
Kustwacht Nederland

Jaarverslag 2008

Realisatie van het Activiteiten Plan en Begroting (APB) 2008



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
2	APPRECIATIE DIRECTEUR KUSTWACHT 2008	7
2.1	ALGEMEEN	7
2.2	PERSONEEL.....	7
2.3	DIENSTVERLENING	8
2.4	HANDHAVING	9
2.5	VOORUITBLIK 2009	9
3	BELEIDSTERREIN DIENSTVERLENING	11
3.1	ALGEMEEN	11
3.2	NOOD-, SPOED- EN VEILIGHEIDSVERKEER (NSV).....	11
3.3	HULPVERLENING EN REDDING (SAR).....	14
3.4	RAMPEN- EN INCIDENTENBESTRIJDING (RIB)	18
3.5	VERKEERSDIENSTTAKEN	28
3.6	VAARWEGMARKERING	30
3.7	ZEEVERKEERSONDERZOEK	32
3.8	SAMENVATTING UITVOERING DIENSTVERLENINGSTAKEN	33
3.9	VERANTWOORDING EN BEHEERSMAATREGELEN NAAR AANLEIDING VAN NIET GEREALISEERDE PRESTATIE INDICATOREN (PIN'S) 2008.....	34
4	BELEIDSTERREIN HANDHAVING	36
4.1	ALGEMEEN	36
4.1.1	<i>Douanecontrole & surveillancetaak</i>	38
4.1.2	<i>Grensbewaking</i>	39
4.1.3	<i>Algemene politietaak</i>	39
4.1.4	<i>Milieuwetgeving</i>	40
4.1.5	<i>Resultaatgebied scheepvaartverkeer</i>	42
4.1.6	<i>Wetgeving uitrusting schepen</i>	45
4.1.7	<i>Handhaving van de visserijwetgeving</i>	46
4.1.8	<i>Handhaving van de mijnbouwwetgeving</i>	47
4.2	VARENDE EENHEDEN.....	48
4.3	VLIEGENDE EENHEDEN ¹	50
4.4	KNELPUNTEN HANDHAVING IN 2008	52
4.5	SAMENVATTING UITVOERING HANDHAVINGSTAKEN	54
4.6	VERANTWOORDING EN BEHEERSMAATREGELEN NAAR AANLEIDING VAN NIET GEREALISEERDE PRESTATIE INDICATOREN (PIN'S) 2008.....	54

¹ Foto voorpagina: De Dornier 228 in actie voor de Kustwacht.

5. FINANCIËLE VERANTWOORDING.....	57
5.1 INLEIDING	57
5.2 BEGROTINGSOPBOUW EN VERDELING	57
5.3 UITGAVENBUDGETTEN KW	57
5.3.1 <i>Personeel</i>	57
5.3.2 <i>Materieel</i>	58
5.3.3 <i>Vliegende middelen, Dorniers</i>	58
5.3.4 <i>Vliegende middelen, Defensie Helikopters</i>	58
5.3.5 <i>Varende middelen, MBV</i>	58
5.3.6 <i>Algemeen</i>	59
5.4 KOSTEN KW	59
5.4.1 <i>Varende middelen, kustwachtschepen</i>	60
5.4.2 <i>Inzet vanuit Financiën/Douane</i>	60
5.4.3 <i>Inzet vanuit LNV/AID</i>	61
5.4.4 <i>Inzet vanuit V&W</i>	61
5.4.5 <i>Inzet Defensie/KMAR</i>	61
5.4.6 <i>Inzet vanuit BZK/KLPD</i>	61
5.5 TOTAALOVERZICHT UITGAVEN & KOSTEN KW	61
5.6 REALISATIE INVESTERINGEN 2008	62
5.6.1 <i>Nieuwe Dorniervliegtuigen</i>	62
5.6.2 <i>Walradar</i>	62
5.6.3 <i>Verfijning walradar dekking</i>	62
5.7 AFSLUITEND OORDEEL CONTROLLER	62
6 AFKORTINGEN.....	63

HOOFDSTUK 1

INLEIDING

1 INLEIDING

Voor u ligt het Jaarverslag 2008 behorende bij het Activiteiten Plan en Begroting (APB) 2008 van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl. Het Jaarverslag is het 3^e perioderapport over de uitvoering van het APB 2008, waarin op cumulatieve wijze verantwoording wordt afgelegd over de in 2008 bereikte resultaten op het gebied van de kustwachttaken dienstverlening en handhaving. Daarbij wordt tevens inzicht gegeven in de daarvoor gebruikte personele, materiële en financiële middelen. De structuur van het Jaarverslag 2008 volgt de indeling van het APB 2008. In hoofdstuk 2 geeft de Directeur Kustwacht op hoofdlijnen zijn beoordeling van de bereikte resultaten op het gebied van personeel, dienstverlening en handhaving. Tevens geeft hij een vooruitblik op de ontwikkelingen in 2009. In hoofdstuk 3 wordt in detail de realisatie van het Dienstverleningsplan 2008 toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in de realisatie van het Handhavingsplan 2008. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de financiële realisatie van het APB inzichtelijk gemaakt. Het Jaarverslag 2008 wordt afgesloten met een overzicht van gebruikte afkortingen.

HOOFDSTUK 2
APPRECIATIE
DIRECTEUR KUSTWACHT

2 APPRECIATIE Directeur Kustwacht 2008

2.1 Algemeen

Inmiddels ligt het tweede jaar Kustwacht Nieuwe Stijl achter ons. Daar waar in 2007 de focus vooral gericht was op het produceren van de noodzakelijke documenten, kon er in 2008 meer aandacht gegeven worden aan de daadwerkelijke doelstellingen, te weten een efficiënte zelfstandige organisatie die voor de deelnemende ministeries en diensten welke de als Kustwachttaken gedefinieerde Overheidstaken op het Nederlandse deel van de Noordzee uitvoert.



Op onderdelen zijn we nog zoekende naar de juiste vorm. Dat is een continuproces met steeds weer aanpassingen om een zo optimaal mogelijke situatie te bereiken die voldoet aan de eisen en wensen van de opdrachtgevers. Mijn verwachting is dat dit ook in de toekomst zo zal blijven. Aanpassingen in het beleid en veranderingen van inzicht zijn daar debet aan. In die zin is er (gelukkig maar) geen sprake van een stabiele routineuze situatie, maar van een lerende organisatie die zichzelf ook steeds wil verbeteren.

Dat er nog een aantal dingen geregeld moet worden is onmiskenbaar. De operationele beschikbaarheid van eenheden laat her en der nog te wensen over. De Dorniers blijven vooralsnog zorgenkinderen. Eén van de twee vliegtuigen is bijna vier maanden uit de roulatie geweest vanwege falende techniek en andere zaken. Gelukkig lijkt dat lek langzaam maar zeker boven water te komen. Waardering en respect mag er zijn voor de inspanningen van het CLSK om de vliegtuigen operationeel inzetbaar te krijgen en te houden.

Ook bespeur ik een toenemend gevoel van cohesie binnen "onze" Kustwacht. De eerste "Kustwacht dag", gehouden op 2 oktober van het verslagjaar, was een groot succes. De opkomst overtrof de stoutste verwachtingen, ruim 210 personen die in Kustwachtverband op- en/of boven de Noordzee werkzaam zijn of anderzijds aan de Kustwacht gelieerd zijn, mochten we verwelkomen tijdens deze dag die ook zeker een vervolg zal krijgen. Deze opkomst beschouw ik dan ook als een signaal van grote betrokkenheid. Dank daarvoor.

In september ben ik naar de tweede vergadering van het *North Atlantic Coast Guard Forum* geweest. Het Deense voorzitterschap had de vergadering in Iullissat in Groenland gepland waar de ijsbergen voor de deur lagen. Dit jaar traden Spanje en Portugal toe zodat er nu 20 landen lid zijn. Vergelijking van de taken en verantwoordelijkheden die al deze landen belegd hebben bij hun Kustwacht leert dat geen enkel land het op een zelfde wijze geregeld heeft en dat Nederland het meest vooruitstrevend is op het gebied van de integratie van deze taken en verantwoordelijkheden.

2.2 Personeel

KWC. De uit- en doorstroom van personeel binnen het KWC is normaliter erg gering. 2008 vormde hierop een uitzondering. Allereerst zijn 4 van de 7 dutyofficers (DO) nieuw en derhalve uitgestroomd uit de Watchofficers (WO) pool. De uitstroom van 1 DO was niet gepland. 5 nieuwe WO's zijn opgeleid en ingestroomd, 3 WO's zijn nog in opleiding en zullen pas in april 2009 instromen. De 3 vacante WO functies zorgen voor een extra belasting van het overige personeel en maken de continudienst kwetsbaar. Deze kwetsbaarheid wordt meteen duidelijk wanneer je de opzegtermijn van 3 maanden afzet tegen de opleidingsduur voor nieuwe mensen (9 maanden).

De in november 2007 aangenomen stafmedewerker is in september 2008 niet gepland met ontslag gegaan. De nieuwe medewerker treedt pas 1 april 2009 aan. Ook het Hoofd ICT is in oktober onverwacht met ontslag gegaan. Gelukkig kon snel een aflosser worden aangesteld zodat er geen vacante periode is geweest. Planmatig is de controller Kustwacht tevens Hoofd Afdeling Bedrijfsvoering afgelost in november. Dit alles heeft geresulteerd in een uitstroom van ervaring maar ook een instroom van nieuw bloed en een frisse kijk op de Kustwacht.

Handhavingsdesk. Met name in het najaar van 2008 is de handhavingsdesk (HH-desk) in het KWC veel te vaak niet gedurende 24 uur per dag bezet geweest. Dit werd veroorzaakt door vacatures en ziekte. Eén vacature heeft de Kustwacht zelf veroorzaakt door een KMar medewerker over te nemen in opleiding voor de functie van WO. De medewerking van de KMar bij de overgang van betrokkene is zeer gewaardeerd. Twee nieuwe functionarissen voor de HH-desk zijn begin 2009 in opleiding gegaan en het streven is om zo snel mogelijk de volledige continudienst op de HH-desk te hervatten.

Piloten en Luchtwaarnemers Dornier. Zoals eerder vermeld zijn de Dorniers eind 2008 technisch nog steeds niet volledig op orde. Personeelstechnisch is echter de 1-uur notice ook nog niet gerealiseerd. Van de 14 noodzakelijke militaire piloten waren er per december 10 aanwezig. Het streven is dat er medio 2009 14 gekwalificeerde piloten zullen zijn. Het totaal aantal beschikbare luchtwaarnemers was in 2008 onvoldoende om inhoud te geven aan de 1-uur notice.

2.3 Dienstverlening

In het algemeen zijn de taken op het gebied van dienstverlening naar tevredenheid conform het APB 2008 uitgevoerd.

Bij het nood-, spoed en veiligheidsverkeer is in 7 gevallen niet voldaan aan de PIN om binnen 5 minuten een reactie te versturen. In alle gevallen was er sprake van een onbedoelde uitzending waarbij het achterhalen van de identiteit van degene die het bericht verstuurdde meer tijd kostte (bij bedoelde uitzendingen wordt nagenoeg altijd de identiteit meegestuurd).

De 'kinderziektes' van de Dornier zijn nog niet allemaal opgelost. Zowel op technisch gebied zijn er nog problemen als ook bij de vulling van de vliegers- en waarnemerspool. Hier wordt hard aan gewerkt en duidelijk vooruitgang geboekt.

De SAR-lynx is dit jaar in totaal 28 maal niet beschikbaar geweest om te kunnen voldoen aan de gestelde reactietijd (in totaal 78 uur). Van de 31 maal gealarmeerde SAR-lynx is in 7 gevallen niet voldaan aan de gestelde reactietijd van 20 minuten overdag. In alle gevallen was de offshore SAR gerelateerde helikopter van de *Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association* (NOGEP) wel beschikbaar. Op 4 juli 2008 is het Defensie Helicopter Commando (DHC) opgericht dat valt onder het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). Met de oprichting van het DHC zijn alle helikopters van Defensie nu centraal ondergebracht dus ook de Lynx. In het najaar van 2008 is in die gevallen dat er geen Lynx beschikbaar was deze tijdelijk gedurende de daguren vervangen door een AB-412 SAR-helikopter van de Vliegbasis Leeuwarden.

2.4 Handhaving

Het overgrote deel van de 7 handhavingtaken uit het Handhavingplan 2008 is binnen de overeengekomen randvoorwaarden uitgevoerd.

De eerder genoemde problemen bij de Dornier hebben ook op het gebied van handhaving geleid tot een achterblijvende productie met name bij de nachtelijke surveillances.

De dienst luchtvaart van het KLPD heeft in 2008 geen prioriteit kunnen geven aan het transport van inspecteurs van Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) voor ad-hoc inspecties op platformen op de Noordzee. Dit werd veroorzaakt door de overgang van de Bölkov-helikopter naar de nieuwe EC-135 Eurocopter. Voor 2009 wordt met het KLPD, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en het SodM overlegd hoe deze behoefte kan worden ingevuld.

De bemanningscontroles aan boord van sportvissers, wachtschepen en baggervaartuigen zijn uiteindelijk in goed overleg tussen het KLPD/UNZ en IVW opgepakt. Toch is de opdracht niet volledig gerealiseerd.

Vanaf medio 2008 is de Maritieme Kamer van de Koninklijke Marechaussee geïncorporeerd met de Unit Noordzee van het KLPD in het Maritiem Hoofdkwartier Kustwachtcentrum (MHKC) in Den Helder. Het streven is met deze collocatie te komen tot een maritiem informatie knooppunt op het gebied van handhaving. Van daaruit wordt de verbinding gelegd met het maritieme informatiepunt van de Douane.

Het realiseren van een KW Bijzonder Opsporings Ambtenaar (KOA) heeft vertraging opgelopen waardoor dit in 2008 nog niet is gebeurd. De materie is weerbarstiger dan gedacht omdat er veel afstemming dient plaats te vinden tussen de handhavingdiensten onderling en met het Openbaar Ministerie.

De informatiedoorstroom van de HH-desk naar de verschillende deelnemende diensten maar, ook naar de landzijde van deze diensten, is ten opzichte van 2007 met 42% toegenomen. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat de bekendheid van de desk fors is toegenomen en in een behoefte voorziet.

2.5 Vooruitblik 2009

In 2009 zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nota Maritieme & Aeronautische Noodhulp naar de Tweede Kamer sturen. Over een aantal onderwerpen hieruit vindt nog overleg plaats met name vanwege de financiële consequenties. De hierin vastgelegde normen zullen mogelijk gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van de Kustwacht.

In 2009 is het Kustwacht vliegtuig (de Dornier) binnen 3 uur inzetbaar. De overheid maakt in 2009 een nadere analyse van de kosten en risico's om de gewenste beleidsmatige inzetbaarheid van de Dornier vast te stellen.

In 2009 start de Kustwacht met een traject om te komen tot een Kustwacht breed kwaliteitsborgings systeem zoals de IMO zowel als de ICAO hebben geadviseerd.

In 2009 zal er extra aandacht geschonken worden aan de schepen die (tijdelijk) ' *not under command*' (NUC) zijn. Dit zal geschieden uit zowel handhavingsoogpunt als dat van dienstverlening.

Het nog verder uitbouwen van de informatiepositie van het Kustwachtcentrum als hét maritiem informatie knooppunt voor de Noordzee blijft ook in 2009 een speerpunt voor de Kustwacht.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSTERREIN DIENSTVERLENING

3 BELEIDSTERREIN DIENSTVERLENING

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van het Dienstverleningsplan 2008. Het Dienstverleningsplan 2008 is opgesteld door RWS/NZ onder regie van het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL)² van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en omvat twee resultaatgebieden:

- a) Optreden bij incidenten en calamiteiten.
- b) Het nautisch beheer.

Binnen de resultaatgebieden van het Dienstverleningsplan worden zeven kustwachttaken onderscheiden:

1. Het bewaken en monitoren 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.

In de volgende paragrafen wordt de realisatie met de bijbehorende bijzonderheden per taakveld nader toegelicht.

A. Optreden bij Incidenten en Calamiteiten

3.2 Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV)

Overzicht van taken. De taken die binnen dit resultaatgebied worden uitgevoerd omvatten:

- een permanente bewaking van het *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS), waaronder het permanent uitluisteren van VHF kanaal 16;
- de coördinatie en afwikkeling van het internationale maritiem Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer;
- het verzorgen van uitzendingen van Nood-, Spoed- en veiligheidsberichten voor de scheepvaart.

Gewenste output. Een onmiddellijke behandeling van de communicatie met schepen/objecten in nood, een vlotte en volledige informatieverstrekking aan de scheepvaart en een analyse van de ontvangstgegevens e.e.a. conform de daartoe vastgelegde internationale procedures.

² DGTL is per 1 juli 2008 Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) geworden.

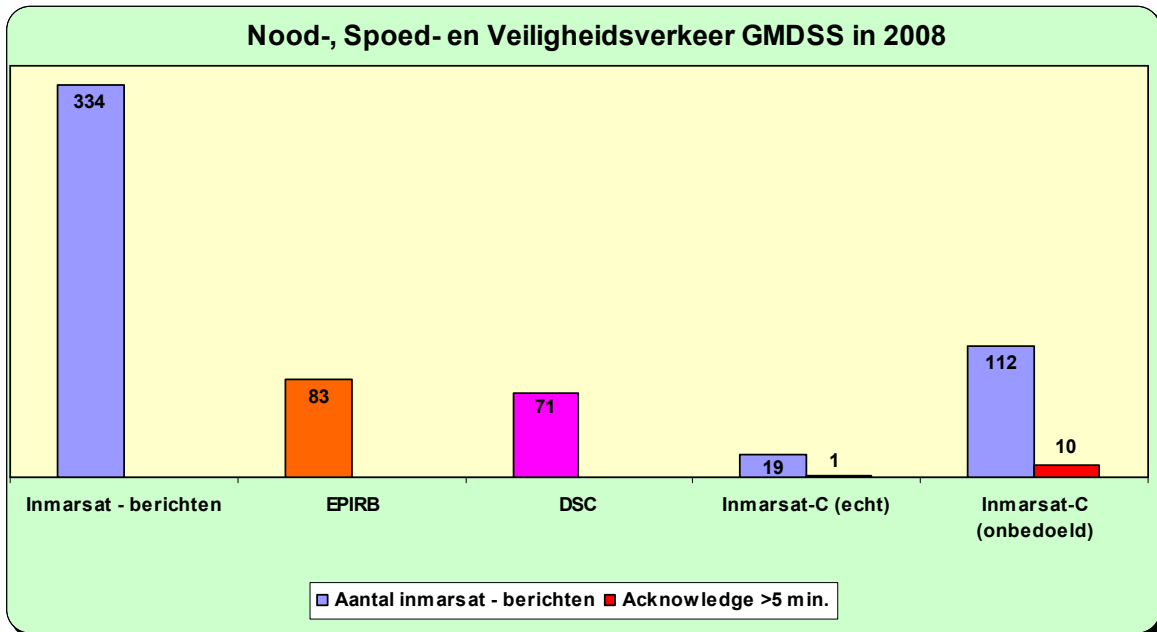
Realisatie. Het Kustwachtcentrum in Den Helder kan via diverse kanalen worden gealarmeerd. De belangrijkste kanalen zijn:

- telefoon;
- satelliet of radio via het GMDSS systeem;
- radio via VHF (niet via GMDSS).

Deze alarmeringen kunnen door hulpbehoevende eenheden en instanties rechtstreeks aan het Kustwachtcentrum worden gemeld of door derden aan het Kustwachtcentrum worden doorgegeven. In 2008 ontving het Kustwachtcentrum **3297** NSV meldingen waarvan **2670** echt en **627** onbedoeld³.

Het aantal GMDSS meldingen bedroeg **488** waarvan **208** echt en **280** onbedoeld. Daarvan waren er **334** *inmarsat* berichten waarvan **204** echt en **130** onbedoeld, **71** DSC berichten waarvan **2** echt en **69** onbedoeld. Van het aantal van 334 *inmarsat* berichten waren er **19** echte *inmarsat-C* berichten en **112** onbedoelde *inmarsat-C* berichten. Tot slot heeft het KWC **83** *EPIRB* alarmeringen ontvangen waarvan **2** echt en **81** onbedoeld.

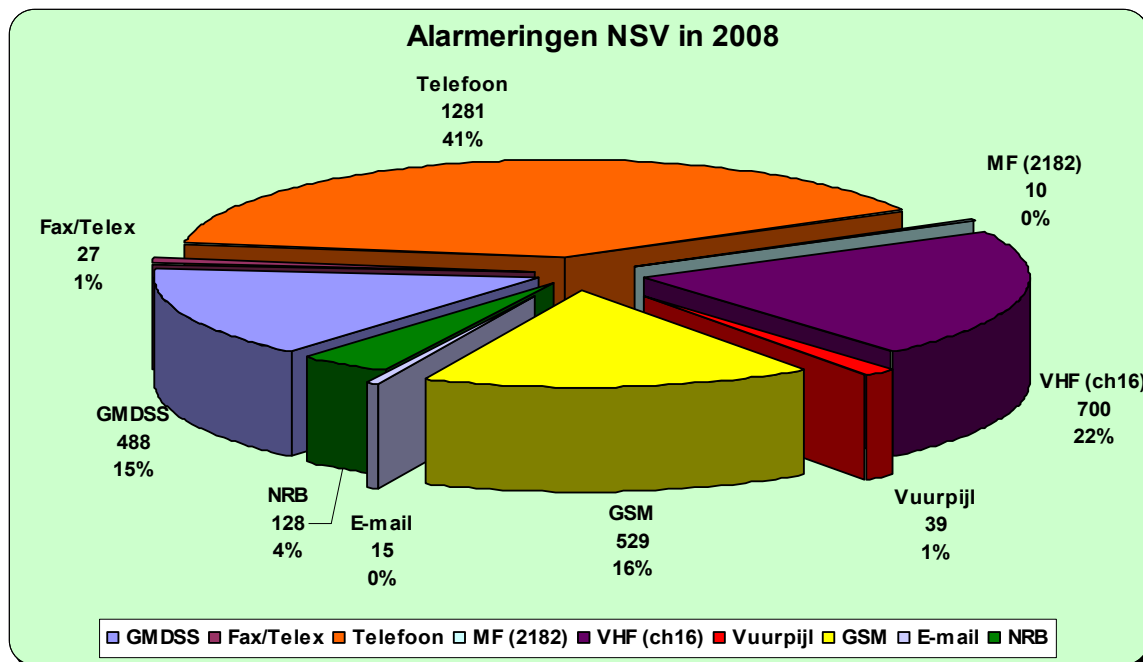
Van de **131** *inmarsat-C*-berichten is er in **11** gevallen een overschrijding geweest van de *alertyd* van > dan 5 minuten.



