.656</b>	<b>31.675</b>	<b>31.681</b>	<b>31.681</b>
Prijscompensatie 2008 + technische mutaties	709	1.782	686	686	686	686
Ramingsverschil uitgaven/kosten KW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal mutaties uitgaven + kosten KW</b>	<b>709</b>	<b>1.782</b>	<b>686</b>	<b>686</b>	<b>686</b>	<b>686</b>
<b>Totaal benodigd budget (herzien + ontwerp)</b>	<b>32.706</b>	<b>33.262</b>	<b>32.342</b>	<b>32.361</b>	<b>32.367</b>	<b>32.367</b>

Herziene begroting 2009, ontwerpbegroting 2010 en meerjarenramingen 2011-2014 (bedragen in € x 1.000)

Uitgaven en/of kosten die volgen op directe KW-activiteiten, zoals bijvoorbeeld kosten voor het vervolgingsbeleid van het OM naar aanleiding van een opgemaakt PV zijn geen onderdeel van het APB. De DKW kan op deze vervolgcosten geen invloed uitoefenen en hiervoor ook geen verantwoordelijkheid dragen.

In de volgende paragrafen zullen de posten nader worden toegelicht.

### 3.2 Burger- en militair personeel van het KWC

Hieronder wordt de personele exploitatie van het KWC nader toegelicht. De huidige formatie van het Kustwachtcentrum bestaat uit 48 functies.

*Burgerpersoneel KWC:* hierin zijn opgenomen de salarissen, het werkgeversdeel van de pensioenbijdrage, de sociale lasten, overwerk en eventuele toelagen voor het burgerpersoneel werkzaam bij het KWC.

*Militair personeel KWC:* hierin zijn opgenomen de salarissen en andere emolumenten die zijn gekoppeld aan de salarisadministratie van militairen werkzaam bij het KWC.

Personele exploitatie KWC	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Burgerpersoneel KWC	2.566	2.564	2.567	2.573	2.576	2.576
Militair personeel KWC	495	494	494	494	494	494
Vaarttoelagen 140 dgn AMVB	260	260	260	260	260	260
Overige personele exploitatie KWC (Sal + ME)	76	73	76	74	77	77
<b>Totaal pers. exploitatie KWC</b>	<b>3.397</b>	<b>3.391</b>	<b>3.397</b>	<b>3.401</b>	<b>3.407</b>	<b>3.407</b>

(bedragen in € x 1.000)

Binnen het blok personele exploitatie is het bedrag aan vaarttoelagen AMVB voor 140 vaardagen apart zichtbaar gemaakt.

*Overige personele exploitatie KWC:* heeft betrekking op zowel burger als militair defensie personeel. De uitgaven betreffen onder andere: kleding, voeding, reizen, verplaatsingen, onderwijs en opleidingen, inhuur van tijdelijk personeel en voorziening woonruimte.



### 3.3 Materiële uitgaven KWC

Onder dit artikelonderdeel worden materiële uitgaven geraamd. Het betreft hier onder meer de uitgaven kleine bedrijfsmatige investeringen, huisvesting, onderhoud van gebouwen en terreinen, bureauzaken, informatiesystemen, data- en telecommunicatie, inventarisgoederen en klein materieel, transport, onderhoud en herstel van het materieel.

Materiële exploitatie KWC	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Werving en selectie	87	80	87	80	87	80
Overig materieel	18	18	18	18	18	18
Gebruik infrastructuur	430	434	438	442	446	450
Data & telecommunicatie	1131	1131	1131	1131	1131	1131
Informatievoorziening	304	304	304	304	304	304
Operationele zaken	56	26	56	26	56	26
<b>Totaal mat. exploitatie KWC</b>	<b>2.026</b>	<b>1.993</b>	<b>2.034</b>	<b>2.001</b>	<b>2.042</b>	<b>2.009</b>

(bedragen in € x 1.000)

### 3.4 Overige uitgaven KW

#### Inzet defensiemiddelen

In dit uitgavenbudget is inbegrepen de inzet van de 2 Dornier kustwachtvliegtuigen (CLSK/ALTO), de Lynx helikopter (CLSK/DHG) en de mijnenjagers (CZSK).

De uitgaven voor de Dorniers zijn gebaseerd op de tarieven in het onderhoudscontract met RUAG, de huurovereenkomst accommodatie Kustwacht met Jetsupport (Schiphol) en verwachte uitgaven voor brandstoffen.

Uitgaven KW Defensiemiddelen (ME-deel)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
> Dornier 2 vliegtuigen:						
* Maximaal 2.250 vlieguren	3.144	3.244	3.344	3.344	3.344	3.344
* Brandstofkosten 2.250 vlieguren	1.031	1.031	1.031	1.031	1.031	1.031
* Landingsgelden	159	159	159	159	159	159
* Modificaties vliegtuigen	300	200	100	100	100	100
* Accommodatie & overige uitgaven	149	149	149	149	149	149
<b>Totaal uitgaven Dorniers</b>	<b>4.783</b>	<b>4.783</b>	<b>4.783</b>	<b>4.783</b>	<b>4.783</b>	<b>4.783</b>
> Lynx helikopter 130 vlieguren/jr (Handhaving)	348	348	348	348	348	348
> Lynx helikopter 100 vlieguren/jr (SAR)	268	268	268	268	268	268
> AMBV 140 vaardagen/jr (Handhaving)	682	682	682	682	682	682
<b>Totaal uitgaven KW Defensiemiddelen</b>	<b>6.080</b>	<b>6.080</b>	<b>6.080</b>	<b>6.080</b>	<b>6.080</b>	<b>6.080</b>

(bedragen in € x 1.000)

Voor de berekening van de inzet van de Lynx en AMBV wordt gebruik gemaakt van vaste tarieven. Per type eenheid is per vlieguur of vaardag een tarief vastgesteld. Het huidige budget is gebaseerd op de tarieven 2009.