Grafiek 1: Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer GMDSS in 2008.

³ Onbedoelde meldingen zijn alarmeringen (vals) waarvan achteraf, na contact met de eigenaar of anderszins, is vastgesteld dat de melding niet bedoeld was.

Naast de cijfers van de GMDSS meldingen zijn er ook via andere kanalen meldingen binnengekomen. In onderstaande grafiek wordt de *output* in percentage NSV meldingen weergegeven in procenten met een onderverdeling naar soorten alarmeringen.



Grafiek 2: Alarmeringen NSV in 2008.

DSC alarmeringen. Een groot aantal VHF- en MF DSC-alarmeringen blijkt ieder jaar weer onbedoeld te zijn, maar dit kan pas vastgesteld worden nadat er contact met het schip of eigenaar is geweest. Iedere alarmering is een echte alarmering totdat het tegendeel bewezen is. In het GMDSS zal een radiokuststation en/of *rescue co-ordination centre* als eerste reageren op een DSC alarmering. Binnen 2.45 minuten moet een ontvangstbevestiging op een DSC alarmering verzonden zijn. Incidenteel komt het voor dat een middengolf DSC alarmering slechts door een enkel (scheeps)station ontvangen wordt.

3.3 Hulpverlening en Redding (SAR)

Overzicht van taken. Op basis van internationale verdragen, maritiem en aeronautisch, en de nationale SAR-beschikking 1994 omvat deze taak het opsporen en redden van drenkelingen en schipbreukelingen en van hen die zich in onmiddellijk dan wel in dreigend gevaar bevinden. Nederland heeft in 2007 en 2008 meegewerkt aan *audits* die door de *International Maritime Organization* (IMO) en de *International Civil Aviation Organization* (ICAO) gehouden zijn. Een van de constateringingen betrof het niet regelmatig oefenen met veerdiensten zoals de SAR *coöperations* plannen voorschrijven. Dit punt is in 2008 door het Kustwachtcentrum opgepakt. Ook is er in september 2008 een *table top* oefening gehouden met vertegenwoordigers van de (vele) betrokken partijen. In 2009 volgt er een *live* oefening met een veerboot van en in samenwerking met *Det Forenede Dampskils Selshab* (DFDS).

Gewenste output. Een capaciteit om tenminste 300 drenkelingen binnen 60 minuten op maximaal 10 mijl uit de kust en tenminste 600 drenkelingen binnen 120 minuten op maximaal 30 mijl uit de kust te redden. Een maximale *notice*-tijd voor vliegende eenheden van 1 uur voor de Dornier 228 en voor de DHC-SAR helikopter 20 minuten in werktijd en buiten werktijd 45 minuten gedurende daglicht en 60 minuten buiten daglicht. Registratie van het aantal uitgevoerde acties, aantal vaaruren, aantal vliegguren, aantal bestede uren en berekende kosten.

Realisatie. Het aantal SAR-incidenten inclusief medische evacuaties in 2008 waarbij het Kustwachtcentrum betrokken is geweest bedroeg **1826**. Dit is een stijging t.o.v. 2007 met **185** incidenten. In 2008 waren er **94** medische evacuaties waarbij **108** eenheden werden ingezet. Hierbij werd o.a. **16** x gebruikgemaakt van de CG-02 (Pedro-2) DHC-helikopter en **25** x van de *offshore* SAR-helikopter.



Foto: De SAR-helikopter van de DHC organisatie in actie met de brancard gedurende een medische evacuatie.

Sinds 2008 heeft Bristow helikopters de beschikking over 2 identieke AWSAR (*All Weather SAR*) S-61N helikopters. Dit zijn de *Coastguard OC* en de *Coastguard MU*. Mede door de *back-up* helikopter was de beschikbaarheid van de *Offshore SAR* helikopter in 2008 **99,7%**.

De *offshore SAR* helikopter, met als standplaats Den Helder, heeft gedurende de openingstijden van het burgervliegveld Den Helder (07.30 uur – 21.00 uur) een *notice* tijd van 15 minuten.

De primaire taak is *offshore* gerelateerde incidenten. *Secundair* staat de *offshore SAR*-helikopter ter beschikking van het Kustwachtcentrum in het kader van de algemene SAR-taak. Dit kan zijn ter ondersteuning van de DHC SAR-helikopter bij grootschalige calamiteiten waaronder zoekacties.

In het kader van deze secundaire taakstelling oefent de bemanning van de *offshore SAR*-helikopter regelmatig met SAR-eenheden die door de Kustwacht worden ingezet en met Defensie, waarbij artsen van de CZSK-organisatie de gelegenheid wordt geboden mee te gaan met trainingsvluchten.

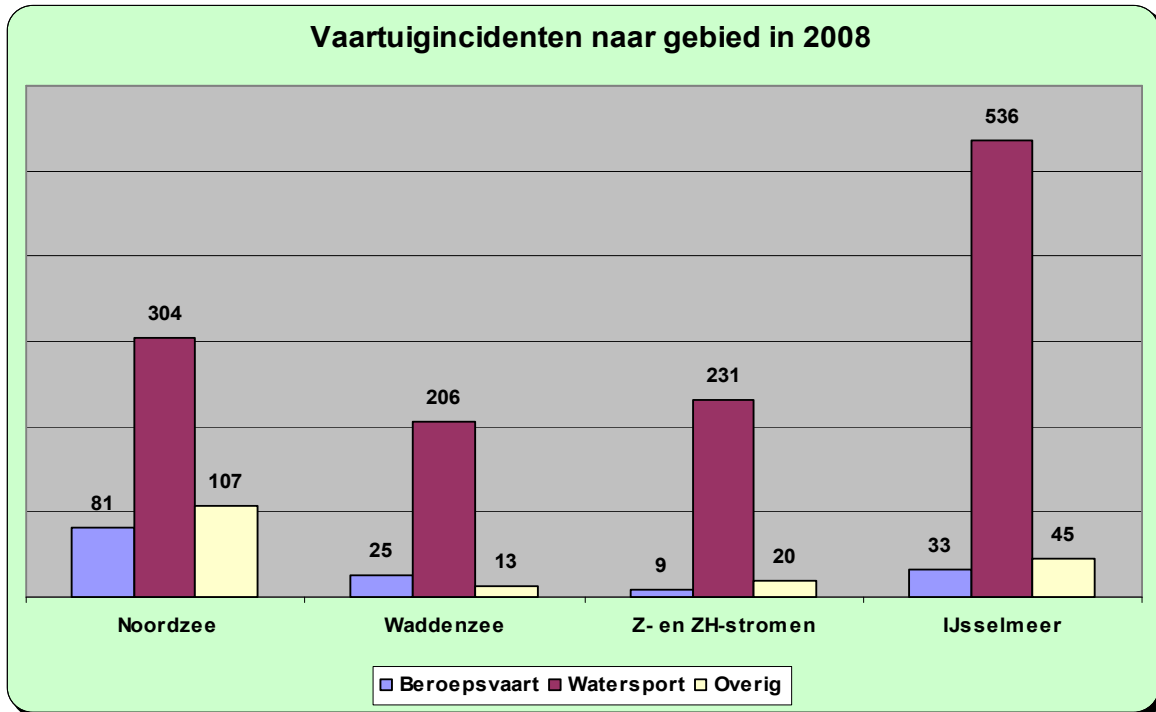
Het nut van deze inspanningen bleek op 15 oktober 2008 aan boord van het kustwachtvaartuig Barend Biesheuvel. Vanwege het niet inzetgereed hebben van een DHC SAR-helikopter werd de *Coastguard OC* ingezet voor het vervoer van een patiënt met brandwonden in het gezicht. Hierbij is volgens protocol de CZSK SAR-arts mee gegaan voor de behandeling van de patiënt.



Foto: *Offshore SAR*-helikopter bezig met een training.

Oefeningen SAR en RIB in 2008. Gedurende het jaar zijn er diverse SAR-, RIB- en veiligheidsoefeningen gehouden waarbij het Kustwachtcentrum betrokken was. Er zijn in totaal **10 dinghydrills**, **19** oefeningen met medewerking van diverse KNRM stations en **4** oefeningen met arrestatieteams en de dienst speciale interventies gericht op nautische aspecten gehouden. Daarnaast hebben DHC SAR helikopters **30** maal hijsoperaties uitgevoerd op het Kustwachtschip "Waker".

In onderstaande grafiek worden SAR-vaartuigincidenten weergegeven per gebied en onderverdeeld naar beroepsvaart, recreatievaart en overig voor zowel de Noordzee als de binnenwateren. Significante scheepvaartincidenten **beroepsvaart** Noordzee worden weergegeven in tabel 1 hoofdstuk 3.4.



Grafiek 3: Vaartuigincidenten naar gebied in 2008.

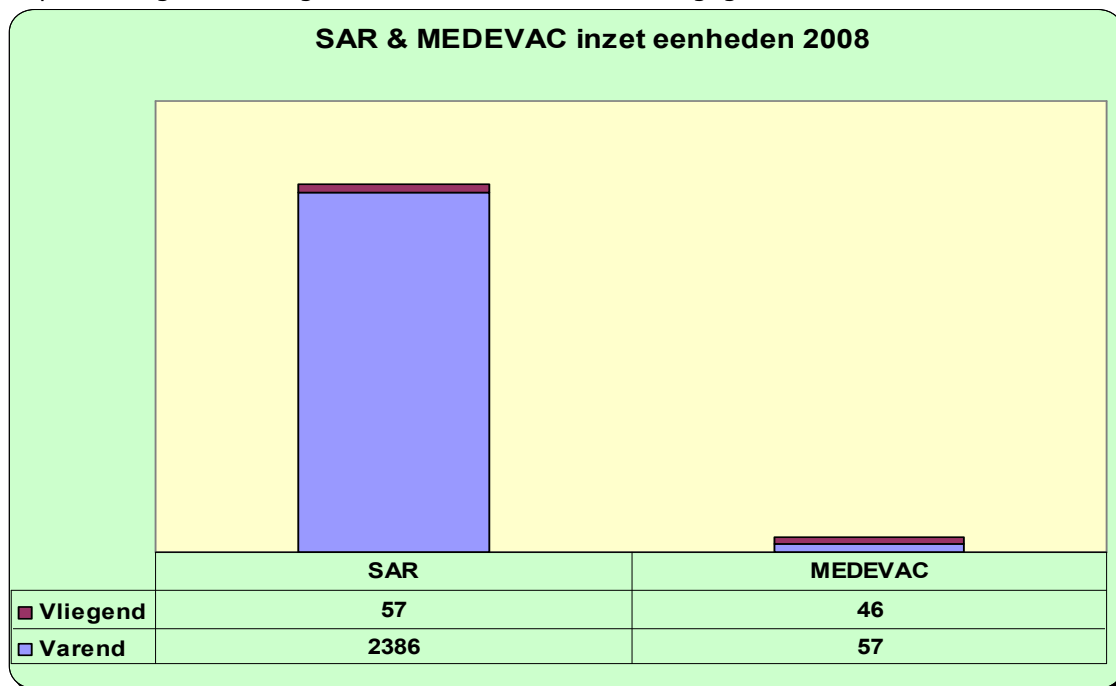
Inzet van eenheden. Tijdens SAR-incidenten zijn in totaal **3124** varende en vliegende eenheden door het Kustwachtcentrum ingezet. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) had bij SAR-acties en medische evacuaties het grootste aantal ingezette eenheden met een totaal van **2084** eenheden.

Een aantal oorzaken van de SAR incidenten zijn motorproblemen **542** keer, surfer in de problemen **115** keer, brand aan boord **20** keer, vastgelopen **490** keer, water maken **42** keer, technische problemen **116** keer een voorwerp in de schroef **54** keer, stuurproblemen **49** keer, man over boord **14** keer, aan- of schadevaring **17** keer en omgeslagen **84** keer.



Assistentie voor een zeiljacht door de KNRM. Foto: Dick Teske

In onderstaande grafiek wordt het aantal ingezette varende en vliegende eenheden voor hulpverlening en redding en medische evacuaties weergegeven.



Grafiek 4: SAR & MEDEVAC inzet eenheden 2008.

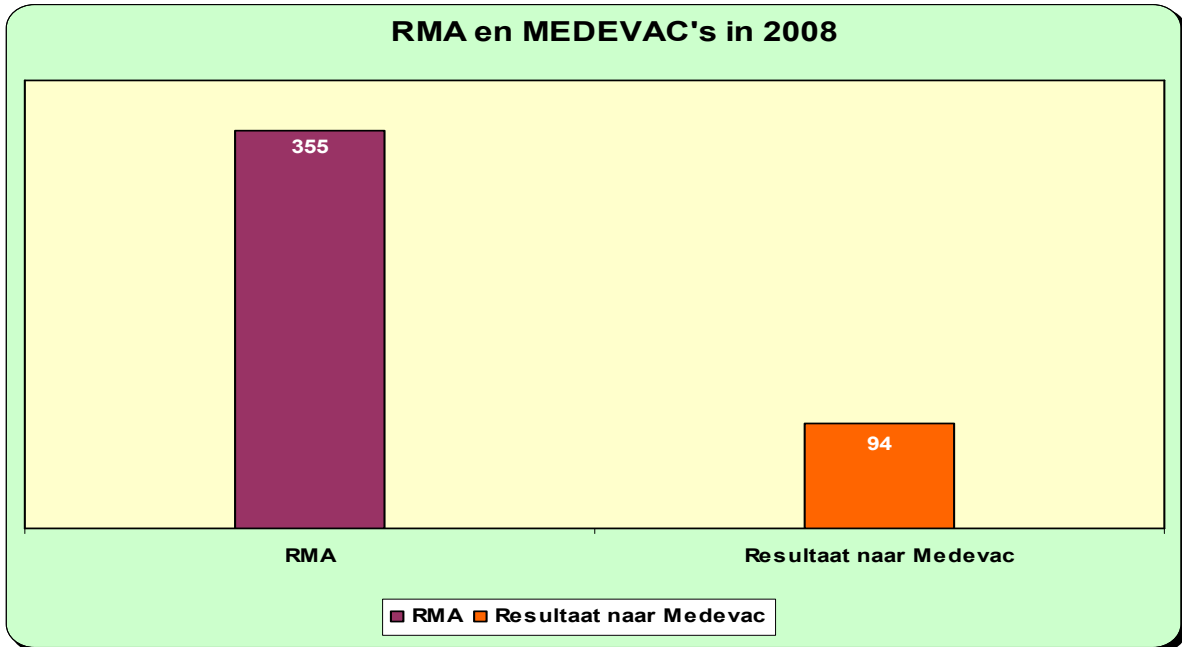
In 2008 is de Lynx SAR helikopter **31** keer ingezet voor SAR-acties en heeft daarin **71** uur gevlogen. De SAR helikopter heeft in 2008 op meer dan **99%** van de gestelde *al*ertijd gestaan. Van de **31** keer dat de Lynx als SAR helikopter werd ingezet was er in **7** gevallen een overschrijding van de gestelde reactietijd variërend tussen de 8 en de 22 minuten. In twee situaties werd, vanwege de niet inzetgereedheid van de Lynx SAR-helikopter, door het DHC de AB 412 SAR- helikopter met als thuisbasis vliegveld Leeuwarden aangeboden als inzetgereede SAR- helikopter.



Foto: De DHC AB-412 SAR helikopter.

In 2008 heeft de Dornier het gehele jaar niet voldaan aan de 1 uurs *notice* tijd voor SAR en RIB. Een onderbezetting bij DNZ luchtwaarnemers en de personele opbouw bij vliegers waren hier de oorzaak van. Het vliegtuig en de bemanning waren het grootste gedeelte van het jaar wel binnen een 3-uurs *notice* beschikbaar.

Radio Medisch Advies (RMA) en Medische Evacuaties (MEDEVAC). Op grond van internationale verdragen en regelgeving is Nederland gehouden een Radio Medische Dienst (RMD) in stand te houden ten behoeve van zeevarenden voor het verlenen van medisch advies in geval van ziekte of ongevallen aan boord van schepen. Het KWC vervult, waar nodig, een actieve rol bij het verstrekken van de in het kader van deze dienstverlening gevraagde adviezen. De RMD wordt verzorgd door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). In het verlengde van de RMA hebben er **94** medische evacuaties plaatsgevonden.



Grafiek 5: RMA en MEDEVAC's in 2008.

3.4 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

Doelstelling. Doelmatige en doeltreffende inzet van beschikbare menskracht en middelen bij de behandeling van rampen en incidenten op de Noordzee met als doel het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee.

Gewenste output. Een tijdige en adequate bestrijding van rampen en incidenten, conform de vastgestelde criteria in de nota uit 2006 "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" van V&W dienst Noordzee. Analyse en evaluatie van de uitgevoerde acties en oefeningen, mede in relatie tot bestaande rampenplannen en regelingen. Registratie van het aantal uitgevoerde acties, beargumenteerde onderbouwing van de genomen maatregelen, aantal vaaruren, aantal vlieguren. Aantal bestede uren en berekende kosten.

Rampenplan Noordzee. In 2008 hebben zich op de Noordzee geen calamiteiten voorgedaan die de toepassing van de wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (wet BON)⁴ noodzakelijk maakte. Op basis van het op de wet BON gebaseerde rampenplan voor de Noordzee is bij diverse incidenten assistentie geboden in de vorm van sleephulp en verkeersbegeleiding. Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) is in 2008 niet voor een daadwerkelijk incident bijgeweest.

Inzet van eenheden. De Kustwacht beschikt voor het bestrijden van rampen en incidenten op de Noordzee permanent over het Kustwachtschip "Waker". Deze zeesleper wordt primair als *Emergency Towing Vessel* (ETV) ingezet. De "Waker" ligt op 15 minuten waarschuwingstijd in de haven van Den Helder als het niet voor Kustwachttaken wordt ingezet.



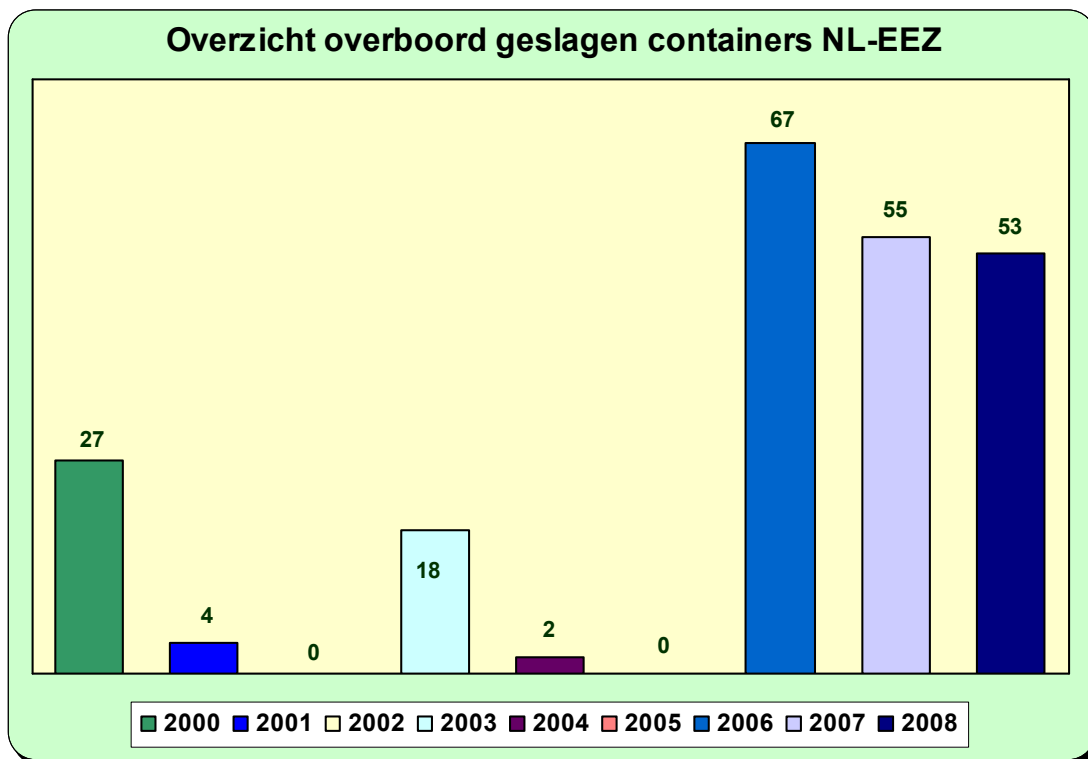
Foto: ETV van de Kustwacht de "Waker".

Bij een weersverwachting van windkracht 5Bft of hoger wordt het schip door het Kustwachtcentrum buitengaats gedirigeerd. Het schip ligt dan veelal ten anker stand-by op lokatie (SOL) nabij het Texel verkeersscheidingstelsel.

Van de **113** drifters op de Noordzee in 2008 is de "Waker" in **17** gevallen ingezet om assistentie te verlenen. De "Waker" is **2** maal commercieel ingezet in 2008. In totaal heeft de "Waker" **3159** uur buitengaats gelegen ten gevolge van een windkracht 5 of hoger. Er waren in 2008 **196** dagen met een windkracht 5 of hoger.

⁴ Wet BON is een wettelijke regeling die onder andere de mogelijkheid geeft aan de Directeur Kustwacht tot onmiddellijk optreden in volle zee ingeval van een (potentieel) ongeval met mogelijke ernstige schadelijke gevolgen voor het milieu. Het werkingsgebied van de wet BON op de Noordzee ligt tussen 51°10'N en 56°N en vanaf de Nederlandse kustlijn tot aan de Engelse TTW.

Realisatie. Op het gebied van incidentenbestrijding is het Kustwachtcentrum in 2008 betrokken geweest bij **72** incidenten, waaronder milieubestrijding **7**, berging **43**, verkeersbegeleiding **1** en observeren **21**. Er werden bij bovengenoemde incidenten in totaal **107** eenheden ingezet. Ook in 2008 waren er twee incidenten met verloren gegane containers. Op 1 maart verloor de *Samskip Explorer* **2** containers en op 9 augustus verloor de *Glasgow Express* **51** containers. Bij beide incidenten was de classificatie van de containers ongevaarlijk.



Grafiek 6: Overboord geslagen containers 2000-2008.

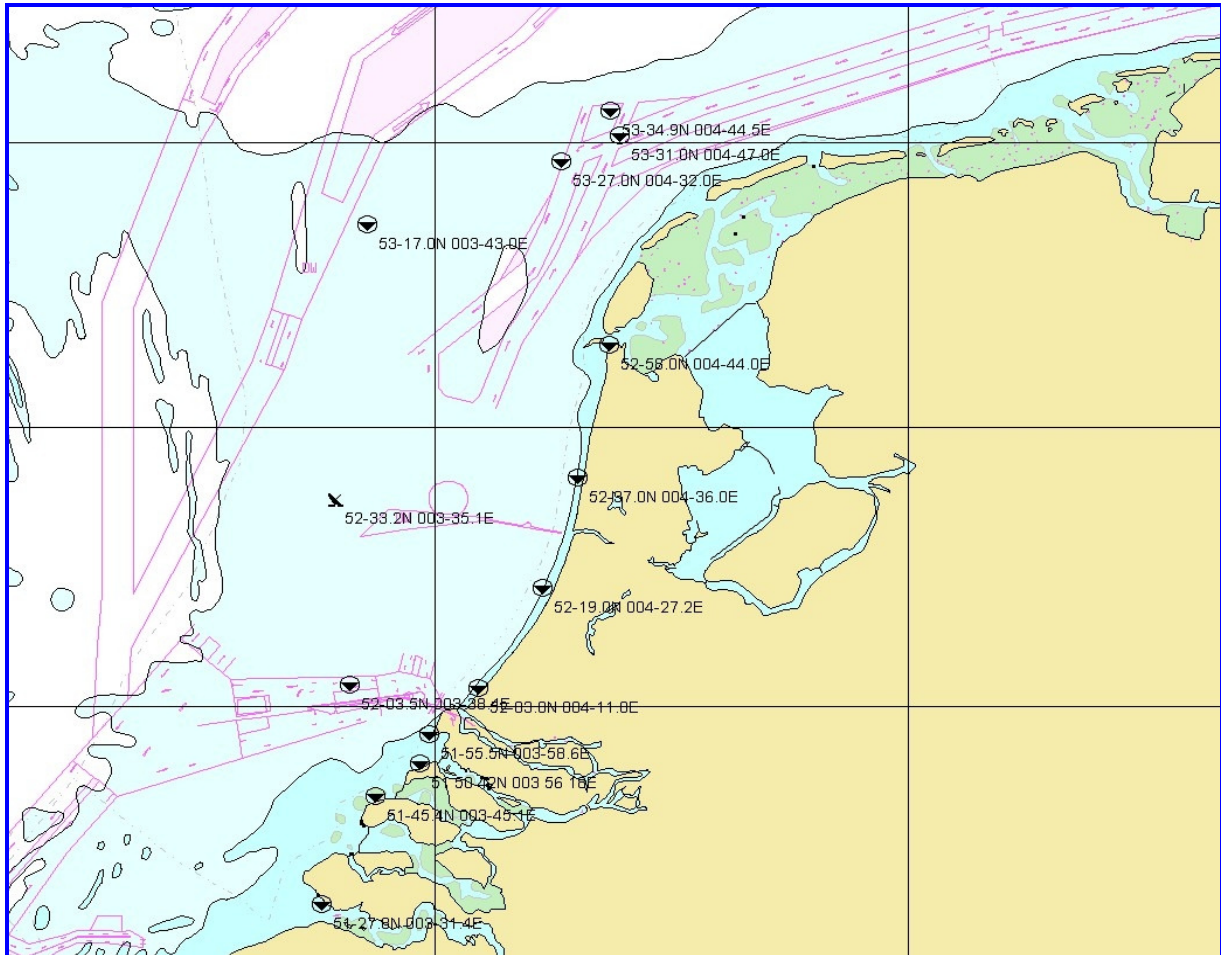
Significante Scheepvaartongevallen Noordzee.

Scheepvaartongevallen op de Noordzee binnen de Nederlandse EEZ in 2008 waarbij **beroepsvaart** betrokken was.

Soort ongeval	Datum	Positie	Schip/schepen	Type schip	Weer
Aanvaring tussen 2 schepen (4)	0105	52-33N 003-35E	Regina/Wilson Malo	Zeiljacht/Bulkcarr.	ZZW 6, goed
	0109	52-03N 003-38E	GO 27/Chemtrans sea	Kotter/Tanker	ZW 6, goed
	0812	53-27N 004-32E	LT 62/Birka Explorer	Kotter/RORO	ZZW 6, goed
	2912	53-31N 004-47E	Sina B/Aquarius B	Cargo/Container	ZW 4, goed
Brand/Explosie (1)	2608	53-35N 004-44E	Silver Pit	Kotter	WZW 5, goed
Stranding (10)	0102	51-56N 003-59E	Zehn Hua 10	Cargo zwaar	W 9, goed
	1703	51-51N 003-56E	GO 20	Kotter	NO 6, nacht
	2605	51-45N 003-45E	YE 137	Kotter	ONO 6, nacht
	1706	52-19N 004-27E	UK141	Kotter	ZW 4, goed
	3107	51-28N 003-31E	Rubino	Tanker	O 4, goed
	2608	52-37N 004-36E	N 57 Spes Nova	Kotter	ZW 5, goed
	0809	52-58N 004-44E	Texelstroom	Voorm. Loodsboot	WZW 6, goed
	2409	53-30N 006-06E	HA 36 Schilhorn	Kotter	ONO 6, goed
	2010	53-31N 006-08E	UK 165	Kotter	ZZW 7, goed
	1411	52-03N 004-11E	YE 137	Kotter	ZW 6, goed
Water maken (3)	0809	52-58N 004-44E	Texelstroom	Voorm. Loodsboot	WZW 6, goed
	1109	53-17N 003-43E	L1 Maria Bork	Kotter	ZO 5, goed
	1411	52-03N 004-11E	YE 137	Kotter	ZW 6, goed
Zinken (1)	0105	52-33N 003-35E	Regina	Zeiljacht	ZZW 6, goed

Tabel 1: Scheepvaartongevallen **beroepsvaart** Noordzee.

Ter verduidelijking van het aantal ongevallen met **beroepsvaart** onderstaande kaart waarbij de posities naast het incident zijn gezet. De kaart geeft een overzicht van het gehele gebied van alle incidenten met beroepsvaart.

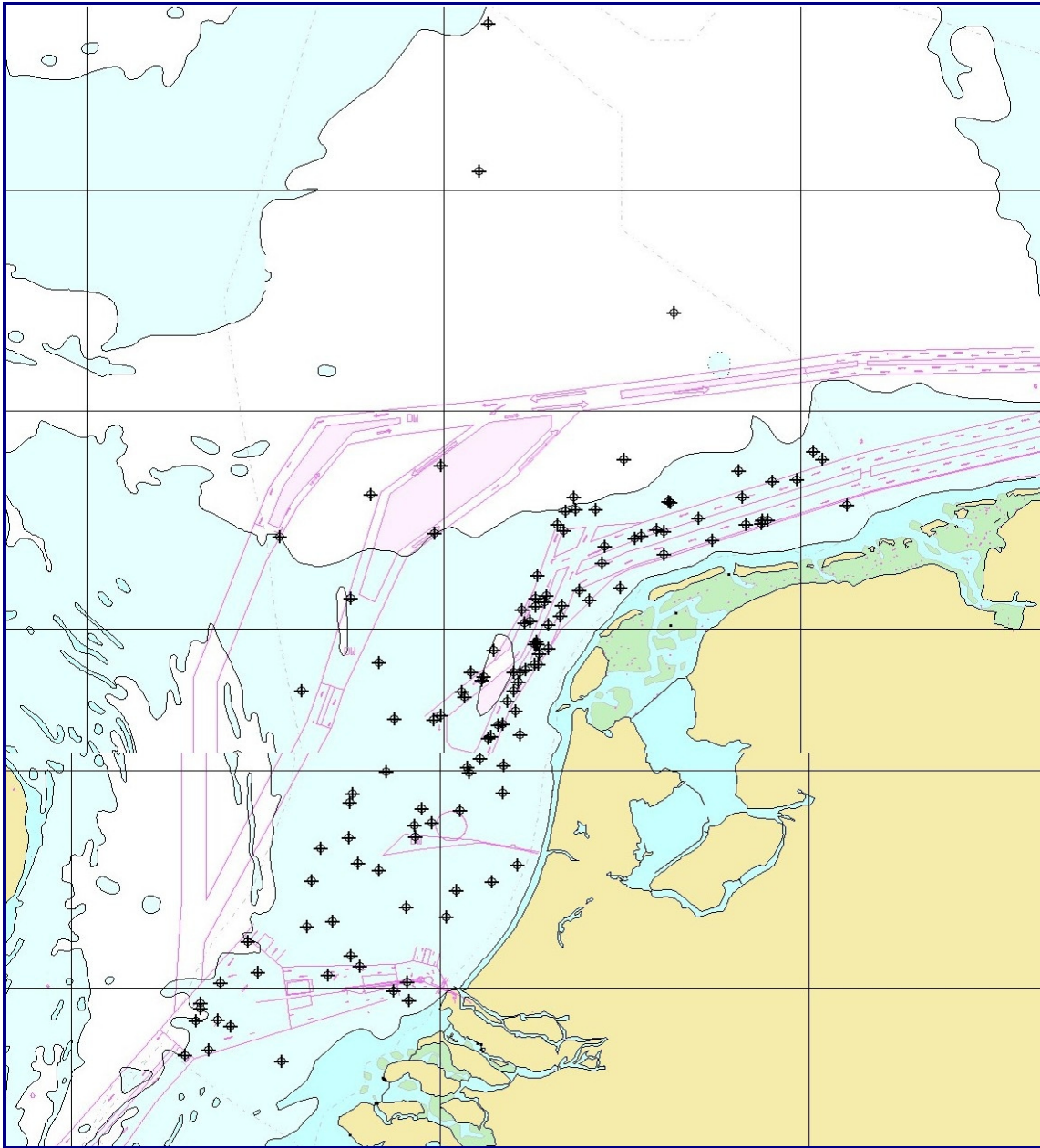


Overzichtsk kaart 1: Overzicht scheepvaartongevallen **beroepsvaart** Noordzee in 2008.

Bijzonderheden: Het zeiljacht Regina*, zie 0105, is na de aanvaring met de Wilson Malo gezonken en is ook opgebracht in de rubriek "zinken". De Texelstroom, zie 0809, en de YE 137, zie 1411, staan beide in de rubriek stranding. Doordat zij water maakten zijn ook deze schepen opgebracht in de rubriek "water maken".

** Op 1 mei omstreeks middernacht ontving het Kustwachtcentrum een melding dat het noodbaken van het zeiljacht Regina was geactiveerd, 35 nm westelijk van IJmuiden. Via diverse maritieme kanalen was er geen contact met het jacht te verkrijgen. De SAR helikopter en diverse reddingsboten werden gealarmeerd en een noodbericht werd uitgezonden. Hierop reageerde het vrachtschip "Tor Petunia" met de melding dat er in genoemde positie een rode lichtkogel was waargenomen. De "Tor Petunia" was ook als eerste ter plaatse en kreeg contact met de opvarenden. Het jacht bleek te zijn overvaren. Met behulp van het AIS systeem op het Kustwachtcentrum werd een mogelijke dader aangewezen en dit vaartuig is later die dag door de waterpolitie op de Westerschelde onderschept. De vier opvarenden zijn door de SAR helikopter op de reddingsboot gezet en naar IJmuiden vervoerd. Na onderzoek bleek het vaartuig inderdaad de dader te zijn van het ongeluk.*

Drifters. In 2008 kwamen er bij het Kustwachtcentrum **113** meldingen van driftende beroepsvaart op de Noordzee binnen. In alle gevallen betrof het schepen met technische mankementen: **21** keer problemen met een brandstof/olie- of koelwaterleiding, **78** keer problemen met de voortstuwing, **7** keer een *total black out* en **4** keer problemen met zuigers, **4** keer vervuiling van filters en **10** keer overig. Het ETV "Waker" is in 2008 **17** x ingezet om assistentie te verlenen bij een drifter.



Overzichtskartaar 2: 113 drifters in 2008 NL-EEZ.

Naast de stijging van **> 70%** in 2007 van het aantal drifters is er ook in 2008 een stijging te zien van **30%** ten opzichte van het aantal drifters in 2007. Voor het merendeel is dit te verklaren uit de bezetting sinds eind 2006 van de handhavingdesk in het Kustwachtcentrum. De combinatie van een handhavingfunctionaris uitgerust met AIS en in samenwerking met het CCC zorgt ervoor dat er scherper dan voorheen gekeken wordt naar "bijzondere scheepsbewegingen" zoals het gedrag van een drifter.

Verloren gegane scheepsuitrusting. In 2008 ontving het Kustwachtcentrum **43** meldingen over verloren ankers en kettingen. Een enkele keer wordt een anker of ketting bij het anker opgaan mee 'opgevist'. In 2008 zijn **2** meldingen ontvangen over gevonden ankers of stukken ketting. Naast het verloren gaan van ankers en kettingen heeft het Kustwachtcentrum in 2008 nog **80** meldingen gehad van verloren gegane scheepsuitrusting en werden **3** gevallen meldingen ontvangen van aangetroffen scheepsuitrusting.

Explosieven. Het Kustwachtcentrum heeft in 2008 **248** meldingen ontvangen van vondsten van explosieven: **210** op het Belgische en Nederlandse- verantwoordelijkheidsgebied en **38** op het Engelse gebied. Van deze aantallen zijn er **182** geruimd, waarvan **173** op het Belgische en Nederlandse deel en **9** op het Engelse deel. In het kader van de explosievenregeling⁵ werd in totaal 30 x een premie uitgekeerd, 27 keer het bedrag van een 1^e melding ad € 181,51 = **€ 4900,77** en 3 x een 2^e melding in dezelfde week ad € 45,00 = **€ 135,00**.

De **248** meldingen in 2008 tegenover **138** meldingen in 2007 betekent een toename van meldingen van explosieven met **80%**. Deze toename is grotendeels op het conto te schrijven van de zandwinvaart voor de Nederlandse kust. Het aantal opgezogen granaten door de zandwinvaart is explosief toegenomen.



Foto: Zandsuppletie door de Geopotis 15 voor de Nederlandse kust.

⁵ De premies van de Bijstands- en bijdrage regeling opgeviste explosieven worden uitgekeerd door Rijkswaterstaat. Deze uitgaven zijn geen onderdeel van de begroting van de Kustwacht.

Maritieme hulpverlening

Hieronder wordt een overzicht gegeven van een aantal voorvallen in 2008 van maritieme hulpverlening.

NOORDZEE

Zware lading schip "Zehn Hua 10" gestrand 02-02-2008

Op 1 februari bij aankomst rede Hoek van Holland verneemt de kapitein van de "Zehn Hua 10", een schip geladen met containerkranen, dat in verband met de voor zijn schip geldende windrestrictie hij niet de haven van Rotterdam kan binnenlopen. De kapitein besluit ten anker te gaan in ankergebied nummer 4. Rond middernacht merkt men, nadat de wind is toegenomen, dat de ankers krabben en het schip niet meer op zijn plaats blijft liggen. Het schip beweegt met een snelheid van 2 knopen richting de kust. Hierop worden de reddingboten van de KNRM stations Hoek van Holland en Stellendam gealarmeerd. Ook het kustwachtvaartuig "Waker" en een SAR-helikopter van het DHC worden ingezet. Rond 02.15 uur strandt het schip op de Maasvlakte. In de dagen na de gronding worden er verschillende pogingen gedaan het schip weer vlot te trekken. Pas nadat er een sterkere sleepboot vanuit Duitsland ter plaatse is en er gedeeltelijk is ontballast, lukt het de "Zhen Hua 10" los te trekken. Op 5 februari meert het schip af aan de Euromax terminal te Rotterdam.



Foto: Het zware lading vrachtschip Zehn Hua 10 in de problemen bij de Maasvlakte t.h.v. Hoek van Holland.

NOORDZEE

Drifter langs grens veiligheidszone platform L7Q (Noordzee) 30-9-2008

Op dinsdag 30 september 2008, omstreeks 21.45 uur, ontving het kustwachtcentrum een bericht over een vaartuig dat "not under command" (NUC), is driftende, zou zijn. Het bleek te gaan om het m.s. "Ice Flowers" met aan boord 13 opvarenden in een positie zo'n 45 nautische mijlen noordwestelijk van Den Helder. Deze positie is in de nabijheid van een concentratie mijnbouw (*offshore*) installaties. Relevante installaties zijn door het KWC direct ingelicht, zodat deze hun maatregelen konden treffen. Ook het kustwachtvaartuig Waker is direct naar de plaats van het incident gestuurd, maar deze was op dat moment op 40 mijl afstand en kon daarom pas ongeveer 4 uur later ter plaatse zijn.

Tijdens de contacten met de *Ice flowers* bleek dat het driften al enige uren aan de gang was. Het schip werd door de harde westelijke tot noordwestelijke wind (8 Bft) in oostelijke richting verzet. Aan boord bevond zich geen lading, het schip was in ballast.

Gedurende het verloop van de volgende uren bleef de situatie onveranderd, d.w.z. het schip bleef driftende in een oost-zuidoostelijke richting, passeerde daarbij enkele platformen op een veilige afstand maar lag inmiddels aan op het platform L7Q van de maatschappij Total E&P met aanboord 21 personen. Naast dit platform stond tijdelijk (onderling verbonden) het "rig" *Seafox 2* met 175 personen aan boord. Toen rond 23.00 uur bleek dat de *Ice Flowers* niet wilde ankeren – de kapitein was bang dat het anker zou gaan krabben, en onderwaterkabels beschadigd konden raken – is in overleg met de betrokken platformen en hun maatschappij begonnen met de voorbereidingen voor een mogelijke noodzakelijke evacuatie. Daartoe zijn zowel de SAR DHC helikopter als de offshore SAR helikopter gealarmeerd. Op het KWC werd het OT-team bij elkaar geroepen. Uiteindelijk is de *Ice Flowers*, zonder iets te raken, op ongeveer 500 meter afstand langs het platform gedreven. In die tussentijd was reeds begonnen met de evacuatie van de betrokken *offshore*-installaties. Toen het gevaar omstreeks 01.00 uur (1 oktober) geweken was is er verder afgeschaald.

Later die nacht heeft de eigenaar een contract afgesloten met de Fa.Svitzer. Als gevolg daarvan heeft de Waker het schip naar Den Helder gesleept, waar het in de loop van de avond van 1 oktober is binnengelopen. Hierbij werd dankbaar gebruik gemaakt van de door de Rijkshavenmeester van Den Helder geboden assistentie en faciliteiten. Deze opstelling past uitstekend in de bedoelingen van de „guidelines on places of refuge” (IMO resolutie 949).



Foto: De "Ice Flowers" aan de ketting in de haven van Den Helder.

IJSSELMEER

Man overboord in vaargeul Pampus (IJsselmeer) 05-05-2008

Op 5 mei slaat een matroos van het binnenvaartschip "Lorena" bij het dekschrobben overboord. Een toegeworpen reddingboei en het achterna springen van de matroos door een passant van een zeiljacht levert niets op. De "Lorena" zendt direct een "Pan Pan" uit wat opgepikt wordt door het Communicatie en Coördinatie Centrum (CCC) van de Kustwacht. Direct hierop wordt een grootscheepse reddingactie op touw gezet onder leiding van het CCC; 4 reddingsbrigades, 2 duikteams, 2 particuliere brigades, 1 KLPD boot, 3 KNRM boten, 2 traumahelikopters en 2 SAR helikopters worden gealarmeerd. Ook de hulpverleningsorganisaties aan land worden opgeschaald. Er wordt door het KLPD in samenwerking met de particuliere reddingbrigade HOGÉ direct gestart met het dreggen naar het slachtoffer. Het slachtoffer wordt na 45 minuten opgedregd, gereanimeerd en naar het ziekenhuis gebracht. Bij aankomst in het ziekenhuis bleek de patiënt te zijn overleden.

Ultra light vliegtuig neergestort Hoornse Hop 14-09-2008

Op zondagmiddag 14 september rond het middaguur stort een ultra light vliegtuig neer in het Hoornse Hop nabij Hoorn. Het KWC wordt op de hoogte gesteld door rechtstreekse meldingen van ooggetuigen en een telefonische melding van de meldkamer Noord-Holland noord (NHN). Een dergelijk incident vereist inzet van zowel land- als waterpartijen. Al vrij snel wordt er opgeschaald naar GRIP 3. De hulpverlening op het water was snel en in groten getale aanwezig. De reddingboten hebben vervolgens bijna 3 uur naar het wrak gezocht. In de loop van de middag en vroege avond werden 2 slachtoffers uit het vliegtuig geborgen.

Nederlandse kustwacht speelt prominente rol bij reddingsactie op de Atlantische oceaan 26 oktober 2008

Op zondagavond 26 oktober ontving het kustwachtcentrum via een satelliet een noodoproep van het onder de vlag van Togo varende schip "Prince Karim". Het schip gaf aan zinkende te zijn te zijn op ongeveer 650 kilometer west van de Kaap Verdische Eilanden. Aan boord bevonden zich 11 personen. Aan het Engelse Kustwacht station Falmouth werd gevraagd via satelliet een speciale uitzending te verzorgen om andere schepen in dat gebied te attenderen op de noodoproep en indien mogelijk hulp te verlenen. Aan de Amerikaanse Kustwacht in Norfolk werd gevraagd een overzicht te geven van eventuele schepen in het betreffende gebied. Aan de hand hiervan werd door het Kustwachtcentrum in Den Helder rechtstreeks contact opgenomen met het Maltese schip "Sea Wave". Binnen het uur was dit schip ter plaatse, maar de "Prince Karim" was toen reeds gezonken en de bemanning was in reddingsvlotten gestapt. De "Sea Wave" is direct gestart met een zoekactie en heeft 10 van de 11 opvarenden gered, 1 persoon werd niet gevonden. De gezagvoerder van het gezonken schip heeft de scheepsramp helaas niet overleefd. Hij was ernstig gewond en is overleden aan boord van de "Sea Wave". Dat schip heeft na de zoekactie zijn reis vervolgd naar de havenplaats Lomé in Togo. De "Prince Karim" was met een lading hout onderweg van Georgetown (Guyana) naar Vlissingen. Gebleken is dat het Kustwachtcentrum in Den Helder de enige instantie was die de noodoproep van het zinkende schip heeft ontvangen.

Internationale samenwerking en de huidige satellietssystemen ten behoeve van nood en veiligheid op zee, hebben wederom aangetoond dat coördinatie bij hulpverlening op afstand succesvol kan zijn.

B. Nautisch beheer

Onder het nautisch beheer vallen de verkeersdiensttaken, vaarwegmarkering en het zeeverkeersonderzoek.