### Uitvoeren modificaties Dorniervliegtuigen

Na het in gebruik nemen van de 2 nieuwe Dorniervliegtuigen is vastgesteld dat zowel in de cockpit als in het missiegerichte deel van het vliegtuig kleine modificaties zouden moeten worden uitgevoerd. Er is hier jaarlijks een structureel bedrag van K€ 100,- voor beschikbaar.

Voor de jaren 2009 en 2010 is respectievelijk +K€ 200,- (2009) en +K€ 100,- (2010) extra geld beschikbaar gemaakt door het tijdelijk verlagen van het aantal beschikbare vliegreuren<sup>8</sup> voor Kustwachttaken. Met deze extra financiële middelen kan een impuls worden gegeven aan het vergroten van de inzetbaarheid van de vliegtuigen.

### Inzet zeeschepen vanuit Rijksrederij

Beschikbaar budget voor de exploitatie van de schepen Visarend, Zeearend en Barend Biesheuvel. De per schip opgenomen bedragen bestaan uit exploitatiekosten, de salariskosten van de nautische bemanning alsmede de aan dit personeel gerelateerde materiële kosten (zoals reiskosten, vergoeding overwerk etc.).

Het budget voor MS Waker bestaat uit de jaarlijkse leasekosten voor het gebruik van het schip op 24/7 365 dagen basis aan Svitzer.

Het bedrag voor de Betonningsvaartuigen betreft alleen de kosten voor de planmatige inzet van deze schepen voor handhavingstaken.

Uitgaven KW (kosten Rederij)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
> Schip Visarend	2.714	2.714	2.714	2.714	2.714	2.714
> Schip Zeearend	2.714	2.714	2.714	2.714	2.714	2.714
> Schip Barend Biesheuvel	3.396	3.396	3.396	3.396	3.396	3.396
> Schip Waker	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450
> Betonningsvaartuigen	272	272	272	272	272	272
<b>Herzien KW (kosten Rederij)</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>
Ontwerp KWC 2008	11.167	11.167	11.167	11.167	11.167	11.167
Prijscompensatie Defensie 2008	379	379	379	379	379	379
<b>Totaal beschikbaar uitgavenbudget KW</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>	<b>11.546</b>
<b>Ramingsverschil KW (kosten rederij)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(bedragen in € x 1.000)

De hierboven opgenomen tarieven 2009 voor de genoemde vaartuigen zijn nog niet definitief door het Opdrachtgeversberaad Rijksrederij vastgesteld. De door de Rijksrederij voorgestelde tariefaanpassing ad K€ 379,- is met de van Defensie te ontvangen prijscompensatie budgetneutraal te financieren.

De bovenstaande bedragen voor de schepen van de Rijksrederij zijn inclusief een voorschot voor (gemiddelde) brandstofkosten. De werkelijke kosten van brandstof worden in december van het boekjaar bepaald en met de voorschotten verrekend.

<sup>8</sup> Voor kustwachttaken zijn maximaal 1.700 vliegreuren beschikbaar. Aanvullend zijn 310 uur beschikbaar voor opleiding/onderhouden vliegvaardigheid vliegers en is 240 uur beschikbaar voor de Basis Opleiding Luchtvaardenden (BOL).

**Risico tariefvaststelling Rijksrederij.** De planning & control cyclus van de Rijksrederij loopt achter op de planning & control cyclus van de Kustwacht. Dit betekent concreet dat de herziene begroting van de Kustwacht voor het jaar T+1 met Prinsjesdag wordt gepubliceerd, terwijl de Rijksrederij pas daarna de definitieve tarieven voor het jaar T+1 vaststelt.

Als de tarieven hoger uitvallen dan de formeel gepubliceerde begroting KW ontstaat een financieringsprobleem die óf extern moet worden gefinancierd óf leidt tot een neerwaartse aanpassing van het ambitieniveau van het APB.

### **3.5 Kostendeel begroting KW**

In deze paragraaf worden de posten van blok 2 uit het overzicht nader toegelicht. Dit betreffen de kosten die (ook in de toekomst) geen onderdeel zullen vormen van de uitgavenbudgetten van Defensie.

#### **Inzet vanuit Financiën/Douane**

De personeelskosten opstappers Douane (16 FTE'n), medewerkers Handhavingsdesk (2 FTE'n) en luchtwaarnemer (1 FTE) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

De kosten liaisonfunctionaris bestaat uit salariskosten, overige materiële kosten en vergoeding autokosten.

#### **Inzet vanuit LNV/AID**

De personeelskosten opstappers AID (29 FTE'n) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

De kosten liaisonfunctionaris bestaat uit salariskosten en overige materiële kosten berekend op de beschikbaarstelling van ½ FTE.

#### **Inzet vanuit V&W/RWS**

De personeelskosten luchtwaarnemers (6 personen/3,5 FTE'n) en liaisonfunctionarissen (1 + 0,5 FTE) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

#### **Inzet Defensie/KMAR**

De personeelskosten opstappers KMAR (8 FTE'n: 6 opstappers en 2 luchtwaarnemers) en voor de 2 KMAR-medewerkers Handhavingsdesk bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

De kosten liaisonfunctionaris bestaat uit salariskosten en overige materiële kosten. Per functionaris wordt gerekend met een middensom van € 62.300,- (exclusief indexering 2009).