3.5 Verkeersdiensttaken

Het doel van de verkeersdiensttaak is het scheppen van voorwaarden voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer langs de kusten, van en naar de Nederlandse havens. De Directeur Kustwacht (DKW) is in het Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) aangewezen als Rijkshavenmeester voor de territoriale zee buiten de aanloopgebieden. In deze functie verleent de DKW onder andere toestemming voor de uitvoering van bijzondere transporten en evenementen. Ook wordt de DKW betrokken bij het overleg over allerlei projecten en activiteiten binnen de Nederlandse EEZ. Cijfers aangaande het bewaken van het scheepsroutingsysteem en het aantal overtredingen daarbij worden vermeld in het handhaving gedeelte scheepvaart van hoofdstuk 4.

Gewenste output. Handhaving van (zoveel mogelijk) de bestaande niveaus van vlotheid en veiligheid: maximaal 20 significante ongevallen per jaar⁶.

Realisatie. De laatste jaren wordt steeds duidelijker dat de exploitatiedruk op de Noordzee verder toeneemt. Vandaar dat de Kustwacht alert is op alle ontwikkelingen en daar waar noodzakelijk maatregelen treft, dan wel voorwaarden stelt aan de uitvoering van bepaalde werkzaamheden om risico's zo veel mogelijk te beperken.

Algemeen. Vooral nog was er in het laatste kwartaal van 2008 weinig te merken op de Noordzee van afnemende activiteiten. Werkzaamheden zoals proefboringen naar olie en gas, de uitvoering van seismische operaties, de aanleg van nieuwe pijpleidingen voor gastransport en de voorbereidingen voor de bouw van nieuwe mijnbouwinstallaties gingen onverminderd door.

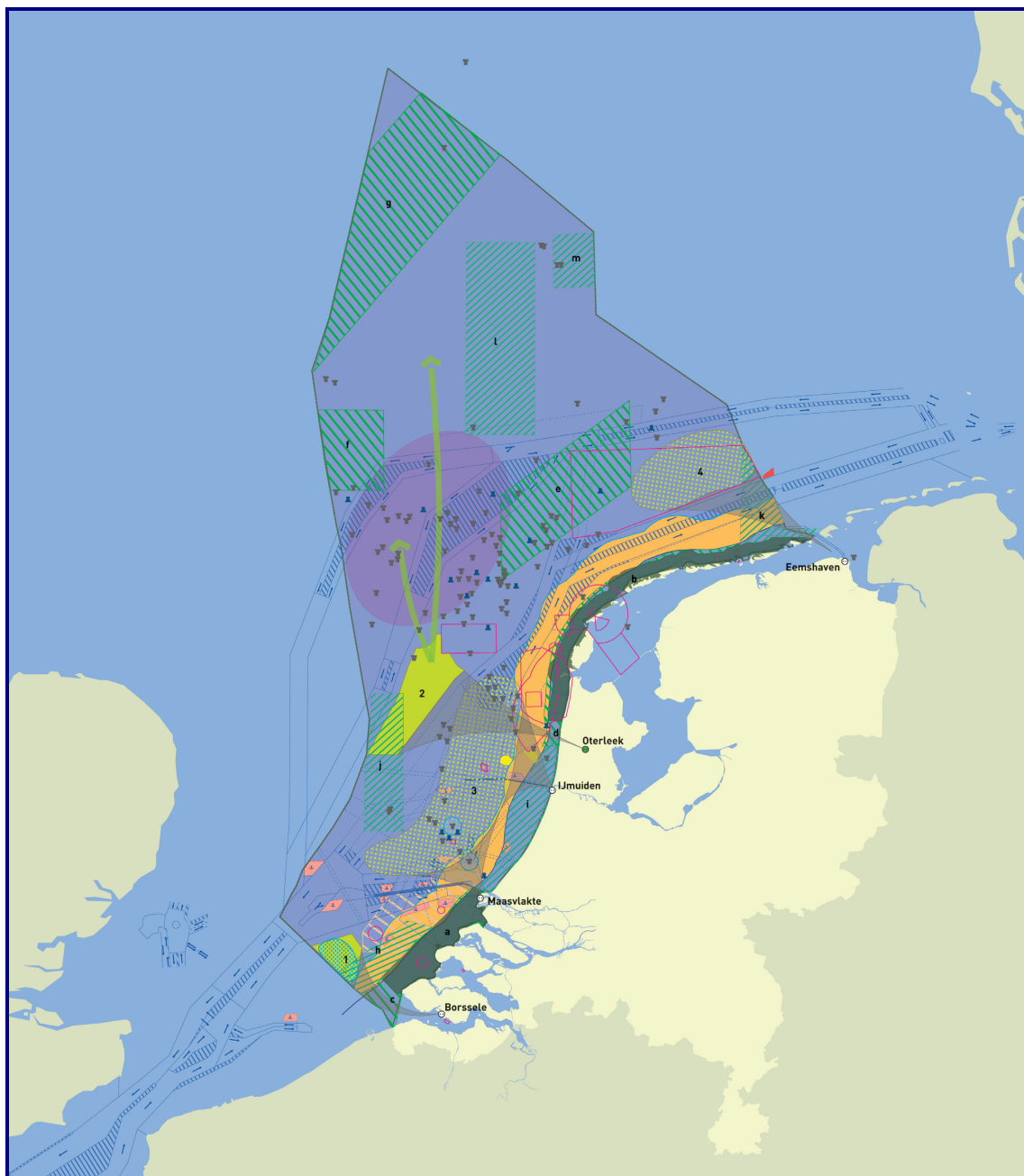
Ook de scheepvaart toonde geen opmerkelijke verschillen behoudens het feit dat de bezettingsgraad van de ankergebieden bij Rotterdam en IJmuiden sterk toenam.

Piraterij. In juli 2008 is het draaiboek "Behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee" door de Tweede Kamer goedgekeurd en met onmiddellijke ingang van kracht geworden. Het Kustwachtcentrum in Den Helder vervult binnen dit draaiboek de "één loketfunctie", dat wil zeggen dat zij zorg draagt voor de communicatie en informatie-uitwisseling tussen de aanvrager en de overheid.

Alhoewel het draaiboek geldt voor alle zeegebieden wereldwijd, zijn sinds oktober 2008 vrijwel alleen bijstandsaanvragen voor de Golf van Aden ontvangen. In totaal heeft het Kustwachtcentrum in het laatste kwartaal van 2008 **45** bijstandsaanvragen ontvangen waarvan **44** uit de Golf van Aden en **1** voor de West Afrikaanse kust bij Nigeria.

⁶ Zie tabel 1 onder 3.4.

Windturbineparken. In het nationaal waterplan dat momenteel door de overheid wordt opgesteld komt een Noordzeeparagraaf. Hierin zullen de toekomstige activiteiten en de daarvoor benodigde ruimte op de Noordzee worden opgenomen. Voor windturbineparken (2e fase 6000 MW) is een aantal potentiële zeegebieden in beeld gebracht. Sommige van deze gebieden zijn inmiddels bestemd voor het winnen van windenergie, naar andere gebieden wordt een nadere studie verricht of deze gebieden niet in conflict komen met andere gebruikersfuncties op de Noordzee.



Overzichtskartaar 3: Noordzee structuurvisiekaart beleidskeuzes. Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Noordzee.

3.6 Vaarwegmarkering

Het doel van de vaarwegmarkering is het bevorderen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Daartoe worden grenzen van vaarwegen, de voor de scheepvaart gevaarlijke obstakels dan wel bepaalde gebieden gemarkeerd. Deze markeringen dragen, in samenhang met andere nautische verkeersinstrumenten, bij aan een vlotte routing van het scheepvaartverkeer.

Gewenste output. Uitvoering van het vaarwegmarkeringsplan voor de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in het STZ, het in stand houden van de vaarwegmarkering, het verhelpen van storingen en het verzorgen van incidentele (wrak) betonning. Het in stand houden geschiedt binnen de (inter)nationale kaders (IALA) ten aanzien van beschikbaarheid en functionaliteit in relatie tot het "vaarwegmarkeringsplan Noordzee".

Realisatie. Er zijn diverse aanpassingen gerealiseerd in de aanloop naar de werkzaamheden voor de Maasvlakte 2. Op 1 juli 2008 is het nieuwe verkeersscheidingsstelsel (VSS) in de aanloop naar Hoek van Holland van kracht geworden. Bijzonderheden hierover worden opgenomen in het Vaarwegmarkeringsplan Noordzee – versie 2009.

Storingmeldingen op het gebied van vaarwegmarkering Het aantal keren uitval in 2008 bedroeg **125** keer. De gemiddelde beschikbaarheid in de IALA-categorie 2 t/m 4 bedroeg **>99.8 %**.

Markering werkgebied Maasvlakte 2 Medio 2008 is een werkgebied ten westen van de huidige Maasvlakte ingesteld en gemarkeerd met vier cardinale lichtboeien.

Aanpassen markering oversteekplaats jachten bij Hoek van Holland In het kader van de aanleg van de Maasvlakte 2 zijn de west cardinale lichtboei MV en de lichtboei MN 1 beiden verlegd naar een nieuwe positie.

Aanpassen markering VSS aanloop Hoek van Holland De aanpassingen betroffen een verschuiving naar het westen van het Maas West Inner en Outer VSS en een verschuiving en verlenging in noordelijke richting van het Maas Noord VSS. Tevens werd er ook een nieuw VSS ingesteld te weten het Maas Noordwest VSS. De noodzakelijke betonningsaanpassingen werden op 1 juli uitgevoerd door de Rotterdam en de Frans Naerebout.

Werkzaamheden t.b.v. de Kustwacht Een opsomming van zaken die de VMD in 2008 uitvoerde mede op indicatie van het Kustwachtcentrum zijn: het assisteren van diverse vissersschepen die met hun vistuig vastzitten aan de boeien VL 3 en BS 7. Assistentie bij een jacht met een gebroken mast, het opruimen van hout in de TE-route, het bergen van een driftende Engelse boei, het bergen van een driftende Belgische boei bij Goeree, het verlenen van assistentie bij het zoeken naar een vermist persoon bij de pieren van Scheveningen en het uitzetten van twee wrakboeien, waarvan 1 met racon, bij het gezonken jacht Qubio oost van de indusbank noord.



Foto VMD: Assistentie van de VMD bij de berging van een gebroken mast van een zeiljacht.

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van **148** projecten en/of activiteiten die in 2008 werden uitgevoerd of waarbij de Kustwacht bij de voorbereiding betrokken was. Ter vergelijking zijn de cijfers van 2007 ook in deze tabel meegenomen.

Noordzee project of activiteit	2007	2008
Seismologische operaties	7	7
Proefboringen	8	18
Plaatsing permanente mijnbouwinstallaties	6	4
Pijplegoperaties	6	8
Installatiewerkzaamheden	4	9
Andersoortige installaties	1	1
Duik- en onderwaterwerkzaamheden	15	23
Windturbineparken (pre- en bouwactiviteiten)	13	16
Kabelleg- en reparatiewerkzaamheden	3	11
Bergingswerkzaamheden	4	5
Bijzondere transporten	9	8
Evenementen op zee	37	36
Totaal	113	148

Tabel 2: Overzicht van projecten en/of activiteiten Noordzee in 2007 en 2008.

3.7 Zeeverkeersonderzoek

De doelstelling van deze taak is het inwinnen van beleidsondersteunende informatie teneinde DGLM en/of Rijkswaterstaat Noordzee in staat te stellen een positieve bijdrage te leveren aan een vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaartverkeer op de Noordzee. In 2008 werden de diverse rapportages met betrekking tot de ongeval- en verkeersgegevens over de scheepvaart op de Noordzee verstrekt. Waar nodig werd het gehele jaar door informatie verzameld door rijksvaartuigen. Ten behoeve van scheepvaart- en risicoanalyses werd aan het *Maritime Research Institute* (MARIN) AIS data afkomstig van het Kustwacht AIS netwerk ter beschikking gesteld.

3.8 Samenvatting uitvoering dienstverleningstaken

PRODUCTEN	PRESTATIE INDICATOREN 2008	VOLDAAN	TOELICHTING
Nood-, spoed en veiligheidsverkeer	Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen en het aantal keer dat de norm van 3 minuten voor DSC berichten en 5 minuten voor inmarsat-C berichten is overschreden	Nee	In 11 van de 131 inmarsat-C berichten is niet voldaan aan de alertijd van 5 minuten
	Aantal gegronde gebruikersklachten	Ja	Er is voldaan aan de alertijd DHC
	Aantal uur dat er onvoldoende SAR capaciteit beschikbaar is geweest varende en vliegend	Ja	Geen
Opsporing en redding (SAR)	Aantal uur dat er onvoldoende SAR capaciteit beschikbaar is geweest varende en vliegend	Ja	KNRM 100% inzetbaar geweest
		Nee	78 uur geen SAR H/C
		Nee	655 uur geen R3 Dornier 228
	Aantal keer dat er voor het Kustwachtvliegtuig niet is voldaan aan de 1 uurs notice		Er is in 2008 geen 1-uurs notice van kracht geweest
	Aantal keer dat er door de helikopter niet is voldaan aan de gestelde reactietijd	Nee	Op een totaal van 31 alarmeringen heeft de SAR H/C in 7 gevallen gevallen niet voldaan aan de gestelde alertijd
	Aantal keer dat een drenkeling binnen- en buiten het uitgezette zoekgebied wordt gevonden	Nee	Er heeft zich 1 incident voorgedaan waarbij de twee personen buiten het uitgezette zoekgebied werden gevonden
	Aantal aangevraagde RMA's en het aantal keer dat de norm van 5 minuten is overschreden	Ja	355 aangevraagde RMA's
Rampen- en incidenten bestrijding (RIB)	Aantal klachten arts over de hulpverlening	Ja	Geen
	Aantal weken dat er onvoldoende olie-opruim capaciteit beschikbaar is geweest	Ja	Geen
	Aantal keer dat het OT is geactiveerd en het aantal keer dat niet is voldaan aan de gestelde norm van 90 minuten	Nee	Het OT is 1 x geactiveerd, er is geen plan van aanpak voorlegd aan de voorzitter van het RBN
	Aantal opgemaakte evaluatierapporten	Nee	4 rapporten van 16 incidenten
Maritieme hulpverlening	Opmaaktermijn en een kwalificatie	Ja	Termijn en kwalificatie goed
	Aantal keer dat er een ETV op station heeft gelegen en aantal keer dat er niet is voldaan aan de norm	Nee	1 x (20 uur) niet voldaan aan de norm. Het ETV heeft 3159 uur SOL gelegen
	Aantal keer dat er van een ETV gebruik is zowel commercieel als in opdracht van het KWC	Ja	ETV is 1 x commercieel ingezet en 17 x op gezag van het KWC
Verkeersdienst-taken	Aantal uur dat het Kustwacht AIS netwerk niet beschikbaar is geweest	Ja	Gehele jaar beschikbaar geweest
	Aantal vergunningaanvragen en aantal keer dat voorgeschreven maximale termijn van 6 weken is overschreden	Ja	44 vergunningaanvragen, geen termijn overschreden
Vaarweg-markering	Jaarlijkse controle op de actualiteit van het vaarwegmarkeringsplan	Ja	
	Jaarlijkse controle op de actualiteit van de operationele overeenkomst met DNZ	Ja	
	Aantal storingsmeldingen en aantal keer dat meldingen buiten de IALA normen zijn verholpen	Ja	125 storingsmeldingen, gemiddelde Beschikbaarheid was 99.8%.
Zeeverkeers-onderzoek	Uiterlijk 31 januari door DNZ ontvangen rapportage significante ongevallen Noordzee	Ja	

Legenda: De 4 gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

- GROEN** : geen knelpunt, uitvoering taken conform behoefte (100%).
- GEEL** : beperkingen die uitvoering taken hebben beïnvloed (90% - 99%).
- ORANJE** : beperkt knelpunt: taakuitvoering niet volledig mogelijk (70 - 90%).
- ROOD** : knelpunt: taakuitvoering niet conform opdracht (< 70%).

3.9 Verantwoording en beheersmaatregelen naar aanleiding van niet gerealiseerde prestatie indicatoren (PIN's) 2008

Naar aanleiding van het buiten het zoekgebied aantreffen van een drenkeling is er intern de Kustwacht een evaluatie geweest van dit incident. Hieruit is gebleken dat SARIS (*Search and Rescue Information System*) geen rekening houdt met uitstroom van rivieren en watermonden. Ook met een mogelijke extra snelheid (zwemmen) van het te vinden object wordt geen rekening gehouden. Het ingestelde zoekgebied van 0.7 nm was na de vondst na 2 uur op 1.2 nm van de twee duikers dan ook te klein gebleken. Als beheersmaatregel heeft het Kustwachtcentrum de operationele teams in het CCC op de hoogte gebracht van deze omissie in het systeem. Als tweede maatregel is bovenstaande situatie ingebracht in het trainingsprogramma voor nieuwe- en bestaande team-trainingen.

Naar aanleiding van het feit dat het Operationeel Team werd geactiveerd en er geen plan van aanpak binnen de afgesproken tijd is voorgelegd aan de voorzitter van de RBN. Het is een feit dat het OT-team bij elkaar werd geroepen bij het incident met de "Ice Flowers", het op drift geraakte schip, zie 3.4. Na aankomst van het OT-team op het KWC stabiliseerde de situatie zich echter dermate positief dat het OT-team na 60 minuten weer werd bedankt. Als beheersmaatregel naar aanleiding van dit incident is er ten eerste met de dutyofficier een afspraak gemaakt over de registratie van tijden van informeren en activeren van het OT-team daarnaast heeft de leiding van het KWC richting de voorzitter van het RBN het boetekleed aangetrokken en lering getrokken uit deze situatie.

Naar aanleiding van het feit dat er door de DHC helikopter in 7 van de 31 situaties niet is voldaan aan de gestelde reactietijd. Als beheersmaatregel is een aandachtsmemo aangaande deze voor de Kustwacht bijzonder ongewenste situatie uitgegaan naar de *duty-* en *watchofficers* van het CCC om hier scherper op te reageren en de leiding van het KWC daarover direct te informeren. Daarnaast zal er in 2009 per maand iedere overschrijding worden vastgelegd en besproken met de liaison van CZSK in het liaisonoverleg.

Naar aanleiding van het niet in alle gevallen opmaken van een evaluatierapport is als beheersmaatregel een medewerker van het Kustwachtcentrum m.i.v. januari 2009 in een werkgroep van DNZ vertegenwoordigd om te evalueren in welke situaties een evaluatierapport gewenst is. Ter verduidelijking van deze 16 incidenten **beroepsvaart** Noordzee waren er 10 strandingen waarvan 7 werden veroorzaakt door de visserij.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat aan het overgrote deel van de dienstverleningstaken van het dienstverleningsplan conform de overeengekomen randvoorwaarden zijn uitgevoerd. De genomen beheersmaatregelen in 2008 zullen er voor moeten zorgen dat knelpunten in 2009 minder zullen voorkomen en adequater worden aangepakt.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSTERREIN HANDHAVING

4 BELEIDSTERREIN HANDHAVING

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van het Handhavingplan 2008. Het Handhavingplan is opgesteld door de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN). Het beleidsterrein omvat een viertal resultaatgebieden:

- a) algemene handhaving (AHH);
- b) milieu;
- c) verkeer & veiligheid;
- d) visserij.

Binnen deze resultaatgebieden worden een achttal handhavingstaken onderscheiden:

1. douane controle- en surveillancetaak;
2. grensbewaking;
3. algemene politietaak;
4. milieuwetgeving;
5. wetgeving scheepvaartverkeer;
6. wetgeving uitrusting schepen;
7. visserijwetgeving;
8. mijnbouwwetgeving.

De Kustwacht oefent de bovenstaande taken uit met inachtneming van het stelsel van afspraken en bepalingen in het Besluit Instelling Kustwacht en diverse handhaving-instrumenten van de eindverantwoordelijke departementen. Het strafrechtelijk optreden van de Kustwacht vindt altijd plaats onder het gezag van de Officier van Justitie Zeezaken.

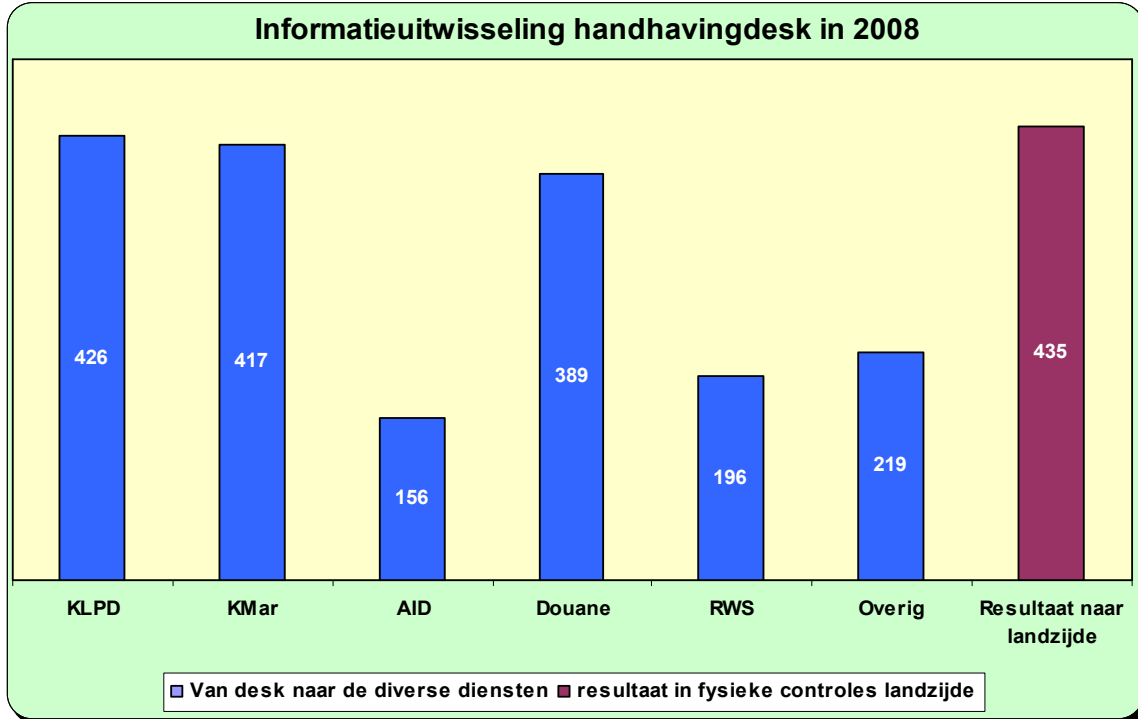
Om bovenstaande taken uit te kunnen voeren heeft het Kustwachtcentrum de beschikking over varende en vliegende eenheden. Daarnaast verrichten de medewerkers van de handhavingdesk op het Kustwachtcentrum een coördinerende rol bij de aansturing van eenheden in bovengenoemde gebieden en vervullen zij o.a. met behulp van het *Automatic Identification System* (AIS) een actieve rol bij de handhaving van de wetgeving m.b.t. het scheepvaartverkeer op de Noordzee.

Verder is van groot belang bij het aandachtsveld milieu als onderdeel van de uitvoering van surveillancevluchten met de Dornier de gegevens⁷ die via de Dienst Noordzee van het *European Maritime Safety Agency* (EMSA) komen en waar terdege rekening mee wordt gehouden bij de planning van surveillancevluchten.

In de volgende paragrafen wordt de realisatie met de bijbehorende bijzonderheden per taakveld nader toegelicht.

⁷ Satelietgegevens van mogelijke milieuvuiling op de Noordzee.

Onderstaande grafiek geeft de informatie-uitwisseling aan van de handhavingdesk naar de verschillende diensten en het resultaat daarvan in **435** fysieke controles aan de landzijde. De aantallen die zijn weergegeven van de desk naar de diverse diensten zijn gebaseerd op iedere keer dat informatie door de desk wordt ontvangen van een dienst of dat informatie wordt weggezet naar een dienst. De cijfers van het KLPD zijn inclusief **184** meldingen overtredingen VSS en **109** meldingen overtredingen DWR naar de KLPD/UNZ.



Grafiek 7: Informatieuitwisseling handhavingdesk 2008.

Handhavingdesk

De handhavingdesk is in 2008 een vast gegeven op de operationele vloer van het Communicatie Coördinatie Centrum (CCC) van het Kustwachtcentrum in Den Helder. Helaas liet de beoogde 24/7 bezetting in 2008 nog te wensen over. Een aantal oorzaken hiervan waren ziekte, overgang van een medewerker naar een andere overheidsbaan en een niet geplande verplaatsing van een medewerker van LNV terug naar de eigen dienst. Beide medewerkers zijn eind 2008 vervangen door een medewerker uit de eigen dienst en volgen nu een specifieke opleiding gericht op het werken als handhavingdesk-medewerker.

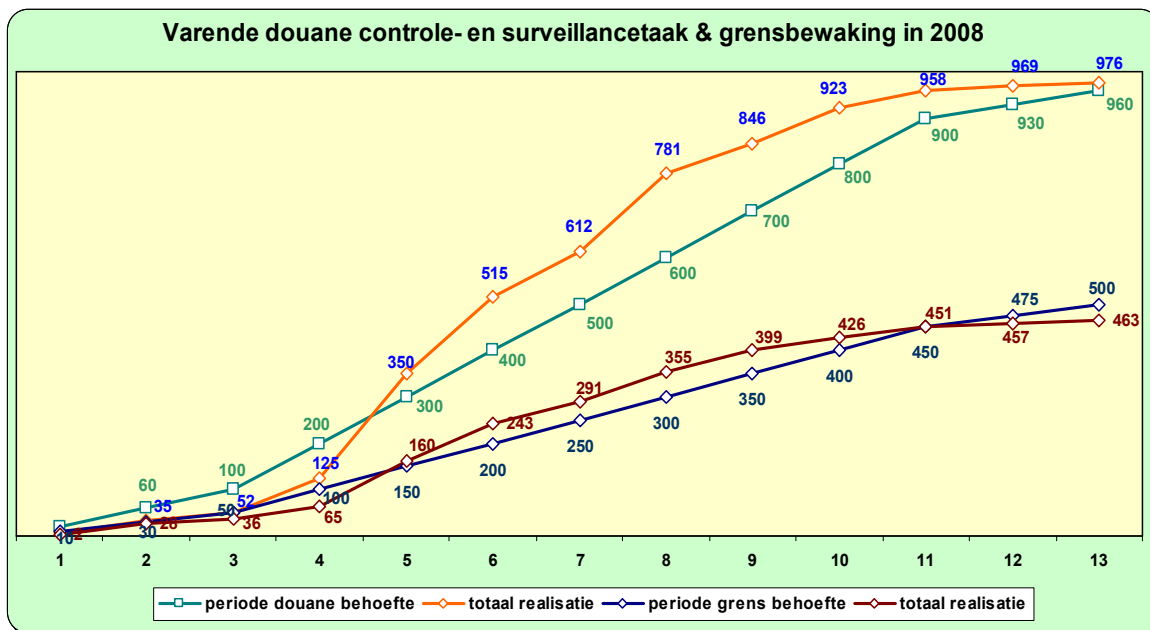
De handhavingdesk is in 2008 regelmatig het middelpunt geweest van thema-acties van de KMar, Douane, KLPD en AID. De desk vervulde hierbij de rol van "single point of contact" tussen water, lucht en land en visa versa. Deze acties waren voor het merendeel gericht op de controle van visserij en recreatievaart en werden gehouden in samenwerking met de landeenheden van de participerende diensten. Medio maart 2008 is een kustdekkend⁸ radarsysteem operationeel geworden. Zeker door het gebruik van radar, AIS en genoemde projecten is de HHD steeds meer gaan fungeren als een IGO coördinerend orgaan. De ambitie is om dit in 2009 nog meer invulling te geven.

⁸ Er zitten nog twee gaten in de dekking van het systeem. In 2009 zullen trajecten worden gestart om lokale infrastructuur aan te passen waardoor de dekking van systeem op 100% komt.

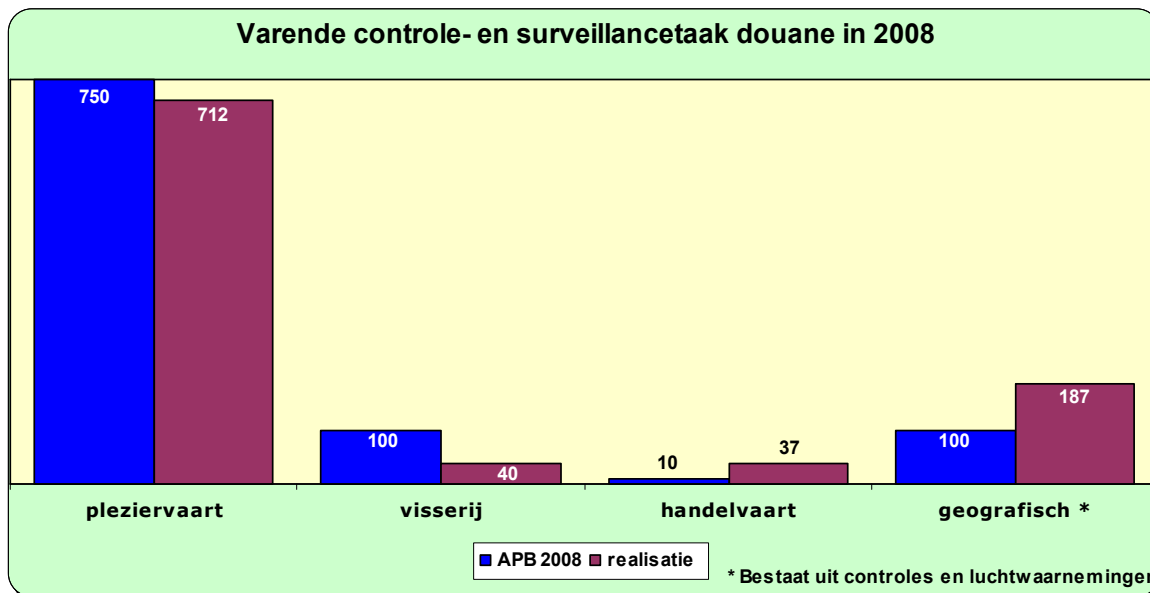
ALGEMENE HANDHAVING

4.1.1 Douanecontrole & surveillancetaak

Het aantal gerealiseerde Douane controles in 2008 bedroeg **976** stuks, dat is **100%** van de gestelde behoefte.



Grafiek 8: Douane- en grenscontroles 2008.



Grafiek 9: Overzicht varende controle- en surveillancetaak douane naar gebied in 2008.

De realisatie van de Douanecontroles in de diverse gebieden over 2008 was:

- Handelsvaart: **37** controles: **100%** voldaan aan beleidsdoel.
- Visserij: **40** controles: **40%** voldaan aan beleidsdoel⁹.
- Recreatie: **712** controles: **95%** voldaan aan beleidsdoel.
- Geografisch: **187** controles: **100%** voldaan aan beleidsdoel.

⁹ Doelstelling is te ambitieus geweest in relatie tot het aantal vissers in het controlegebied.

4.1.2 Grensbewaking

De Kustwacht heeft in 2008 met 463 controles grensbewaking voor **93%** voldaan aan de behoeftstelling van de Koninklijke Marechaussee van in totaal **500** controles van vaartuigen (zie grafiek 8). Van de **463** controles van vaartuigen waren er **247** vaartuigen met een Nederlandse vlag, **196** vaartuigen met een Europese vlag en **20** vaartuigen met een vlaggenstaat buiten Europa. In totaal zijn **1708** personen gecontroleerd¹⁰ waaronder **829** personen met een Nederlandse nationaliteit (EU), **711** personen met een Europese nationaliteit en **172** personen met een niet-Europese nationaliteit (NEU).



Foto: RV-180 met RHIB. De nieuwe troef van de Koninklijke Marechaussee op het water in 2009.

4.1.3 Algemene politietaak

De taken van het KLPD Unit Noordzee omvatten vele terreinen: van onderzoek bij een misdrijf op zee of platform, het bevorderen van het regel- en nalevinggedrag op de Noordzee tot de registratie en berging van stoffelijke overschotten. Gegevens over de realisatie van 2008 zijn opgenomen onder punt 4.1.5, wetgeving scheepvaartverkeer.

¹⁰ Bron: Koninklijke Marechaussee.

4.1.4 Milieuwetgeving

Om het lozen van schadelijke en gevaarlijke bulkstoffen en van olie op zee te beperken is er naast de controles in de havens een tweetal instrumenten die ingezet kunnen worden om deze lozingen te beperken en/of te signaleren. Allereerst is er de inzet van het Kustwachtvliegtuig, daarnaast vindt toezicht plaats door middel van satellietbeelden.

De geplande inzet van **1500** uur vliegende Kustwacht surveillance voor handhaving van wetgeving waarbij onder andere het lozen van schadelijke- en gevaarlijke bulkstoffen toe behoort is in 2008 uitgekomen op een totaal van **1169** uur dat is **78 %** van de gestelde behoefte. De Dornier nam met **1027** uur (**69%**) het leeuwendeel voor zijn rekening. De overige uren werden gevlogen door de DHC helikopter **107** uur (**7%**) en de KLPD helikopter **35** uur (**2%**).



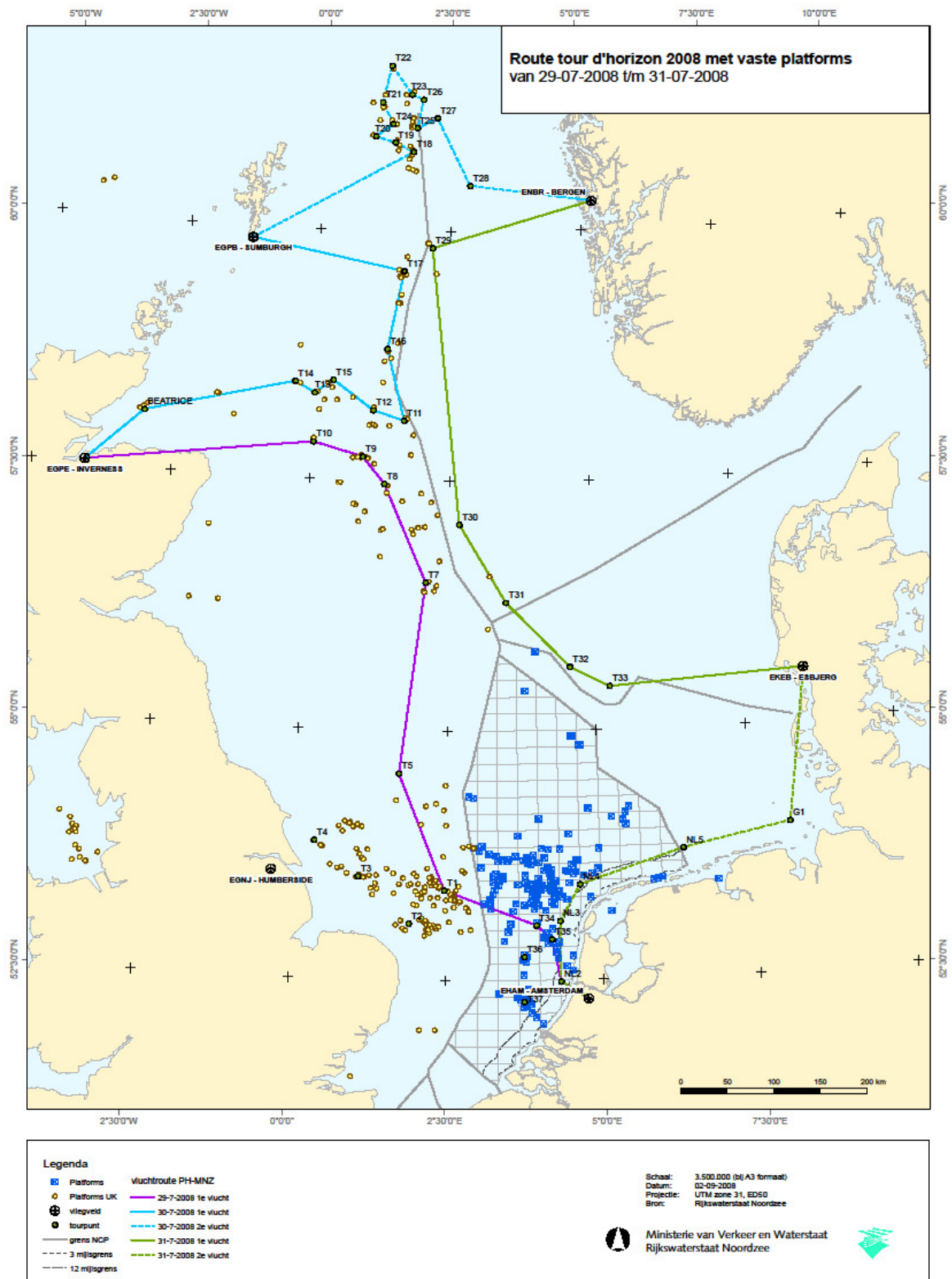
Foto: DO-228 op surveillance in 2008.

Milieu operaties in het kader van het *Bonn-agreement*

De Dornier heeft in april 2008 een **super-CEPCO**¹¹ gevlogen. De totale vluchtduur daarvan bedroeg **29** uur. Gedurende de laatste drie dagen van juli heeft de Dornier een *Tour d' Horizon* uitgevoerd. Het doel van een *Tour d' Horizon* is het controleren van de *off-shore* industrie op olielozingen. De *Tour d' Horizon* in 2008 nam 3 dagen in beslag en was verdeeld over vijf vluchten die tezamen **14** uur in beslag namen. Gedurende deze dagen werden 80 platforms geïnspecteerd vanuit de lucht waarbij 14 lozingen werden geconstateerd. Acht lozingen op het Engelse plat, 3 op het Noorse plat en 3 op het Deense plat. Daarnaast werden vijf vlekken gedetecteerd die niet aan een platform verbonden waren.

In het kader van het *Memorandum Of Understanding* (MOU) met Duitsland heeft de Dornier **32** uur gevlogen boven het Duitse plat in 2008. Het totaal aantal voor het *Bonn-agreement* gevlogen uren bedroeg **75** in 2008.

¹¹ *CEPCO CO-ordinated Extended Pollution Control Operation*, controle op milieuvuiling bij scheepvaartroutes van de lidstaten van het Bonn-agreement.



Overzichtskaart 4: Gevlogen route van de Dornier gedurende de Tour d' Horizon in 2008.
 Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Noordzee.

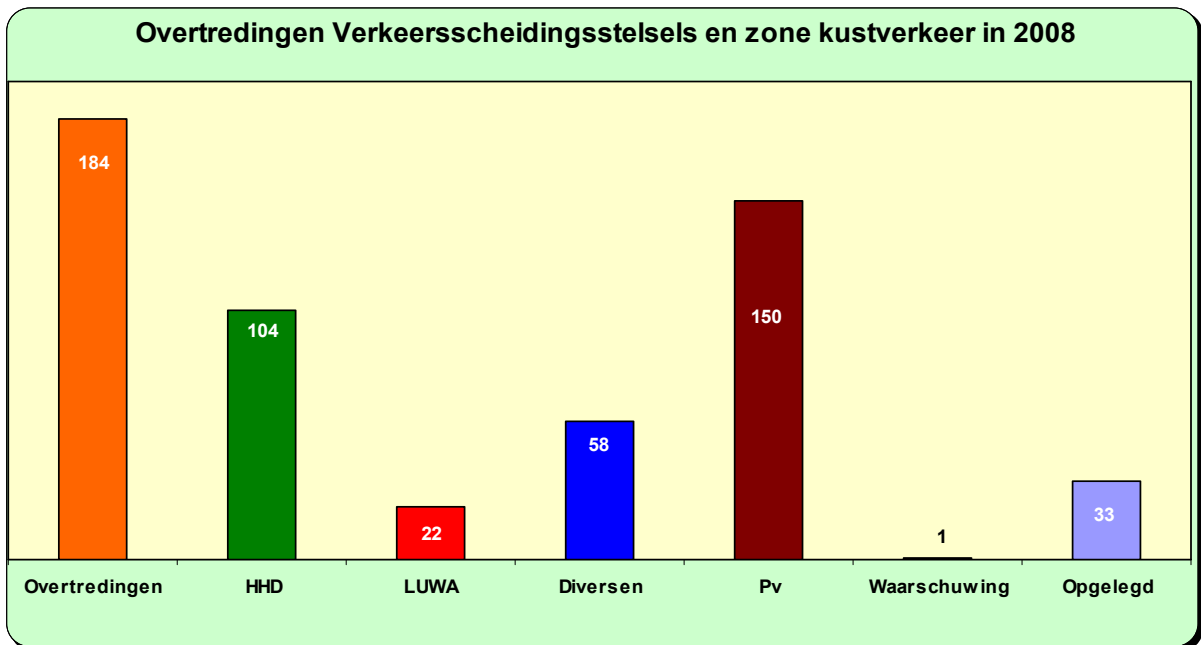
4.1.5 Resultaatgebied scheepvaartverkeer

Doel. Het constateren van overtredingen verkeersscheidingsstelsels, tankerroutering, veiligheidszones, zone kustverkeer, overtredingen voorrangregels en uitrusting van schepen.

In 2008 zijn er totaal **325** verkeersovertredingen gesignaleerd op de Noordzee, waarvan 65% via AIS/RADAR *monitoring*. Dit betekent, gelet op het jaarlijks aantal scheepsbewegingen op de Noordzee van 260.000, respectievelijk de gemiddeld per dag op zee aanwezige 336 schepen¹², een overtredingsfrequentie van **< 1%**, of wel een nalevingsniveau van **> 99%**.

De *output* van de controles overtredingen tankerroutering en verkeersscheidingsstelsel in 2008 was:

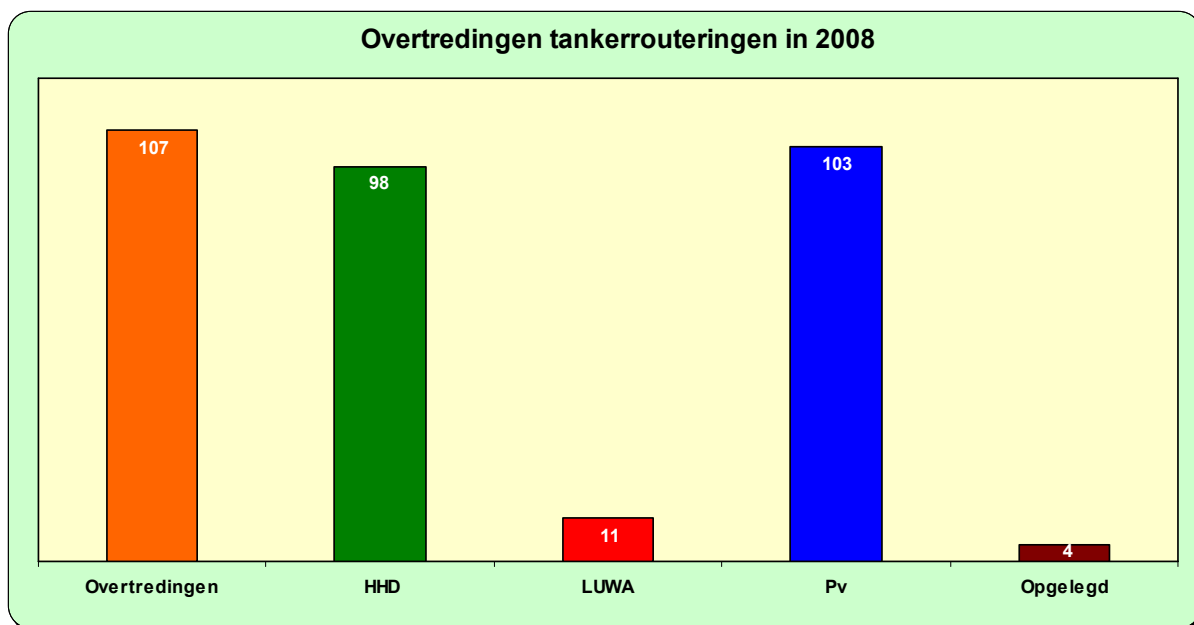
- **107** overtredingen tankerroutering tegenover **88** in 2007. Dit leverde **101** parate executies, **2** processen verbaal op. Er werden **4** zaken opgelegd (In grafiek 11 worden de parate executies en de processen-verbaal bij elkaar opgeteld).
- **184** overtredingen verkeersscheidingsstelsels tegenover **210** in 2007 dit leverde **145** processen-verbaal op en **15** zaken werden opgelegd.
- **22** overtredingen veiligheidszone (mijnbouw en windturbineparken) tegenover **18** overtredingen in 2007 dit leverde **17** processen-verbaal op en **5** zaken werden opgelegd.
- **16** scheepvaartongevallen **beroepsvaart** Noordzee zoals aan- en schadevaringen, strandingen, brand en/of explosie, zinken en water maken.
- **12** overtredingen scheepvaartreglement territoriale zee, deze overtredingen werden voorgaande jaren niet meegeteld.



Grafiek 10: Overtredingen verkeersscheidingsstelsels en zone kustverkeer in 2008.