#### **Inzet Defensie/CLSK**

Deze post betreft de personeelskosten van de vliegers van de Dornier (14 FTE'n) en bestaan uit salariskosten, vliegtoelage, toelagen VROB en overige materiële kosten. De vliegers behoren tot het organisatieonderdeel CLSK/ALTO.

Aanvullend zijn de kosten voor de vliegopleidingen en de daarbij behorende reis- en verblijfkosten opgenomen.

**Inzet BZK/KLPD**

Het betreft hier de uitgaven voor de inzet van de KLPD-helikopter. De raming is gebaseerd op het vastgestelde tarief voor maximaal 500 vlieguuren van de nieuwe helikopters (tarief € 1.250,- per vlieguur). In 2009 is echter geen helikoptercapaciteit voor de Kustwacht beschikbaar.

De personeelskosten van de KLPD luchtwaarnemers (2 FTE), personeel Handhavings-desk (2 FTE) en de KLPD liaison bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

---

## HOOFDSTUK 4 INVESTERINGEN

---



Nieuwe radarmast Petten ?

## 4 Investerings

In de hierna volgende tabel wordt een overzicht gepresenteerd van de voorgenomen investeringen voor de periode 2009-2013. De meerjarige reeks is als volgt opgebouwd.

Nieuwe investeringen KW	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Walradar KW IS:</b>						
Nieuwe radars Petten/Scheveningen	900					
Optimalisatie 15 bestaande radars	270	1.100				
<b>Totaal walradar:</b>	<b>1.170</b>	<b>1.100</b>				
Walinfra & LRIT - ontwikkeling KWC	578	602	607	652	622	652
Data & telecomkn AIS/LRIT	34	59	209	209	209	209
<b>Totaal walinfra + LRIT:</b>	<b>612</b>	<b>661</b>	<b>816</b>	<b>861</b>	<b>831</b>	<b>861</b>
<b>Totaal investeringen (herzien)</b>	<b>1.782</b>	<b>1.761</b>	<b>816</b>	<b>861</b>	<b>831</b>	<b>861</b>

(bedragen in € x 1.000)

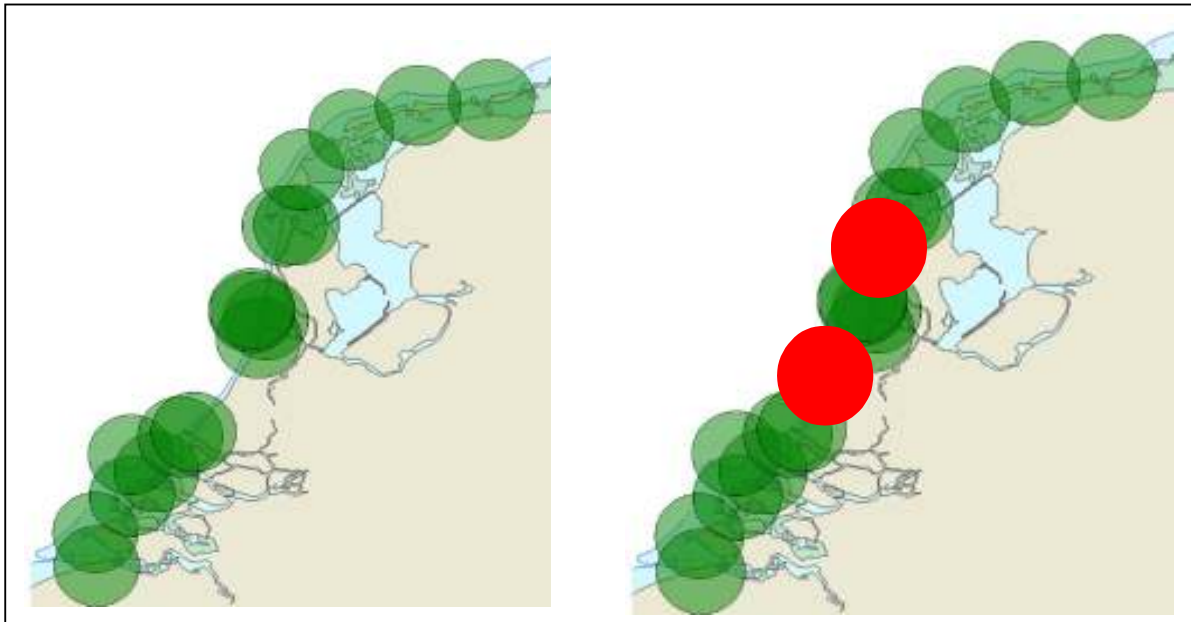
De controller KW beschikt over de financiële middelen om de bovenstaande investeringen te kunnen uitvoeren. De DKW is verantwoordelijk voor het initiëren en het laten uitvoeren van de diverse investeringsprojecten. In de volgende paragrafen worden de investeringen nader toegelicht.

### 4.1 Uitbreiden walradarfaciliteiten

In 2008 is de eerste fase van het Noordzee Radarproject opgeleverd, dat bij het KWC een geïntegreerd radar/AIS presentatie geeft van de scheepvaart langs de Nederlandse kust. Dit realtime situatiebeeld van de scheepvaart langs de Nederlandse kust kan ten behoeve van Search and Rescue, handhavingstaken én Rampen- en Incidentenbestrijding worden gebruikt. Het Noordzee radarproject maakt hiertoe gebruik van zeewaarts kijkende radarnetwerken van de bestaande Vessel Traffic Systemen (VTS) langs de Nederlandse kust.