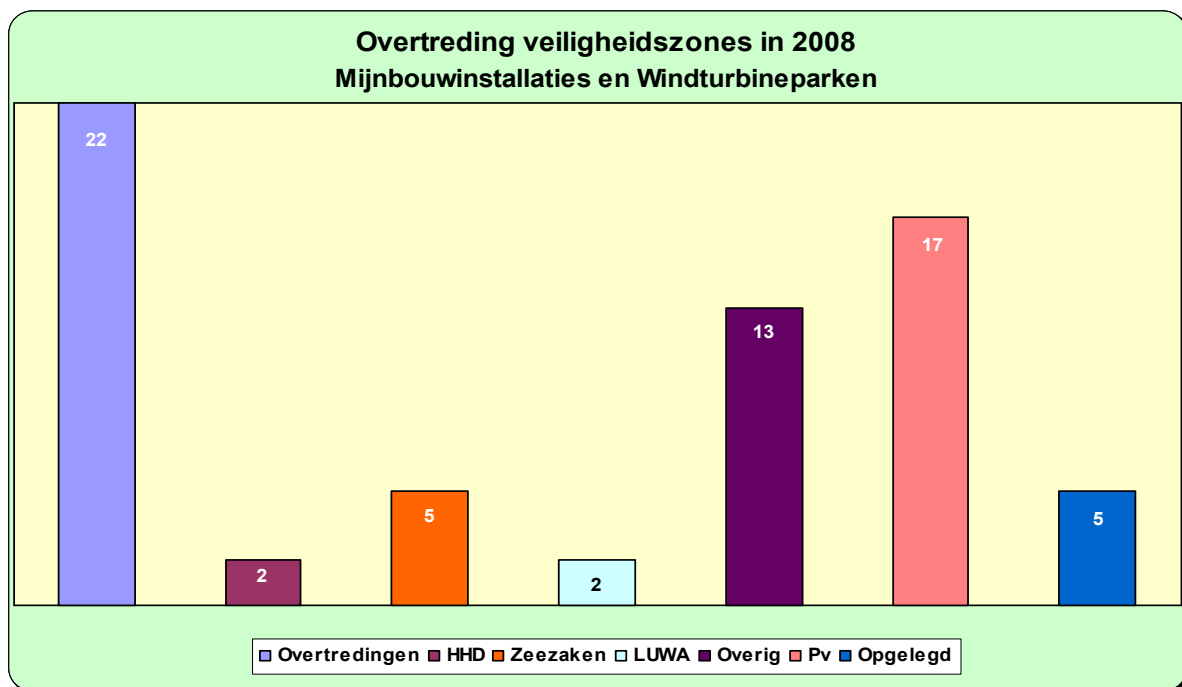
Het totaal aantal waargenomen overtredingen VSS en zone kustverkeer is ten opzichte van 2007 afgenomen van **210** naar **184**. Deze VSS overtredingen zijn **56** keer via parate executie afgehandeld, **94** keer met een proces-verbaal, **33** zaken werden opgelegd en er werd één waarschuwing uitgedeeld. In totaal werd **99.230,- euro** geïncasseerd.

¹² www.noordzeeloket.nl



Grafiek 11: Overtredingen tankerrouting in 2008.

Binnen de doelgroep 'Tankerrouting/DWR' is het aantal overtredingen in 2008 gestegen van **88** in 2007 naar **107** in 2008. De **107** DWR overtredingen zijn in 2008 in **101** gevallen via parate executie afgehandeld en in twee gevallen via een proces-verbaal; hiermee was een bedrag gemoeid van **481.382,- euro**. Er is echter in 2008 ook een stijging te zien geweest van het aantal passerende tankers. Zo passeerden er in het laatste kwartaal van 2007 **1763** tankers de Nederlandse kust en in het laatste kwartaal van 2008 **2177** tankers. Een belangrijk aspect hierbij is dat het nalevingpercentage gezien het aantal passerende tankers op **99%** staat.



Grafiek 12: Overtredingen veiligheidszones in 2008.

Het aantal overtredingen van veiligheidszones mijnbouwinstallaties en windturbineparken is toegenomen van **18** in 2007 naar **22** in 2008. **18** overtredingen in relatie tot mijnbouwinstallaties en **4** overtredingen met betrekking tot windturbineparken. De visserij neemt hierin in **11** gevallen deel, de recreatieve vaart met name de sportvisserij **8** keer en de koopvaardij/werkvaart **3** keer. Er werd **16** keer proces-verbaal opgemaakt en **1** keer werd een zaak door parate executie afgedaan. Het aantal overtredingen blijft de laatste jaren "schommelen" rond de **20**.

Overbelading baggervaartuigen en zandwinvaart

Naar aanleiding van diverse inspecties en onderzoeken met betrekking tot het overbeladen van Nederlandse zandwinschepen en baggervaartuigen door IVW is gebleken dat overbelading veelvuldig voorkomt. De overbelading van schepen ondermijnt de zeewaardigheid en de stabiliteit van dit type schepen. Daarmee neemt de kans op omslaan, breken, zinken etc. toe. Dit vormt een bedreiging voor de veiligheid van opvarenden, de verkeersveiligheid en de milieuveiligheid op zee. Met name gezien de aard van de werkzaamheden op genoemde scheepstypen zijn overtredingen alleen te constateren op zee. Voor een effectieve handhaving is de inzet van de Kustwacht noodzakelijk. Na enkele proeven in 2008 wordt er in 2009 in Kustwachtverband minimaal 30 inspecties uitgevoerd door middel van visuele waarneming dan wel via fysieke controle aan boord. Na een waarneming van een overtreding kan zowel voor een strafrechtelijk, Openbaar Ministerie (OM) als een bestuursrechtelijk, Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) traject worden gekozen.

Gezien de vele activiteiten die bij de aanleg van de 2e maasvlakte op dit gebied worden ondernomen wordt ook de zeehavenpolitie betrokken bij de daadwerkelijke handhaving.

Evaluatie handhaving verkeersveiligheid

Vanaf 2007 vindt verkeerstoezicht op de Noordzee, behalve varende en vliegend, ook plaats door *monitoring* vanaf de HDD met behulp van AIS. In 2008 is een geïntegreerd systeem, AIS in combinatie met een walradarketen, in gebruik genomen op het Kustwachtcentrum. AIS is verplicht voor scheepvaart > 300 *Bruto Gross Tonnage* (BRGT). Het gaat bij deze categorie in hoofdzaak om route gebonden scheepvaart. Als gevolg van het benutten van AIS is het totaal aantal waargenomen verkeersovertredingen op zee in de periode 2004-2008 meer dan verdubbeld; van **150** overtredingen in 2004 naar **316** overtredingen in 2007; 60% is waargenomen via AIS *monitoring*.

In 2008 is deze toename nagenoeg tot stilstand gebracht; in dat jaar werden totaal **325** verkeersovertredingen gesignaleerd waarvan **65%** door AIS *monitoring*. De afhandeling van deze **325** overtredingen is door het bureau Zeezaken van de Unit Noordzee/DWP gecoördineerd. Hiervan zijn **159** (49%) zaken afgedaan via parate executie voor een totaalbedrag van **584.112,- euro**. Het gemiddelde schikkingsbedrag voor DWR-overtredingen is **4.766,- euro** en voor VSS-overtredingen **1.771,- euro**. Er zijn **120** (37%) processen verbaal opgemaakt, **42** (13%) zaken opgelegd en **4** (1%) afgedaan middels een waarschuwing of mutatie. De unit Noordzee/DWP handelde **226** (69%) zaken af, de kustplaatsen DWP **58** (18%) en de Zeehavenpolitie **41** (13%).

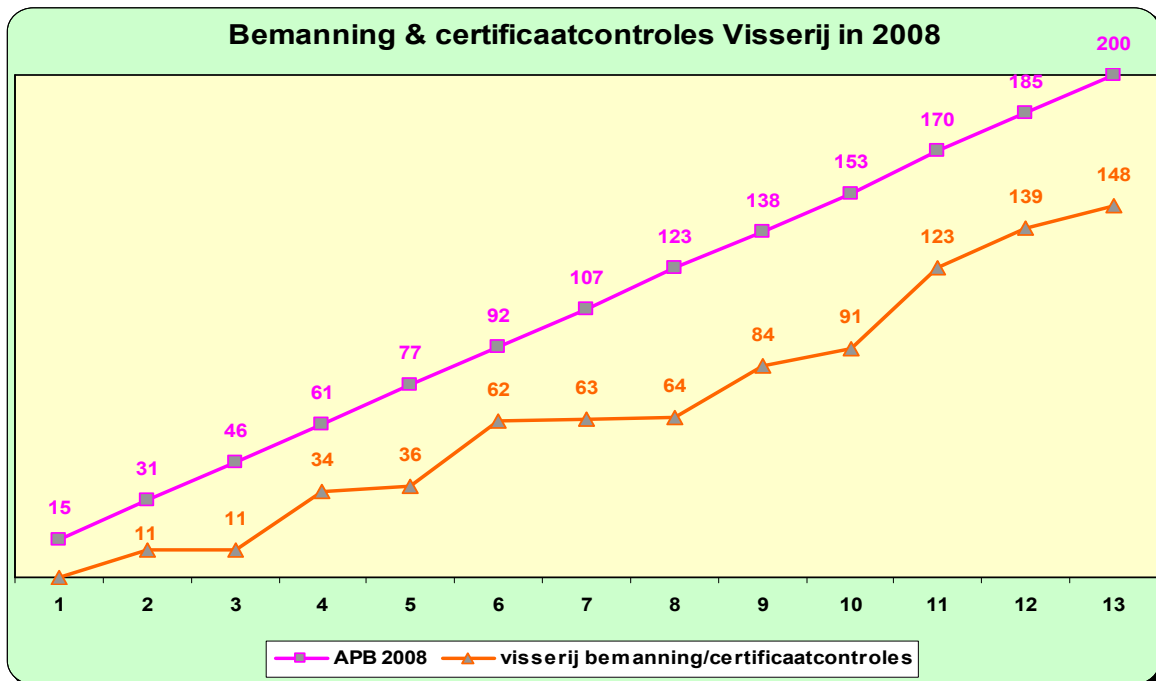
4.1.6 Wetgeving uitrusting schepen

De handhaving van wetgeving inzake onderbemand en niet gecertificeerd varen is primair in handen van het KLPD Unit Noordzee. Andere diensten zoals de Douane, AID, en de Koninklijke Marechaussee controleren tijdens hun surveillances ook op bemanningen en certificaten.



Foto: De Barend Biesheuvel is in 2008 regelmatig ingezet bij bemanningscontroles visserij.

De *output* van de Bemanning- en certificaatcontroles (BEMACO) beroepsvisserij in 2008 was: **148** waarvan **141** door het KLPD en **7** door overige diensten. **74%** van het gestelde beleidsdoel werd gerealiseerd.



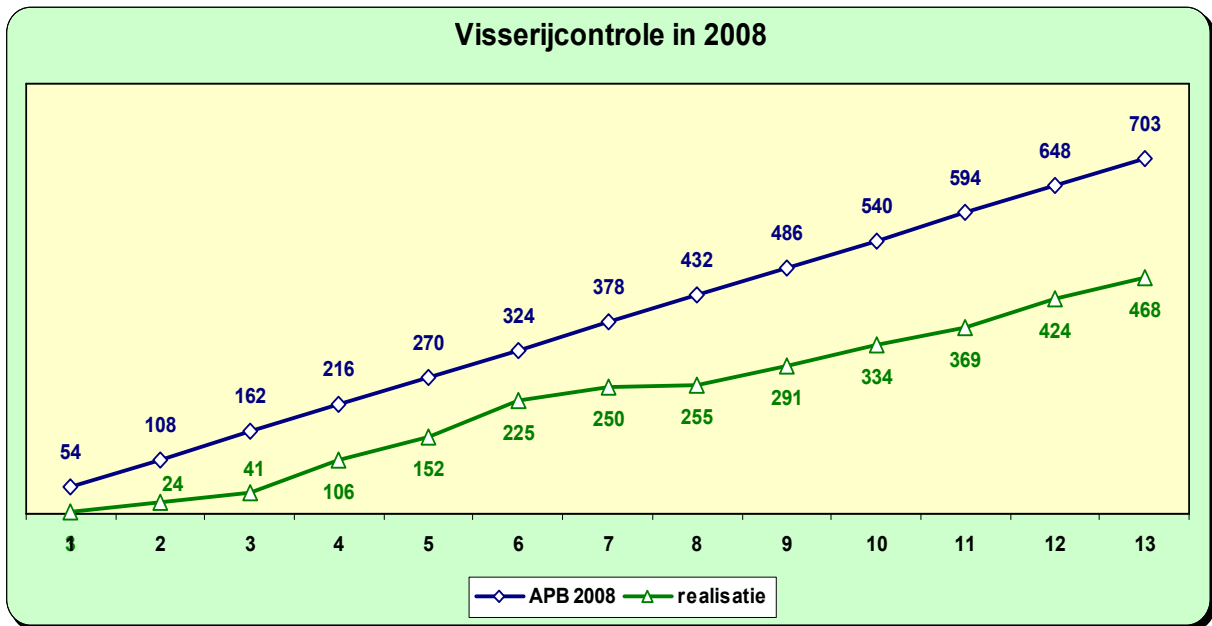
Grafiek 13: Bemanning & certificaatcontroles Visserij in 2008.

Naast de realisatie van **148** controles beroepsvaart visserij zijn er tevens **4** bemannings- en certificaatcontroles uitgevoerd bij de sportvisserij en **4** controles bij bagger- en zandwinvaartuigen.

*Om de niet gehaalde (aantallen) controles sportvisserij **4** i.p.v. **35** en het niet gecontroleerd hebben van guardvessels¹³ **0** i.p.v. **10** in 2009 te verbeteren is er door het KLPD aan de Douane, AID en KMar controleurs voorlichting gegeven met betrekking tot specifieke controlepunten bij een BEMACO. Door het bureau planning van het KWC zullen in 2009 bij reguliere douane en grenscontroles ook met regelmaat KLPD controleurs ingezet worden om naast de bovenstaande controles ook BEMACO controles uit te voeren. Als laatste zal er met ingang van 1 februari op iedere tasking¹⁴ die naar een varende eenheid wordt gestuurd, de behoefte worden aangegeven voor het aantal aan te leveren controles.*

4.1.7 Handhaving van de visserijwetgeving

De *output* van de visserijcontroles in 2008 bedroeg **468** controles, dat is **67%** van de gestelde behoefte. Er werden in totaal **32** overtredingen geconstateerd waarbij **16** waarschuwingen, **14** processen-verbaal en **2** bestuurlijke rapportages werden opgemaakt.



Grafiek 14: Visserijcontroles in 2008.

Handhaving visserijwetgeving	Proces-verbaal	Waarschuwing	Bestuurlijke rapportage
Overtreding Logboek		4	
Overtreding Artikel 26 WED			
Overtreding technische maatregelen	14	6	
Overtreding ondermaatse vis		3	
Overtreding vissen < 12 nm		1	
Overtreding overig		2	
Bestuurlijke rapportages			2
Totaal	14	16	2

Tabel 3: Overtredingen handhaving visserijwetgeving.

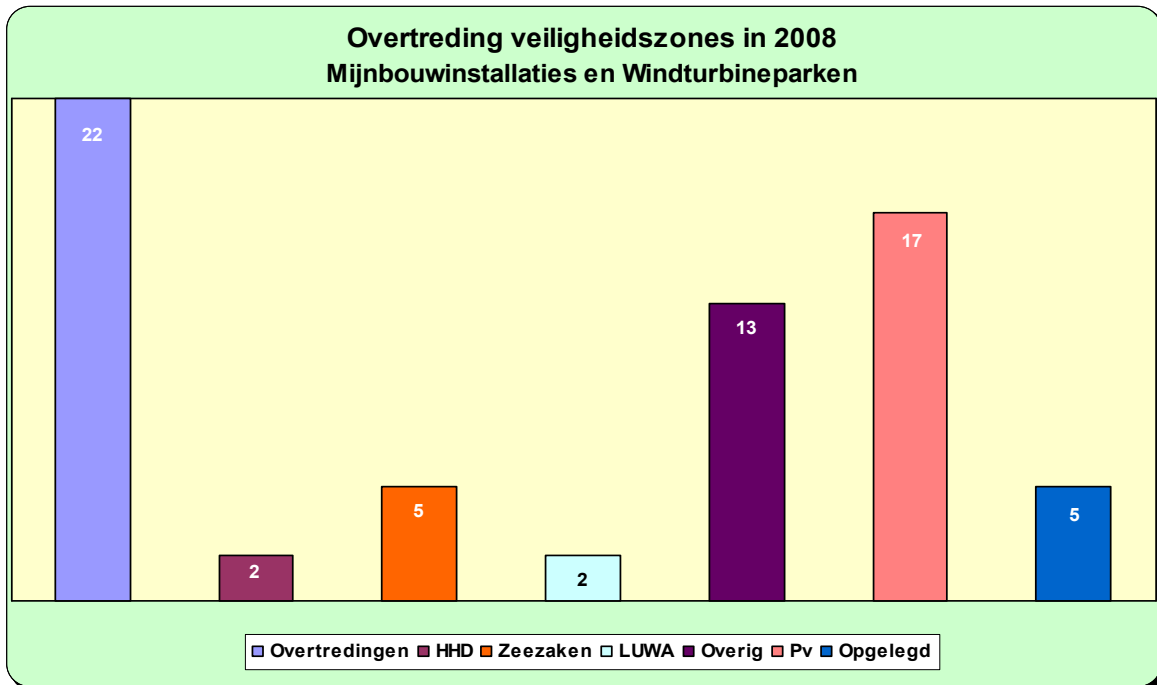
¹³ *Guardvessels* zijn (veelal) ex.beroepsvisserij schepen die dienst doen bij een platform als wachtschip.

¹⁴ *Tasking* is een opdrachtformulier van de Directeur Kustwacht aan de controlerende *mission-commander*.

4.1.8 Handhaving van de mijnbouwwetgeving

De handhaving van wetgeving met betrekking tot mijnbouw in Kustwachtverband bestaat uit 10 onaangekondigde inspecties van mijnbouwinstallaties door Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). Het SodM houdt toezicht op de naleving van wettelijke regelingen die van toepassing zijn op het opsporen en winnen van delfstoffen en distributie van gas door buisleidingen.

In 2008 zijn **2** van de **10** onaangekondigde inspecties gerealiseerd. Vanwege een permanente niet beschikbaarheid en lage prioritering van de KLPD/DLP Bolkow helikopter voor deze handhavingstaak is het beleidsdoel van SodM niet gehaald.



Grafiek 15: Overtreding veiligheidszones mijnbouwinstallaties en windturbineparken in 2008.

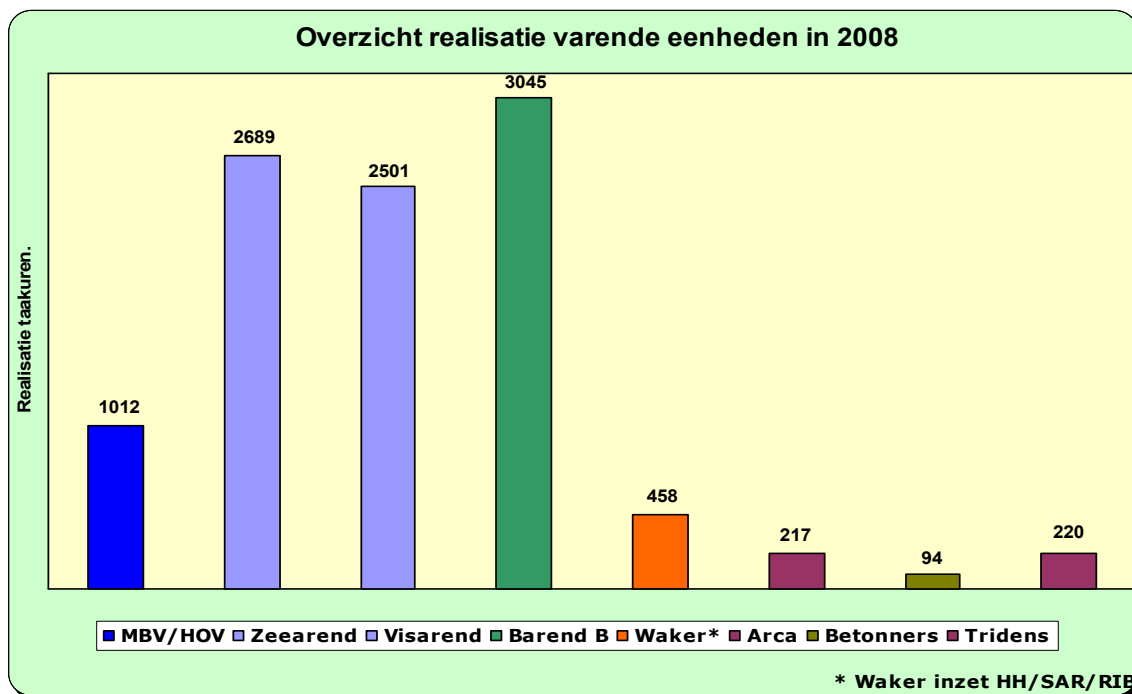
Tot slot

Het handhavingproces verkeer stopt niet na een waarneming op zee. In het daarop volgende traject wordt de waargenomen overtreding beoordeeld aan de hand van een aantal criteria; is het naar Nederlands recht een strafbaar feit, is vervolging in Nederland mogelijk/wenselijk, leent de zaak zich voor parate executie, moet het proces-verbaal naar de vlaggenstaat en, vooral van belang in VSS en zone kustverkeer, is er rekening gehouden met de toegestane afwijkingen. Tevens moeten de zaken voor verdere afwerking worden uitgezet, dient de voortgang ervan te worden bewaakt en wordt er teruggekoppeld naar de verbalisanten.

Deze handelingen, het omzetten naar 'Noordzee-dossiers' wordt gedaan door het bureau zeezaken van de Unit Noordzee. De parate executie wordt in opdracht van de Noordzee officier afgehandeld door drie medewerkers van de Unit Noordzee. Het OM wordt bij de uitvoering geassisteerd door de Unit Noordzee, Zeehavenpolitie Rotterdam en de Dienst waterpolitie kustplaatsen.

4.2 Varende eenheden

In het kader van handhaving zijn onderstaande schepen in 2008 ingezet binnen de grenzen van de NL-EEZ. De realisatie uren van de Barend Biesheuvel zijn inclusief de uren gemaakt gedurende internationale operaties. De realisatie uren van de MBV/HOV zijn inclusief **18** vaardagen door de Waker ter vervanging van geplande surveillances die zouden worden uitgevoerd door een MBV/HOV.



Grafiek 16: Overzicht realisatie uren varende eenheden in 2008.



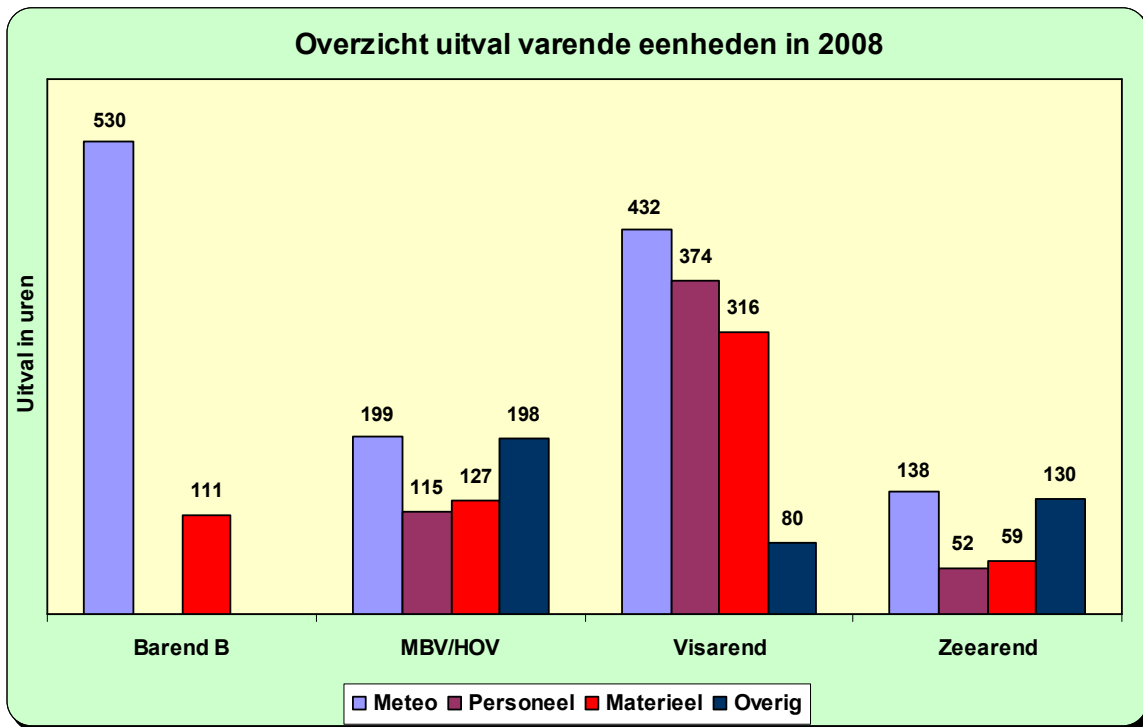
Foto: De Arca en een betonningsvaartuig zijn ook in 2008 planmatig ingezet voor handhaving.

Pilots met varende eenheden

Bij de Barend Biesheuvel is gedurende 13 weken naast AID controleurs ook een KLPD/UNZ controleur meegevaaren voor het uitvoeren van BEMACO's. Dit is zowel door de diverse diensten alsook de visserij positief¹⁵ ontvangen. Ook bij douane/grenscontroles is in 2008 meer multidisciplinair opgetreden wat tot efficiënter uitvoeren van taken heeft geleid en minder vaaruren.

Uitval varende eenheden

De uitval bij varende eenheden wordt veroorzaakt door meteo, materieel en personeel. Meteo, en met name de wind en golfhoogte, kan er voor zorgen dat er niet meer met de RHIB gevaren kan worden bij controles van pleziervaartuigen en vissersschepen. Zoals gebruikelijk is het verschil in uitval meteo tussen de Visarend en de Zearend. Een verklaring hiervoor is dat het operatiegebied van de Visarend, veelal opererend in het noordwesten, in 2008 te maken heeft gekregen met meer golfhoogte in haar gebied dan de Zearend die in het zuidelijke gedeelte van de Noordzee haar surveillances uitvoert. Daarnaast is een opvallend cijfer de **374** uur uitval van de Visarend vanwege personele redenen. Er zijn meerdere surveillances van de Arenden en met name de Visarend niet doorgestaan vanwege een tekort aan bemanning, onder andere door ziekte van bijvoorbeeld een machinist heeft direct consequenties gehad voor surveillances en dus controles.



Grafiek 17: Overzicht uitval varende eenheden in 2008.

¹⁵ Meerdere controles zoals visserijwetcontrole en bemannings- en certificaatcontrole per keer scheelt tijd voor zowel de te controleren visser als de controlerende eenheid. Een goed samenspel tussen bureau planning KWC, liaisonofficieren, de handhavingsdesk en de controlerende eenheid is hierbij van essentieel belang.

Handhavingoefeningen en operaties

In 2008 hebben varende en vliegende Kustwachteenheden deelgenomen aan de volgende oefeningen en operaties:

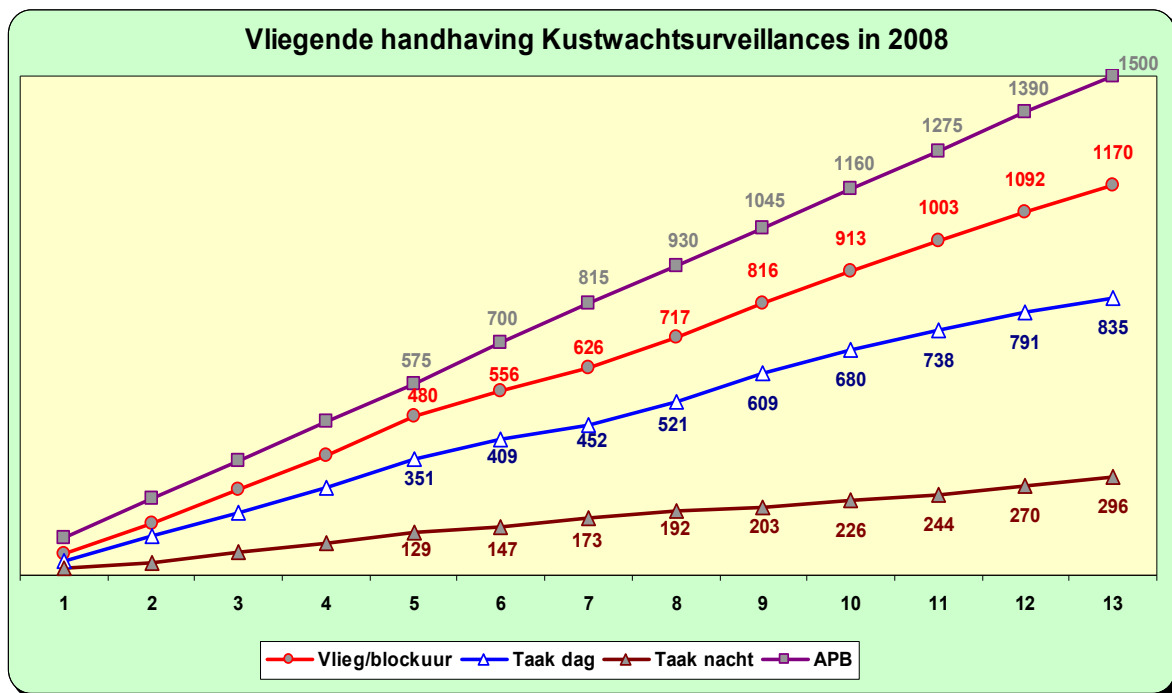
De Barend Biesheuvel is in het kader van het *Joint Development Program* (JDP) in 2008 ingezet in Engelse, Belgische en Franse wateren. Voor de operatie "Delphin 2" onder leiding van de KMar werden de Zeearend, Visarend en Dornier CG-01 ingezet. Voor de operatie "Delphin 3" werd alleen de Zeearend ingezet. Voor de Douaneoperatie Tipp 1, 2 en 3 werden afwisselend de Visarend, Zeearend, Dornier CG-01, Bölkow CG-04 en de Waker ingezet. Voor een KLPD actie "Wie Wat Waar" werd de Visarend ingezet en bij de operatie "Together one" werden de Barend Biesheuvel en de Terschelling ingezet. Tot slot werd bij de operatie "Beluga 2" (observatie actieschip *Greenpeace*) de Visarend ingezet.

4.3 Vliegende eenheden

De vliegende eenheden van de Kustwacht hebben in 2008 wederom een moeilijk jaar gekend waarvan een aantal oorzaken beschreven zal worden in het hoofdstuk knelpunten (zie 4.4). Positief is echter dat de Dornier, ondanks regelmatige uitval vanwege technische- en personele redenen en een langdurige reparatie in Duitsland van één van de Dorniers, 259 uur meer voor Kustwachttaken heeft gevlogen dan in 2007, een stijging van **34%**. De totale realisatie van luchtvaartuigen in 2008 voor Kustwachtsurveillance is **1170** uur dat is **78%** van het gestelde beleidsdoel.

Het aantal uren vliegende inzet voor zowel handhaving, dienstverlening alsook ad-hocvluchten per type is:

- Dornier: **1027** uur: dat is **68%** van het gestelde doel van 1500 uur.
- Lynx HH: **107** uur: dat is **82%** van het gestelde doel van 130 uur.
- Bölkow: **35** uur: dat is **12%** van het gestelde doel van 295 uur.

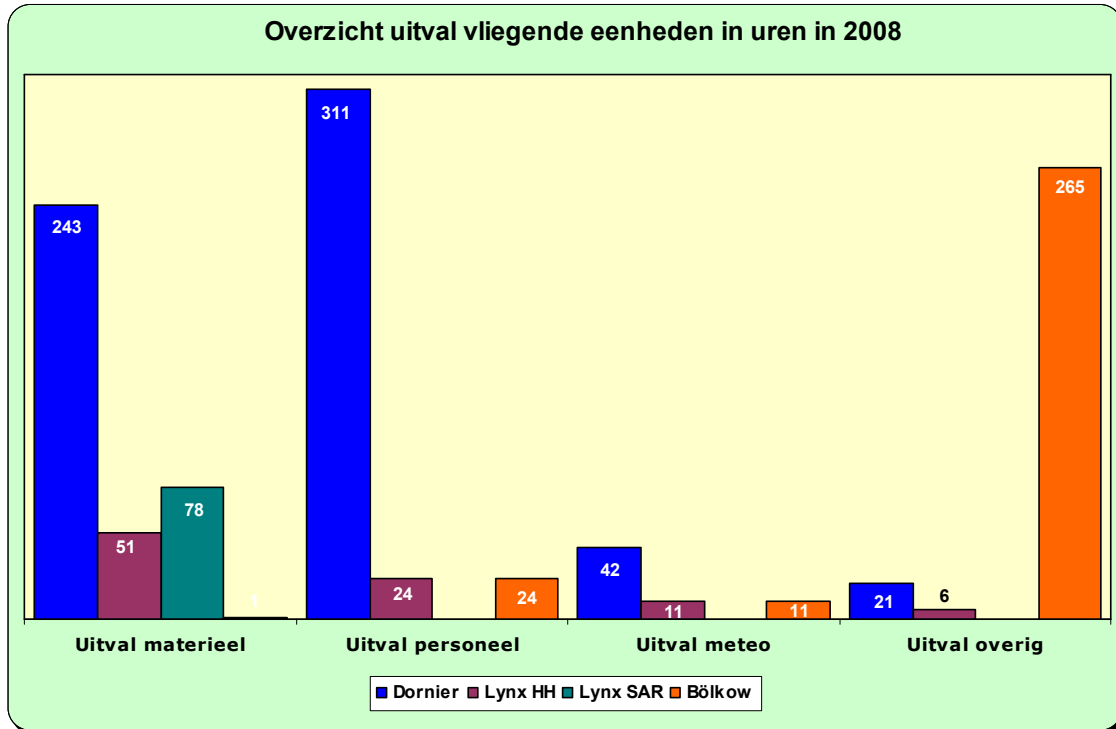


Grafiek 18: Overzicht vliegende handhaving Kustwachtsurveillance in 2008.

Uitval vliegende eenheden

Uitval van vliegende eenheden en met name de Bölkow en de Dornier was vrij hoog in 2008. De KLPD/DLP (Bölkow) liet een aardige steek vallen richting Kustwacht Nederland door de toegezegde 295 vlieguren voor handhavingstaken met ingang van maart 2008 te "bevriezen" en de kustwachtsurveillance met de Bölkow op een kansloze prioriteitenlijst te plaatsen. De Bölkow van het KLPD/DLP heeft "slechts" 35 uur Kustwachtsurveillance gevlogen, een realisatie van **12%**.

De Dornier had met name bij materieel en personeel uitval. Deze uitval bedroeg totaal **618** uur. In vergelijking tot het jaar 2007 is er een daling van de uitval met **36%** en zijn er meer vlieguren gerealiseerd.



Grafiek 19: Overzicht uitval vliegende eenheden in 2008.

Naast de uren gevlogen t.b.v. de Kustwacht heeft de Dornier 332 uur gevlogen voor het opleiden en kwalificeren van vliegers. Er zijn vier vliegers opgeleid tot 2e vlieger, drie tot gezagvoerder en één tot instructeur. Tevens is er een volledige opleidingsinspanning geleverd voor twee 2e vliegers die helaas in de laatste opleidingsvluchten zijn afgevallen. Als laatste werd het gehele bestand vliegers theoretisch en praktisch omgeschoold naar de *glasscockpit* waarmee de nieuwe Dorniers zijn uitgerust.

Een andere uitdaging die overwonnen werd in 2008 door de Kustwachtenheid op Schiphol-Oost was de transitie van CZSK naar CLSK wat o.a. het converteren van alle procedures en boekwerken met zich mee bracht. Als laatste is de nog immer ontoereikende accommodatie een vertragende factor bij de uitrol naar de R1 status.

4.4 Knelpunten handhaving in 2008

Evenals in 2007 laat het aantal controles en surveillances in 2008 een positief beeld zien. Toch waren er diverse knelpunten die het afgelopen jaar de nodige aandacht vroegen. Het vergde in 2008 een continue inspanning om varende en vliegende eenheden hun geplande surveillances en controles te laten uitvoeren. Dat er desondanks goede resultaten zijn bereikt, is te danken aan de samenwerking tussen de bemanningen van de varende en vliegende eenheden, de liaisonofficieren op het Kustwachtcentrum en - als spin in het web - bureau Planning, Programmering & Verantwoording (PPV) van het Kustwachtcentrum.

Knelpunten in 2008 waren:

- **Operationele gereedheid vliegtuigen**

2008 was het eerste volledige jaar dat de CLSK-organisatie de beschikking had over twee Dorniers waarvan er één permanent op 3 uur notice kon worden ingezet voor SAR/RIB/HH-taken. Vanwege een langdurig onderhoud in Duitsland (4 maanden) om de vele klachten te verhelpen van één van de Dorniers en daarnaast de storingen en periodiek onderhoud in diezelfde periode van de tweede Dornier is er over geheel 2008 in totaal **655** uur "circa 4 weken" geen vliegtuig beschikbaar geweest om bij SAR/RIB/HH-acties ingezet te worden.

Problemen die verder ten grondslag lagen aan de operationele gereedheid van het Kustwachtvliegtuig:

- Opleiding vliegers. Voor opleiding en kwalificatie om te komen tot het aantal van 14 vliegers is er in 2008 meer dan 300 uur gevlogen. Dit gaat ten koste van operationele uren en vooral nachtsorties hebben daar onder geleden.
- Ook in 2008 wederom veel klachten over storingen in beide vliegtuigen. Van niet goed werkende apparatuur tot beperkingen in "*flight essentials*", die het bijvoorbeeld niet toestaan lager te vliegen dan 500 ft.
- Opleiding luchtwaarnemers. De nieuwe apparatuur in het vliegtuig, waaronder een uitwerpbare boot en een oliedetectieboei kostten ook in 2008 veel "*on the job-training*" om luchtwaarnemers bij te scholen.
- Een tekort aan DNZ-waarnemers. Diverse vluchten, zowel dag als nacht, konden geen doorgang vinden vanwege het niet beschikbaar hebben van DNZ-luchtwaarnemers.

Zoals al beschreven bij het hoofdstuk vliegende eenheden heeft de Dornier **68%** van het gestelde doel gehaald en **259** uur meer voor Kustwachttaken gevlogen dan in 2007. Hierbij moet worden aangetekend dat de Dornier in 2007 de laatste drie maanden niet heeft gevlogen voor Kustwachttaken.

De andere vliegtuigen waar de Kustwacht bij handhaving over kan beschikken zijn de Lynx helikopter van het DHC en de Bölkow helikopter van de KLPD/DLP. De Bölkow helikopter kende ook uitval maar verantwoordelijkheid hiervoor lag bij de beslissing van het KLPD/DLP om vanaf maart 2008 de kustwacht-surveillancetaak met de Bölkow op een kansloze plaats op het KLPD/DLP prioriteitenlijst te zetten. Als (informele) reden werd een tekort aan vliegers opgegeven in verband met het opleidingstraject van KLPD/DLP-vliegers voor een nieuw type helikopter.

- **Meerdere surveillances Visarend en Zeearend in de knel door onverwachte tekorten bij de bemanning en extra overlegvormen met de vakbonden en de in oprichting zijnde rijksrederij.**

Vis- en Zeearend: Meerdere surveillances (**7**) zijn uitgevallen vanwege te weinig capaciteit aan bemanning en extra deelname aan overlegvormen van de rijksrederij en de vakbonden, in verband met de overgangssperikelen.

- MBV en HOV vaartuigen CZSK: Er zijn van de **80** toegezegde dagen MBV/HOV **71** dagen gerealiseerd door de MBV's en HOV vaartuigen. Dit is inclusief **18** dagen dat het Kustwachtschip "Waker" op kosten van CZSK als vervanger is ingezet. Vergeleken met 2007 is dit een stijging van de realisatie met **72%**.



Foto: BEMACO en visserijcontroles multidisciplinair en internationaal in 2008.

In 2008 zijn er weer een aantal gezamenlijke controles uitgevoerd door verschillende lidstaten rondom de Noordzee. Tijdens deze acties zijn in onderling nauwe samenwerking tussen controleurs uit Nederland, Engeland, België en Frankrijk meerdere controles uitgevoerd. Tijdens deze controles werd een Belgische kotter betrapt op het Engelse plat met het vissen met binnenkuilen. De controle werd uitgevoerd door Engelse controleurs vanaf de Barend Biesheuvel. Onder leiding van Nederlandse controleurs werden er controles uitgevoerd op het Nederlandse plat van de HMS. Themis. Deze controles hadden als resultaat dat een Nederlandse boomkorvisser ook met binnenkuilen aan het vissen was. In beide gevallen is proces-verbaal opgemaakt.

4.5 Samenvatting uitvoering handhavingstaken

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

PRODUCTEN	PIN's 2008	VOLDAAN	TOELICHTING
Handhaving noordzee waaronder milieu	1500 uur vliegende surveillance evenredig verdeeld over de dag en de nacht	Nee	78% gerealiseerd door Dornier, Lynx en Bolkow
Mijnbouw	Naleving van voorschriften bij mijnbouw-installaties op de Noordzee	Nee	20% gerealiseerd, geen Bolkow beschikbaar vanwege prioriteitstelling Van het KLPD/DLP.
Grenstoezicht personen	500 fysieke controles	Nee	463 controles, realisatie 93%.
Grenstoezicht goederen	960 controles in diverse gebieden	Ja	976 controles, realisatie 100%.
Scheepsongevallen Tankerroutring/DWR VSS en zonekustverkeer	Aantal significante verkeersongevallen <20 Tankerroutring/DWR (AIS-plichtig) stabiliseren nalevingspercentage op 99% VerkeerScheidingStelsel en Zone Kustverkeer	Ja	
Bagger/zandwinvaart	Bagger/zandwinvaart 30 inspecties	Nee	4 controles, realisatie 13%.
Visserij (Kotters)	200 BEMACO inspecties en 40 PV,s	Nee	148 controles, realisatie 74%.
Sportvissersvaartuigen	35 BEMACO inspecties en 5 PV,s	Nee	4 controles, realisatie 11%..
Vissersvaartuig als wachtschip	10 BEMACO inspecties en 4 PV,s	Nee	Geen realisatie.
Visserijcontroles	704 fysieke controles, 3 rapportages per jaar	Nee	468 controles, realisatie 66%.

Legenda

De 4 gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

- GROEN** : geen knelpunt, uitvoering taken conform behoefte.
- GEEL** : beperkingen die uitvoering taken hebben beïnvloed. (90 – 99%)
- ORANJE** : beperkt knelpunt: taakuitvoering niet volledig mogelijk (70 - 90%).
- ROOD** : knelpunt: taakuitvoering niet conform opdracht ($\leq 70\%$).

4.6 Verantwoording en beheersmaatregelen naar aanleiding van niet gerealiseerde prestatie indicatoren (PIN's) 2008.

Naar aanleiding van de realisatie van 78% van het totaal te vliegen surveillance uren is er door het Kustwachtcentrum en de operationele beheerder van het Dornier vliegtuig, het CLSK, een continue intensief overleg om de inzetbaarheid van de Dornier te verhogen. Als beheersmaatregelen hierbij zijn de aanname, training en kwalificeren van nieuwe vliegers om op de gewenste sterkte te komen, het onderhoudscyclus van beide vliegtuigen op elkaar te laten afstemmen en modificaties op beide vliegtuigen zo min mogelijk invloed te laten hebben op de uitvoering van surveillance taken. Tevens is er een dagelijks terugkerend overleg bij de planners en een maandelijks terugkerend overleg in diverse technische- en operationele overlegvormen. Als laatste is de realisatie nadelig beïnvloed door de lage inzetbaarheid van de Bolkow helikopter vanwege andere prioriteiten van het KLPD/DLP.

Naar aanleiding van de realisatie van 20% van de onaangekondigde controles mijnbouwinstallaties is er door het Kustwachtcentrum veel tijd en energie gestoken in het beschikbaar krijgen van een ander transportmiddel om deze taak te kunnen uitvoeren. Dit is helaas niet mogelijk gebleken. Het niet meer de beschikking hebben over een voor 2008 toegezegde Bölkow helikopter voor geplande surveillances en transport van SodM inspecteurs zorgde voor de constatering dat helikoptercapaciteit bij de Kustwachtpartners een dermate zeldzaam gegeven is dat aan deze taak geen gevolg kon worden gegeven. Het Kustwachtcentrum heeft als beheersmaatregel onderzocht of de inhuur van een civiele helikopter tot de mogelijkheden behoort. De inhuur van een civiele helikopter voor transport van de SodM inspecteurs is mogelijk tegen een transportprijs van euro 16.000,- voor een vluchtafwikkeling van 6 uur.