Het radarbeeld dat hiermee verkregen wordt tegen middelgrote doelen (vanaf 10 meter lengte) staat afgebeeld in figuur 1. Duidelijk is te zien dat er ter hoogte van Petten en Den Haag een tweetal gaten in de radardekking zitten. Het plaatsen van een tweetal nieuwe radarsystemen kan ervoor zorgen dat er een aangesloten dekking langs de gehele Nederlandse kust verkregen wordt (zie figuur 2).

In Den Haag kan gebruik worden gemaakt van een bestaande radarmast van TNO. Het plaatsen van een radarsysteem in Den Haag, inclusief integratie in het Kustwachtcentrum zal een doorlooptijd (inclusief verwerving) hebben van ongeveer 6 maanden. In Petten dient naast de radar ook een radarmast aangeschaft te worden. De doorlooptijd zal hier 12 maanden bedragen.



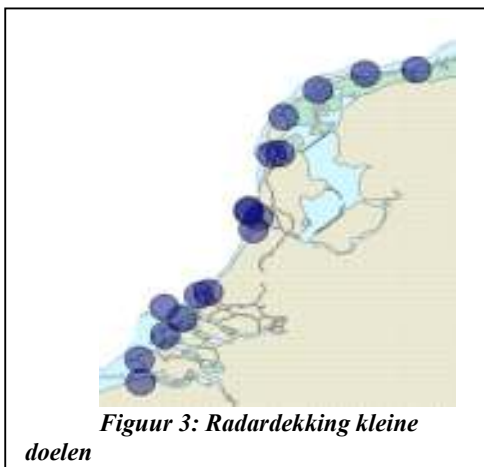
Figuur 1: Radardekking vanaf 2008

Figuur 2: Uitbreiding Petten en Den Haag

Om deze behoefte te realiseren is een behoeftestelling bij de Defensie Materieelorganisatie (DMO) ingediend. Dit project is in 2 deelprojecten gesplitst. De aankoop en plaatsing van de radar te Scheveningen wordt in het 1<sup>e</sup> kwartaal 2009 verwacht te worden geleverd. Het tweede deelproject, de plaatsing van de radartoren bij Petten, zal een langduriger traject moeten doorlopen (vergunningen, wijzigingen bestemmingsplannen etc.). Oplevering wordt eind 2009, begin 2010 verwacht.

### Behoeftestelling verbetering radardekking tegen kleine doelen

Naast uitbreiding van de radardekking bestaat bij de deelnemende ministeries ook de wens om met name kleine vaartuigen (tot 10 meter) beter te kunnen detecteren. Deze vaartuigen worden ervan verdacht het merendeel van de illegale activiteiten uit te voeren. In indicatie van het radarbereik tegen deze kleine doelen staat in figuur 3. Door de afstelling van de radar te optimaliseren, indien nodig radars te vervangen door gevoeliger types en verbetering van processing en tracking in te voeren, neemt de detectieafstand van de radars tegen kleine doelen toe.



Op dit moment kan nog geen uitspraak worden gedaan welke radars welke performance tegen kleine doelen behalen. Radarspecialisten adviseren eerst de gehele voltooiing van het Noordzee Radarproject af te wachten. Met een meetcampagne kan met kleine doelen (bijvoorbeeld mariniers of commando's in LCRM's en RHIB's) worden bepaald welke radars verbeterd dienen te worden.

Naar verwachting bedraagt de doorlooptijd inclusief meetcampagne en verbetering 18 maanden.

**Behoeftestelling informatie-uitwisseling met Kustwacht eenheden**

Op dit moment is het niet mogelijk het verkeersbeeld langs de Nederlandse kust op automatische wijze te delen met de varende of vliegende eenheden van de Kustwacht. Het is ook niet mogelijk dat vliegende of varende eenheden het lokale beeld wat zij met eigen sensoren opbouwen op automatische wijze uit te wisselen met het KWC. De Kustwacht heeft behoefte deze informatie-uitwisseling op goedkope wijze tot stand te brengen. Een van de mogelijkheden hiertoe is gebruik te maken van Secure AIS. Hiermee is het mogelijk de schepen op goedkope wijze (15k€ per varende eenheid) te voorzien van een secure link met het informatiesysteem van de Kustwacht.

Implementatie van deze behoefte is mogelijk door aan te sluiten bij het defensie-materieelproject (DMP) Modernisering van informatiesystemen. Dit DMP voorziet in het uitrusten van 60 varende en 10 vliegende CZSK eenheden met secure AIS in de periode 2006 tot en met 2012. Uitvoering voor einde 2009 moet gezien het feit dat reeds met de start van uitvoering van het DMP aangevangen is, mogelijk zijn.

**Kosten uitbreiding walradar**

In Den Haag kan gebruik worden gemaakt van een bestaande radarmast van TNO. De kosten van plaatsen van een radarsysteem in Den Haag, inclusief integratie in het KWC, bedragen hierdoor ongeveer K€ 300,-. De doorlooptijd inclusief verwerving zal ongeveer 6 maanden bedragen. In Petten dient naast de radar ook een radarmast aangeschaft te worden zodat de geschatte kosten hier ongeveer K€ 600,- bedragen. De doorlooptijd zal hier 12 maanden bedragen. Totaal komt de behoefte uitbreiding radardekking hiermee op K€ 900,-.

**Kosten verbetering radardekking tegen kleine doelen**

Naast uitbreiding van de radardekking bestaat bij de deelnemende ministeries ook de wens om met name kleine vaartuigen (tot 10 meter) beter te kunnen detecteren. Naar verwachting kost deze verbetering van alle zeewaarts gerichte radars (totaal 15 stuks) gemiddeld K€ 91,- per stuk. De doorlooptijd inclusief meetcampagne en verbetering kost 18 maanden. Totaal verwachte kosten zijn K€ 1.370,-.

**Kosten informatie-uitwisseling met Kustwacht eenheden**

Op dit moment is het niet mogelijk het verkeersbeeld langs de Nederlandse kust op automatische wijze met de varende of vliegende eenheden van de Kustwacht te delen. Een van de mogelijkheden is gebruik te maken van Warfare AIS. Hiermee is het mogelijk de schepen op goedkope wijze (K€ 15,- per varende eenheid) te voorzien van een secure link met het informatiesysteem van de Kustwacht.

Op basis van 10 varende Kustwachteenheden en 2 vliegende Kustwachteenheden komt de behoefte van 12 Warfare AIS systemen op een maximum bedrag van K€ 200,-. Deze post kan worden gefinancierd uit het budget "*Walinfra & LRIT – ontwikkeling KWC*".

De budgetten voor de bovenstaande investeringsprojecten zijn binnen de begroting van de KW NL beschikbaar.



## **4.2 Informatieplan**

### **Inleiding**

In het (separaat opgeleverde) informatieplan worden de benodigde informatieproducten en de werkwijze van het Informatiecentrum Kustwacht in kaart gebracht. Daarbij is aangegeven aan welke middelen en relaties op het gebied van gegevensuitwisseling met de betrokken diensten benodigd zijn. Hieronder wordt een eerste behoeftestelling uit dit informatieplan opgegeven.

### **Koppeling informatiesystemen & uitbreiding verbindingsmiddelen**

De invulling van de Handhavingsdesk op het Kustwachtcentrum door personen uit diverse diensten (AID, KMAR, Politie, Douane, OM) vraagt om koppeling van het KWC met diverse (opsporings) informatiesystemen van de diverse moederdiensten. Dit betreffen meestal eenvoudige aanpassingen, zoals het installeren van computers met beveiligde verbindingen en het uitbreiden van het aantal softwarelicenties.

### **Verbeterde inzet middelen**

Betrouwbaarder materieel en een uitbreiding van personeel kan, gecombineerd met een verbeterd beeld van de maritieme omgeving, bijdragen aan een efficiëntere en effectievere inzet van eenheden. Het inzetten van eenheden op een wijze die minder zichtbaar is (deceptie, onvoorspelbaarheid) dragen o.a. bij aan de missieoptimalisatie.

Hoewel het voor planningsdoeleinden van groot belang is om per type eenheid aantallen vliegreuren, vaaruren en –dagen na te streven, leidt de optimalisering van de operaties ertoe dat het 'sec' realiseren van dagen en uren een afgeleid belang is. Het streven wordt meer en meer gericht op "slim", info-gestuurd te opereren, in samenwerking met andere diensten. In andere woorden: het belang van repressieve, gerichte acties op basis van stellige informatie dient in belang toe te nemen.

### **Kosten koppelen diverse informatiesystemen**

De koppeling van het KWC met diverse (opsporings) informatiesystemen van de diverse moederdiensten betreft meestal eenvoudige aanpassingen, zoals het installeren van computers met beveiligde verbindingen en het uitbreiden van het aantal softwarelicenties. Deze kosten kunnen binnen de bestaande materiële exploitatie van het KWC worden gefinancierd.

---

## HOOFDSTUK 5

# INZET BESCHIKBARE MIDDELEN

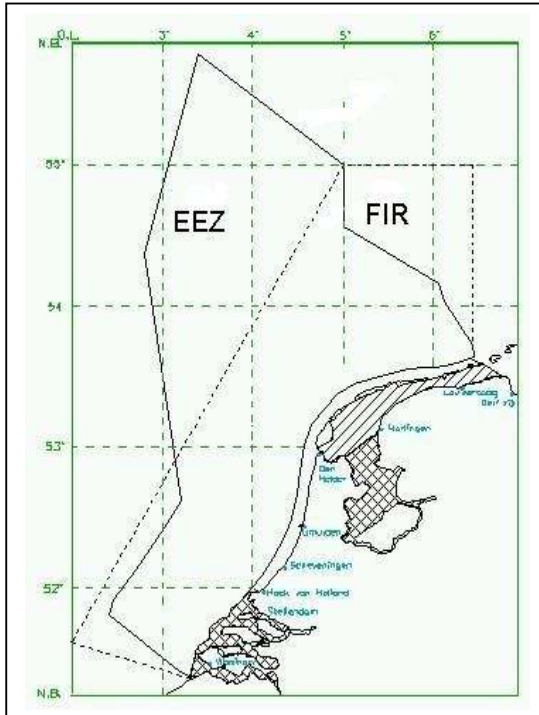
---



## 5 Inzet beschikbare middelen 2009

### 5.1 Algemeen

Het beheer over de Kustwacht berust bij de Minister van Defensie en is belegd bij het Commando Zeestrijdkrachten. De Directeur Kustwacht is belast met de leiding van de Kustwacht op basis van het door de Ministerraad vastgestelde Activiteitenplan en Begroting (APB 2009). Hij heeft het operationele gezag over alle KW-eenheden, ook over de defensie eenheden die voor kustwachttaken ter beschikking zijn gesteld.



De Kustwacht opereert binnen de haar toegewezen maritieme en aeronautische taakgebieden. Deze zijn:

- de territoriale zee en de Exclusieve Economische Zone;
- de Waddenzee, het Markermeer, het IJsselmeer inclusief de randmeren, en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen, voor wat betreft opsporing en redding;
- het vluchtinlichtingengebied (*Flight Information Region/FIR*) Amsterdam, voor wat betreft de aeronautische opsporing en redding.

Indien nodig voor de nakoming van (inter)nationale afspraken, verdragen of Europese regelgeving, wordt het werkgebied van de Kustwacht dienovereenkomstig uitgebreid.

De inzet voor opsporing en toezicht wordt in gelijke mate over de diverse taakgebieden verdeeld. Een vliegtuig of vaartuig dat is ingezet voor een algemene (preventieve) patrouille, let gelijktijdig op illegale activiteiten aangaande drugs, milieu, visserij, immigratie, in-, uit- en doorvoer en schendingen van voorschriften voor de scheepvaart. Pas wanneer toezicht een vervolg krijgt door het optreden op een specifiek taakgebied, wordt aandacht voor de overige gebieden naar de achtergrond verplaatst en spreekt men van een gerichte (repressieve) actie. In een dergelijke situatie kan de inzet aan een enkel onderwerp worden toegerekend. Dit laat onverlet dat de voor de Kustwacht gestelde prioriteiten steeds bepalend zijn voor de afweging binnen welk taakgebied *met voorrang* wordt opgetreden.

De onderstaande middelen, zowel varende als vliegend, zijn op basis van bilaterale operationele overeenkomsten door de diensten aan de DKW ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de Kustwachttaken in 2009. De voor 2009 beschikbare capaciteit wordt hieronder nader toegelicht.

In principe wordt de capaciteit naar rato verdeeld, hierbij rekening houdend met de prioriteiten uit het Algemeen Beleidsplan. Wanneer indicaties beschikbaar zijn waaruit blijkt dat in een bepaald deel van het operatiegebied meer overtredingen en/of misdrijven plaatsvinden, zal dit deel meer aandacht krijgen. Aangezien tijdens algemene (preventieve) patrouilles overtredingen op alle taakgebieden kunnen worden geconstateerd, wordt alleen bij gerichte (repressieve) acties op voorhand aangegeven waartegen de actie is gericht.

## 5.2 Materiële middelen

Ter uitvoering van bovengenoemde taken heeft de Kustwacht in 2009 de beschikking over de volgende organieke materiële middelen:

### BESCHIKBAARHEID VAARTUIGEN 2009

Beheerder	Varende eenheden	Vaaruren (netto)	Opmerkingen
Rijksrederij	Visarend	3.250	100 diensten van netto 32.5 uur
	Zeearend	3.250	100 diensten van netto 32.5 uur
	Barend Biesheuvel	3.840	40 weken van 96 uur
	Waker	336	ZVO gedurende 2 weken
Koninklijke Marine (KM)	MBV - Alkmaar klasse, of andere vaartuigen	3.360	35 weken van 96 uur
Kmar	Diverse vaartuigen	Ad hoc	Het gehele jaar 24/7 zijn vaartuigen inzetbaar t.b.v. calamiteiten.
KLPD	Diverse vaartuigen	Ad hoc	Het gehele jaar 24/7 zijn 5 vaartuigen inzetbaar t.b.v. calamiteiten.

Schepen RWS NZ Handhaving Planmatig	
Arca	28 dagen planmatig in opdracht van de Kustwacht
Betonningsvaartuigen Rotterdam, Frans Naerebout en Terschelling	6 werkweken van ieder 5 werkdagen (ma-vr) verdeeld over de zeegaande betonningsvaartuigen de regio's Noord en Zuid (Regio Zuid totaal 200 uur en Regio Noord totaal 50 uur). Met ingang van 2009 zijn de betonningsvaartuigen van de regio zuid (Frans Naerebout en Rotterdam) totaal 12 werkweken beschikbaar voor andere KW- taken.
Schepen RWS NZ HH Ad hoc	
Zeegaande betonningsvaartuigen kunnen door de directeur Kustwacht op ad hoc basis ingezet worden voor dringende Kustwachttaken. Hierbij valt te denken aan SAR of Rampen- Incidenten bestrijding maar ook urgente Handhavingsacties. Voor dit trekkingsrecht hoeft vooraf geen overleg te zijn met betrokken dienst maar zal de DKW wel achteraf aan betrokken dienst moeten verantwoorden waarom hij besloten heeft hiervan gebruik te maken. De essentie is dat DKW slagvaardig moet kunnen optreden.	

<b>Schepen Dienstverlening Planmatig</b>	
Rotterdam, Frans Naerebout en Vliestroom (Slijkgat)	De geplande vaarwegmarkeringswerkzaamheden voor genoemde 3 vaartuigen is totaal 202 uur (= ruim 25 werkdagen van 8 uur). Dit aantal is inclusief 20% correctief onderhoud.
Terschelling	De Terschelling werkt voor 80 % op de Noordzee. Dit zijn dan 37 bruto werkweken (135 werkdagen). Hiermee wordt het preventief en correctief onderhoud gedaan aan de eigen objecten. Dit wordt, waar mogelijk gecombineerd met werk voor derden, waarmee de netto inzet voor DKW wat lager uitvalt.

<b>Schepen DV Ad hoc</b>	
Zeegaande betonningsvaartuigen kunnen door de directeur Kustwacht op ad-hoc basis ingezet worden voor dringende Kustwachttaken. Hierbij valt te denken aan SAR of Rampen- Incidenten bestrijding maar ook urgente Handhavingsacties. Voor dit zgn. trekkingsrecht hoeft vooraf geen overleg te zijn met betrokken dienst maar zal de DKW wel achteraf aan betrokken dienst moeten verantwoorden waarom hij besloten heeft hiervan gebruik te maken. De essentie is dat DKW slagvaardig moet kunnen optreden.	
Arca en Zirfaea	Ad hoc inzet voor dringende kustwachttaken. Deze inzet valt onder het trekkingsrecht van de DKW zoals bedoeld in artikel 17 lid 3 van het instellingsbesluit Kustwacht. In de SLA tussen WSM en WSH is hiervoor 20 dagen opgenomen. (wrak survey, oliebestrijding ed)

Daarnaast heeft de DKW voor de uitvoering van KW-taken ook de beschikking over de volgende middelen van derden:

- reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM);
- een reddingboot van de firma BST Dintelsas (Hellegat).

Op basis van MOU's met de Duitse Küstenwache kan een beroep worden gedaan op Duitse noodsleepcapaciteit en (olie)bestrijding. Met de UK & Noord Ierland is een overeenkomst voor visserij-inspecties afgesloten.

## BESCHIKBAARHEID VLIEGTUIGEN 2009

Beheerder	Vliegende eenheden	Vliegreuren	Opmerkingen
CLSK ALTO	Coast Guard 05 – Dornier	1.500 <sup>9</sup>	Primair voor handhavingstaken, op ad hoc basis inzetbaar voor rampen en incidentenbestrijding (buiten daadwerkelijke inzet op 1 uur notice). Vliegreuren is inclusief ad hoc inzet.  Vlieggereed houden/opleiden vliegers.  Basisopleiding Luchtvaardenden (opleiding waarnemers Kon. Marine)
	Coast Guard 06 – Dornier	310	
		240	
	<b>Totaal vliegreuren Dorniers</b>	<b>2.050</b>	Taakstelling voor 2009.
CLSK DHG	Coast Guard 02 - Lynx	130	50 dag- 80 nacht uren voor handhavingstaken. Het gehele jaar 24/7 inzet voor SAR.
		100	

<sup>9</sup> In 2009 wordt uitgegaan van de realisatie van in totaal 1.500 vliegreuren Dornier voor algemene Kustwachttaken. In 2010 wordt gestreefd naar de realisatie van 1.600 vliegreuren. In 2011 wordt verwacht dat de Kustwacht ambitie om op jaarbasis 1.700 vliegreuren te maken voor het eerst kan worden gerealiseerd.

	<b>Totaal vliegtuigen Lynx</b>	<b>230</b>	
KLPD	Coast Guard 04 - Bölkow	0	In 2009 niet beschikbaar. BZk zal met partijen naar alternatieve oplossingen zoeken.

Daarnaast heeft de DKW voor de uitvoering van KW-taken ook de beschikking over de volgende middelen van derden:

- een helikopter van NOGEPA voor SAR-acties;
- luchtsurveillance door de Duitse Küstenwache.

### 5.3 **Personele middelen**

Op basis van de afgesloten operationele overeenkomsten kan de DKW in 2009 beschikken over het volgende personeel van de genoemde diensten.

#### Algemene inspectiedienst

- Opstappers inclusief luchtwaarnemers: 11.440 uren
- Medewerker Handhavingsdesk: 1.430 uren
- Liaison: 715 uren

#### Belastingdienst/Douane

- Opstappers: 16 FTE 40 uur per week
- Medewerkers Handhavingsdesk: 2 FTE 40 uur per week
- Luchtwaarnemer: 1 FTE 40 uur per week
- Liaison: 1 FTE 40 uur per week

#### Rijkswaterstaat Dienst Noordzee

- Luchtwaarnemers: 3,5 FTE uit 6 medewerkers
- Medewerker Handhavingsdesk: 0 FTE
- Liaison Dienstverlening: 1 FTE
- Liaison Handhaving: 0,5 FTE

#### Defensie/KMar

- Opstappers: 6 FTE 38 uur per week
- Medewerkers Handhavingsdesk: 2 FTE 38 uur per week
- Luchtwaarnemers: 2 FTE 38 uur per week
- Liaison: 1 FTE 38 uur per week

#### BZK/KLPD

- Medewerkers Handhavingsdesk: 2 FTE
- Luchtwaarnemers: 2 FTE
- Liaison: 1 FTE

## 6 Overzicht gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
APB	Activiteiten Plan en Begroting
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBA	Criminaliteitsbeeldanalyse
CCC	Communicatie en Coördinatiecentrum
CID	Criminele Inlichtingen Dienst
CFCA	Community Fisheries Control Agency
CZSK	Commandant Zeestrijdkrachten
DKW	Directeur Kustwacht
DMO	Defensie Materieelorganisatie
DNZ	Dienst Noordzee
DWR	Diepwaterroute
EFZ	Exclusive Fishery Zone
FTE	Full time equivalent
HVO	Helikoptervliegopleiding
IKO	Initiële Kustwacht Opleiding
ILS	Integrated Logistic Support
IMO	International Maritime Organization
ISPS code	International Ship and Port Facility Code
JIATFS	Joint Inter Agency Task Force South
JRCC	Joint Rescue Coördination Centre
KLU	Koninklijke Luchtmacht
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KOA	Kustwacht Opsporingsambtenaar
KWC	Kustwachtcentrum
KWNA&A	Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba
LCP	Landelijk Coördinatieplan Rampenbestrijding
LTP	Lange Termijn Plan
LVC	Luchtverkenningcapaciteit
MATLOG	Materieelslogistiek
MIOT's	Militaire Observatieteams
MOU	Memorandum of Understanding
NCP	Nederlands Continentaal Plat
OM	Openbaar Ministerie
PG	Procureur-generaal
PV	Proces-verbaal
RCC	Redding en Coördinatie Centrum
SAR	Search & Rescue
SMART	Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden
SOP	Standard Operating Procedure
SSAS	Ship Security Alert System



STZ	Scheepvaartreglement Territoriale Zee
TIRP	Terroristisch Incident Respons Plan
VGEM	(Veiligheid/ Gezondheid/ Economie/ Milieu)
VSS	Verkeersscheidingsstelsel
ZVO	Zeeverkeersonderzoek



## 7 Definitielijst

- **Actuele instructie:** Maximaal één jaar oud sinds de laatste goedkeuring door KW3/RvdK.
- **Gegronde gebruikersklacht:** Een klacht die is toegekend door de afdeling klachtenafhandeling.
- **Actuele OPPLAN SAR:** Maximaal vier jaar oud sinds de laatste vaststelling door de HID.
- **Actuele Operationele Overeenkomst:** Maximaal drie jaar verstreken sinds ondertekening en jaarlijks geëvalueerd.
- **Actueel Calamiteitenplan:** Maximaal vier jaar oud sinds vaststelling door HID.
- **Actuele rampenplannen en regelingen:** Maximaal vier jaar oud sinds goedkeuring door DNZ.
- **Bijzondere nautische activiteiten:** Hydrografisch Survey, kabel- en pijpen leggen, bijzondere sleeptransporten, zeilwedstrijden en evenementen etc.
- **Incidenten:**
  - Stranding of gronding of zinken van recreatie voor zover er verhoogd risico voor niet- recreatie schepen bestaan heeft;
  - Verlies van grote eenheden lading, voor zover dit verhoogd risico oplevert voor contacten. Als grote eenheden worden aangemerkt: containers, staalconstructies, sleep, geen hout;
  - Motorpech, roerschade of blackout aan boord van varende schepen exclusief recreatie in de volgende gevallen:
    - er is milieuschade
    - het schip wordt weggesleept
    - het schip drijft stuurloos rond
    - storing ten gevolge van zwaar weer als de tijdsduur is aangegeven
    - gevaar voor de scheepvaart is opgenomen in de beschrijving
  - Driftende offshore installaties;
  - Driftende schepen door onbekende oorzaak
  - Slagzij ten gevolge van zwaar weer
  - Omslaan van jachten in vaarwater
- **Notice tijd:** tijdstip melding bemanning gereed voor inzet tot blocks off (vliegtuig) of hoveren (helikopter).
- **Ongevallen:**
  - Aanvaring tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie;
  - Interactie tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie, resulterend in contact met drijvende of vaste objecten of stranding of gronding;
  - Contacten van niet-recreatieschepen met vaste of drijvende objecten. Contacten van recreatieschepen worden ook tot de ongevallen gerekend als de objecten daar niet behoren te zijn of als er schade aan objecten is;
  - Stranding of gronding of zinken, uitgezonderd recreatie;
  - Brand of explosie aan boord van schepen uitgezonderd recreatie en uitgezonderd de accommodatie van niet- passagiersschepen.
- **Piraterij:** Er is sprake van piraterij wanneer criminele activiteiten (wederrechtelijke geweldsdaaden, vrijheidsberoving of diefstal of het dreigen daarmee, gericht op een schip of tegen personen aan boord daarvan) uitgevoerd worden op volle zee.

- **Gewapende overvallen op zee:** gewapende overvallen die plaatsvinden in gebieden vallend onder de jurisdictie van een staat (veelal de territoriale wateren).
- **Significante ongevallen:** Slechts die scheepsongevallen zijn in het onderzoek betrokken, die een relatie met het scheepvaartveiligheidsbeleid van DGLM hebben. In algemene zin, vaak per type ongeval nader uitgewerkt, waren de selectiecriteria voor een ongeval:
  - Een ongewilde gebeurtenis die aan het schip overkomt, met als gevolg:
  - Schade aan schip, vaarweg, milieu of personen buiten de bemanning; of
  - Schade aan personen op het schip, wanneer de oorzaak ten opzichte van schip en bemanning extern is.
- **Verkeerbegeleiding noodzakelijk:** Ter beoordeling van de dagelijks nautisch beheerder (DKW); in ieder geval bij situaties waarbij er een acuut dreigend gevaar is.
- **Veiligheidszone:** de zone van 500 meter rond een windturbinepark of offshore installatie waar geen regulier scheepvaartverkeer mag plaatsvinden.
- **Vlieguur Dornier:** tijdsduur tussen *blocks-off* (vliegtuig gereed voor vertrek) en na landing weer *blocks-on*.
- **Vlieguur helikopter:** de tijdsduur tussen opstijgen (hoveren) en landen.

## Eindnoten

- <sup>i</sup> Het zee-land grensbewakingsconcept van de KMar is gebaseerd op informatiegestuurde, multidisciplinaire en geïntegreerde samenwerking binnen de KMar, en tussen de KMar en andere diensten met zowel maritieme-, vliegende- en landeenheden, waarbij wordt uitgegaan van een operationeel optreden in opeenvolgende concentrische 'zones' in het blauwe grensgebied en maatregelen in de (laatste) haven van vertrek van het schip.