Naar aanleiding van de mindere realisatie van de controles op de bagger/zandwinvaart zijn er als beheersmaatregelen constructieve stappen genomen door het Kustwachtcentrum, het KLPD/UNZ en IVW. De PIN is uit de categorie bemanningcontroles gehaald en staat nu onder de rubriek Verkeer. Na overleg met het Kustwachtcentrum het KLPD/UNZ en IVW worden inspecteurs van IVW ingepland op diverse kustwachteenheden om toezicht te houden of inspecties te kunnen uitvoeren bij de bagger/zandwinvaart. Als laatste maatregel zijn IVW inspecteurs uitgenodigd om maandelijks aanwezig te zijn op het Kustwachtcentrum gedurende het liasionoverleg.

Naar aanleiding van de realisatie van 66% van de controles op de beroepsvisserij heeft ministerie van Landbouw, natuurbeheer en voedselkwaliteit (LNV) gedurende het jaar 2008 de realisatie naar beneden bijgesteld van 850 naar 704 controles. Het inkrimpen van de visserijvloot, het extreme slechte weer de eerste drie maanden van 2008 en tegenvallende controles gedurende de Internationale operaties waren hier debet aan. Als beheersmaatregel heeft het Kustwachtcentrum in overleg met LNV voor 2009 extra eenheden gepland wanneer blijkt dat er een onderrealisatie gaat optreden om hierop sneller te anticiperen.

Naar aanleiding van het onvoldoende realiseren van BEMACO visserij, sportvisserij en wachtschepen zijn er door het Kustwachtcentrum een aantal beheersmaatregelen genomen die een herhaling in 2009 moet voorkomen. Voor de visserijcontroles worden KLPD inspecteurs op weekbasis ingepland op vaartuigen die specifiek de doelgroep gaat controleren. Voor de sportvisserij worden KLPD inspecteurs op weekend basis ingepland om op deze wijze doelgerichter op de sportvisserij te kunnen controleren. De PIN voor de realisatie van 10 controles op een *guardvessel* was niet realistisch daar er maar 1 ex.vissersschip geregistreerd staat als *guardvessel*.

Er is in 2008 gezamenlijk hard gewerkt om de realisatie van de PIN's te halen. Maar tegenslagen zoals de niet inzetbaarheid van de Bölkow helikopter, het extreem slechte weer de eerste drie maanden van 2008 en de afslanking van de visserijvloot konden niet voorkomen dat PIN's niet werden gerealiseerd.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat het overgrote deel van de zeven handhaving-taken van het Handhavingsplan 2008 niet conform de overeengekomen randvoorwaarden zijn uitgevoerd.

HOOFDSTUK 5

FINANCIËLE VERANTWOORDING

5. FINANCIËLE VERANTWOORDING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de financiële realisatie van het Activiteitenplan en Begroting 2008 (APB) tot en met 31 december 2008.

5.2 Begrotingsopbouw en verdeling

Vanaf 2007 hebben de departementen van BZK, Defensie, Financiën, Justitie, LNV en V&W hun aandeel in de financiering Kustwacht Nieuwe Stijl aan de Kustwacht Nederland overgedragen. De beginstand van de begroting voor 2008 was K€29.716. Door diverse begrotingsmutaties varieerde het totale budget voor 2008 in een bandbreedte tussen K€33.612 en een slotstand van K€30.465. Daarvan is K€26.209 (86%) daadwerkelijk gerealiseerd. De financiering van de Kustwacht Nederland kent een uitgavendeel, ofwel dat deel dat daadwerkelijk door de Kustwacht wordt uitgegeven en een kostendeel, dat deel van het geld dat nog bij de departementen wordt beheerd. In de paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de realisatie van de uitgaven en in paragraaf 5.4 beschouwen we de realisatie op de kosten.

5.3 Uitgavenbudgetten KW

Hierna wordt de realisatie weergegeven van de *uitgavenbudgetten* die door de controller KW worden beheerd en onderdeel zijn van de kas/verplichtingen administratie van Defensie (beleidsartikel 21 - CZSK).

Uitgaven KW (controller KW)	Begroting begin 2008	Mutaties 2008	Uiteindelijke begroting	Realisatie 2008	%
Uitgaven KWC:					
> Burgerpersoneel KWC	2.620	-3	2.617	2.602	99%
> Militair personeel KWC	523	-44	479	599	125%
> Overige personele exploitatie KWC	175	3	178	168	94%
> Materiële exploitatie KWC	2.785	-233	2.552	1.813	71%
Uitgaven materiële defensiemiddelen:					
> Dornier 2 vliegtuigen (vanaf 1 mei)	4.612	-1.372	3.240	2.019	62%
> Lynx helicopter 130 vliegreun/jr (Handhaving)	341		341	278	82%
> Lynx helicopter 100 vliegreun/jr (SAR)	262		262	186	71%
> AMBV 140 vaardagen/jr (Handhaving)	765		765	366	48%
Overige uitgaven:					
> investeringsplan walinfra, AIS & LRIT	700	-621	79	79	100%
> diverse algemene uitgaven	492	-286	206	206	100%
Totaal uitgaven KW	13.275	-2.554	10.719	8.316	78%

Cumulatieve realisatie 2008 - bedragen in € 1.000,-

5.3.1 Personeel.

De salariskosten van burger en militair personeel zijn gecorrigeerd met een aantal technische bijstellingen. De formatie van het Kustwachtcentrum is ongewijzigd gebleven op een totaal van 48 FTE's.

5.3.2 Materieel

In het beschikbare begrotingsbedrag Materiële exploitatie KWC van K€ 2.785,- zit onder andere een budget voor het project Koppeling C2000/Vision ad K€ 96,5. Door het uitlopen van dit project is dit bedrag in 2007 niet meer tot realisatie gekomen en is de betaling doorgeschoven naar begrotingsjaar 2008.

5.3.3 Vliegende middelen, Dorniers

Na ondertekening van het formele overdrachtsprotocol van de 2 Dornier vliegtuigen kwamen de exploitatiekosten van de vliegtuigen met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2008 voor rekening van de Kustwacht. Het jaarbudget 2008 is in het overdrachtsprotocol gesplitst in een deel uitgaven gedaan door Rijkswaterstaat/DNZ (tot 1 mei 2008) en een deel voor rekening van Defensie (vanaf 1 mei 2008).

Exploitatie uitgaven Dorniers	Begroting begin 2008	Mutaties 2008	Uiteindelijke begroting	Realisatie 2008	%
> Dornier 2 vliegtuigen:					
* Maximaal 2.250 vliegreuren	2.250		2.250	1.442	64%
* Brandstofkosten 2.250 vliegreuren	687		687	450	65%
* Landingsgelden	113		113	81	72%
* Modificaties vliegtuigen	100		100		0%
* Accommodatie & overige uitgaven	90		90	46	51%
Totaal uitgaven Dorniers	3.240		3.240	2.019	62%

Cumulatieve realisatie 2008; bedragen in € 1.000,-

De bovenstaande exploitatiekosten zijn onder te verdelen in de volgende taakopdrachten van de vliegtuigen:

Verantwoording uitgevoerde vliegreuren 2008	Taakopdracht begin 2008	Mutaties 2008	Eindopdracht 2008	Realisatie 2008	%
> voor Kustwachttaken planmatig	1.500		1.500	1.057.0	70%
> voor Kustwachttaken ad hoc	180		180		0%
> voor Opleiding & Kwalificatie vliegers	310		310	325.0	105%
> voor Basis Opl. Luchtvaardenden	240		240	68.1	28%
> voor Diversen	20		20	13.1	66%
Totaal:	2.250		4.258	3.471.2	82%

Zoals hierboven blijkt, wordt de lagere realisatie van de kustwachtbegroting voornamelijk door achterblijvende inzet van de Dorniers veroorzaakt.

5.3.4 Vliegende middelen, Defensie Helikopters

In 2008 zijn 178 van de 230 beschikbare Lynx helikoptervliegreuren gerealiseerd. Deze realisatie is onderverdeeld in 106 uren planmatige inzet voor handhavingstaken en 71 uren Search And Rescue (SAR) vluchten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de achterblijvende SAR- beschikbaarheid geen negatieve gevolgen heeft gehad voor de ernstinzet bij SAR- en RIB-operaties. Dat kwam mede door de alternatieve beschikbaarheid van een Augusta-Bel helikopter voor de daguren.

5.3.5 Varende middelen, MBV

Jaarlijks zijn er 140 vaardagen met Mijnenbestrijdingsvaartuigen (MBV) voor de Kustwacht beschikbaar. Er zijn voor 2008 aanvankelijk 80 vaardagen gepland, waarvan er 71 voor de Kustwacht zijn gerealiseerd. Van deze 71 vaardagen zijn er echter 18 door de Waker uitgevoerd, waardoor het Marinebudget maar voor 53 dagen is belast. Dit totaal betekende uiteindelijk een onderrealisatie van K€ 399 in het MBV-vaarbudget. De verbeterde efficiëntie van de Kustwacht Nieuwe Stijl wordt hier het meest zichtbaar.

5.3.6 Algemeen

Binnen de verzamelpost *diverse algemene uitgaven* is een aantal projecten gerealiseerd. Het betreft de verbetering van de multimedia presentatiemiddelen in de OT-ruimte van het KWC, het periodiek uitgeven van het informatieblad Kustwacht op Koers, de levering van de laatste partij kustwachtjassen en diverse kleinere projecten. In totaal is in 2008 K€ 206,- gerealiseerd.

5.4 Kosten KW

Het 2^e blok – **kosten** – bestaat uit diverse posten waarvan de budgetten in beheer zijn bij de desbetreffende departementen. Dit zijn posten die een directe relatie hebben met KW-activiteiten en hier causaal aan kunnen worden toegerekend.

Kosten KW (mat, pers & overig)	Begroting begin 2008	Mutaties 2008	Uiteindelijke begroting	Realisatie 2008	%
Uitgaven Kustwachtschepen:					
> Schip Visarend	1.874	776	2.650	2.256	85%
> Schip Zeearend	1.872	778	2.650	2.272	86%
> Schip Barend Biesheuvel	1.494		1.494	1.616	108%
> Schip Waker	2.155	145	2.300	2.702	117%
> Betonningsvaartuigen	23	243	266	337	127%
Inzet vanuit Financiën/Douane:					
> Opstappers Douane (16 FTE)	1.116		1.116	1.116	100%
> Personeel Handhavingsdesk Douane (2 FTE)	140		140	140	100%
> Liaisonfunctionaris Douane	79		79	79	100%
Inzet vanuit LNV/AID:					
> Opstappers AID (29 man/ 10,5 FTE)	1.257	-16	1.241	1.241	100%
> Personeel Handhavingsdesk AID (1 FTE)	97		97	97	100%
> Liaisonfunctionaris AID (1/2 FTE)	56		56	56	100%
Inzet vanuit V&WRWS:					
> Instandhouden vaarwegmarkering	1.600	100	1.700	1.143	67%
> Inhuur loodsen & onderhoud systemen	250		250		0%
> Luchtwaarnemers DNZ (6 pers / 3,5 FTE)	217	7	224	209	93%
> Liaisonfunctionaris RWS/DNZ (1,5 FTE)	156	5	161	158	98%
> Dornier 2 vliegtuigen (DNZ tot 1 mei)	0	1.267	1.267	1.343	106%
Inzet Defensie/KMAR:					
> Opstappers + luchtwaarnemers KMAR (6+2 FTE)	498		498	498	100%
> Personeel Handhavingsdesk KMAR (2 FTE)	125		125	125	100%
> Liaisonfunctionaris KMAR	62		62	62	100%
Inzet Defensie/CLSK:					
> Vliegtuigbemanningen (14 FTE)	910		910	650	71%
> Vliegopleidingen diversen	151		151	151	100%
> Overige exploitatiekosten	19		19	19	100%
Inzet vanuit BZK/KLPD:					
> Bolköv-helikopter	750		750	83	11%
> Inzet KLPD-waarnemers (5 FTE)	400		400	400	100%
> Opstappers KLPD (20 FTE)	900		900	900	100%
> Personeel Handhavingsdesk KLPD (2 FTE)	160		160	160	100%
> Liaisonfunctionaris KLPD	80		80	80	100%
Totaal kosten KW	16.441	3.305	19.746	17.893	91%

Cumulatieve realisatie 2008; bedragen in € 1.000,-

De voorgaande realisatiecijfers zijn aangeleverd door de afdelingen *Financial Control* van de respectievelijke departementen.

5.4.1 Varende middelen, kustwachtschepen

In de 1^e verantwoordingsperiode hebben de ministeries van Financiën, V&W en LNV door middel van de 1^e aanvullende begroting hun aandeel aan het bedrijfsvoeringsbudget kustwachtschepen voor de Rijksrederij aan de Kustwacht overgedragen. Doordat de oprichting en inwerkingtreding van de Rijksrederij in 2008 uiteindelijk niet tot stand is gekomen, is in overleg met de betrokken partijen daarom de hierboven genoemde budgetoverheveling voor (alleen) 2008 door middel van de Najaarsnota weer gerestitueerd aan de inbrengende ministeries. De uitgavenbegroting van de Kustwacht is als gevolg van deze mutatie met K€ 11.167,- verlaagd en dit verantwoordingsoverzicht over het kostendeel verwerkt. De kosten betreffen de werkelijke uitgaven voor de schepen. Deze kosten zijn effectief nog niet aan de Rijksrederij betaald, omdat de schepen in 2008 niet aan de rederij waren overgedragen. In 2008 werden de uitgaven nog feitelijk gedragen door V&W (Waker & betonningsvaartuigen), Douane (Arenden) en LNV (Barend Biesheuvel).

5.4.2 Inzet vanuit Financiën/Douane

De realisatiebedragen van de opstappers Douane, personeel Handhavingsdesk en de liaison bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten. Rekenkundig worden de kosten van 16 FTE's toegerekend aan douanewerkzaamheden op Kustwachteenheden.



Foto: Patrouillevaartuigen "Zeearend" en "Visarend" van de Douane wederom succesvol in Kustwachtverband in 2008.

5.4.3 Inzet vanuit LNV/AID

De personeelskosten opstappers AID (29 personen) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten. Rekenkundig worden de kosten van 10,5 FTE's toegerekend aan AID-werkzaamheden op kustwachteenheden. De kosten liaisonfunctionaris bestaan uit salariskosten en overige materiële kosten berekend op de beschikbaarstelling van 0,5 FTE.

5.4.4 Inzet vanuit V&W

De Markeringsdienst DNZ draagt namens de Directeur Kustwacht zorg voor de instandhouding van de vaarwegmarkering op de Noordzee. Additioneel worden kosten gemaakt voor de inhuur van loodsen en onderhoud van systemen. Van deze afroeporder hoefde dit jaar geen gebruik te worden gemaakt.

De betonningskosten zijn lager uitgevallen omdat minder betonningen zijn uitgezet dan voorzien.

De personeelskosten luchtwaarnemers (6 personen = 3,5 FTE's) en de liaisonfunctie (1,5 FTE) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten.

De kosten van de Dorniers betreffen alleen de exploitatie en onderhoudskosten zoals huur, landingsrechten en brandstofkosten tot en met 30 april 2008. De bijdrage van V&W voor dit deel is daarmee afgerond.

5.4.5 Inzet Defensie/KMAR

De personeelskosten opstappers KMAR (8 FTE's: 6 opstappers + 2 luchtwaarnemers) en 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. De onderrealisatie van de salariskosten vliegers kustwachtvliegtuigen is een gevolg van de vacatures vlieger gedurende het overgrote deel van deze verantwoordingsperiode.

5.4.6 Inzet vanuit BZK/KLPD

De jaarinzet van de KLPD-helikopter (Bölkow) voor de KW is gebaseerd op maximaal 290 vliegen. De KLPD-helikopter heeft alleen in de eerste periode totaal 32 uur voor de Kustwacht gevlogen tegen een tarief van € 780,- per vlieg uur. De financiële realisatie bedraagt K€ 83,-.

De personeelskosten opstappers KLPD (25 FTE's: 20 opstappers + 5 luchtwaarnemers) en personeel Handhavingsdesk (rekenkundig gesteld op 2 FTE's) bestaan uit salariskosten, toelage onregelmatige dienst, toelage beschikbaarheid en overige materiële kosten. De kosten liaisonfunctionaris bestaan uit salariskosten en overige materiële kosten.

5.5 Totaaloverzicht uitgaven & kosten KW

Samenvattend zijn in 2008 de volgende bedragen gerealiseerd:

	Begroting begin 2008	Mutaties 2008	Uiteindelijke begroting	Realisatie 2008	%
Totaal uitgaven KW	13.275	-2.556	10.719	8.316	78%
Totaal kosten KW	16.441	3.305	19.746	17.893	91%
Totaal uitgaven + kosten KW	29.716	749	30.465	26.209	86%

5.6 Realisatie investeringen 2008

5.6.1 Nieuwe Dorniervliegtuigen

De twee nieuwe vliegtuigen zijn op 11 december 2007 protocollair aan Defensie overgedragen en in gebruik genomen. De formele overdracht met de bijbehorende exploitatiebudgetten heeft met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2008 medio juli plaatsgevonden.

5.6.2 Walradar

De 1^e fase van dit project (plaatsen radars bij Scheveningen en Petten) is door de Defensie Materieelsorganisatie (DMOO) afgerond. In 2009 zal dit project worden aanbesteed en uitgevoerd, de eerste operationele beschikbaarheid van dit project wordt eind 2009 verwacht en de geldelijke realisatie wordt deels in 2009 en deels in 2010 verwacht.

5.6.3 Verfijning walradar dekking

De eerste verkenning is uitgevoerd door de Defensie Materieelsorganisatie. Operationele en geldelijke realisatie worden verwacht in 2010.

5.7 Afsluitend oordeel controller

2008 is met een beperkte onderrealisatie van de begroting afgesloten. Dat komt door tijdige begrotingsmutaties gedurende het jaar, met name door het opnieuw verplaatsen van investeringen in de walradar naar de latere begrotingsjaren. De medewerking van Defensie, en die van het Commando Zeestrijdkrachten in het bijzonder maakte dit mogelijk. Ook al bestaat er geen beeld over de duur van aanbestedingstrajecten bij andere departementen moet worden opgemerkt dat de aanbestedingstrajecten binnen Defensie door de KWNL als bijzonder lange en moeizame trajecten worden ervaren. In het op orde krijgen van de administratie is een belangrijke stap gezet. Een maandelijks uitgevoerde rechtmatigheidscontrole op alle gedane uitgaven gaf een belangrijke impuls aan de verbeteringen op de gevoerde administratie.

6 Afkortingen

AB	Agusta Bell
AHH	Algemene Handhaving
AID	Algemene Inspectie Dienst (LNV)
AIS	<i>Automatic Identification System</i> (scheeps identificatie system met VHF bereik)
APB	Activiteiten Plan en Begroting
AWSAR	<i>All Weather SAR</i>
BEMACO	Bemanningscontrole
Bft	<i>Beaufort</i> (schaal van windkracht)
BOA	Bijzonder Opsporings Ambtenaar
BRGT	<i>Bruto Gross Tonnage</i>
BST	Berging en Sleepvaartmij. Theunisse (op Zeeuwse- en Zuid-Hollandse wateren)
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CCC	Communicatie Coördinatie Centrum (Continu bezet centrum KWC)
CEPCO	<i>Co-ordinated Extended Pollution Control Operation</i> (Bonn Agreement)
CG	<i>Coast Guard</i>
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DFDS	<i>Det Forenende Dampskibs Selskab</i>
DGLM	Transport en Luchtvaart (directoraat van V&W, v.h. DGTL)
DHC	Defensie Helikopter Commando
DKW	Directeur Kustwacht
DNZ	Dienst Noordzee
DNZ/MD	Vaarwegmarkeringsdienst
DO	<i>Duty Officers</i>
DSC	<i>Digital Selective Calling</i>
DWP	Dienst Waterpolitie
DWR	Diepwaterroute
EEZ	Exclusieve Economische Zone (valt samen met de buitengrens van het NCP)
EMSA	<i>European Maritime Safety Agency</i>
EPIRB	<i>Emergency Position Indicating Radio Beacon</i>
ETV	<i>Emergency Towing Vessel</i>
EU	Europese Unie
FTE	Functie Toewijzings Eenheid
GMDSS	<i>Global Maritime Distress and Safety System</i>
HHD	Handhavingdesk
H/C	Helikopter
HOV	Hulpvaartuig
IALA	<i>International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IGO	Informatie Gestuurd Optreden
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
INMARSAT	<i>International Maritime Satellite</i>
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JDP	<i>Joint Development Program</i> (internationale visserijoperatie)
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KMar	Koninklijke marechaussee
KNBRD	Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (Reddingsbrigades Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KOA	Kustwacht Bijzonder Opsporingsambtenaar
KWC	Kustwachtcentrum
KW	Kustwacht
LNV	Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit
LUWA	Luchtwaarnemers
MARIN	<i>Maritime Research Institute</i>
MBV	Mijnenbestrijdingsvaartuig
MEDEVAC	Medische Evacuatie
MF	<i>Medium Frequency</i>
MHKC	Marine Hoofdkwartier en Kustwacht Centrum
MOU	<i>Memorandum of understanding</i>
NCP	Nederlands Continentaal Plat (valt samen met de buiten grens van de EEZ)
NOGEPA	<i>Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Associaton</i>

NRB	Nood Radio Bakens (ELT, EPIRB, PLB)
NSV	Nood Spoed en Veiligheidsverkeer
NUC	<i>Ship not under command</i>
OM	Openbaar Ministerie
OT	Operationeel team (kustwachtcentrum)
PIN	Prestatie indicator
PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
PPV	Planning Programmering en Verantwoording
PV	Proces Verbaal
RBN	Regionaal Beleidsteam Noordzeerampen
RHIB	<i>Rigid Hull Inflatable Boat</i> (snelle opblaas rubber boot met harde bodem)
RIB	Rampen en Incidenten Bestrijding
RMA	Radio Medisch Advies
RMD	Radio Medische Dienst
RV	Rijksvaartuig
RWS-NZ	Rijkswaterstaat dienst Noordzee (directoraat van V&W v.h. DNZ)
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SSAS	<i>Ship Security Alert System (onderdeel van het ISPS)</i>
SodM	Staatstoezicht op de Mijnen (ministerie van Economische Zaken)
SOL	<i>Stand-by</i> Op Locatie
STZ	Scheepvaartreglement Territoriale Zee
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VHF	<i>Very High Frequency</i>
VMD	<i>Visserij Management Systeem</i>
VSS	Verkeersscheidingsstelsel
WA	<i>Watch officers</i>
Wet BON	Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee