
Kustwacht Nederland

Activiteiten Plan en Begroting (APB) 2010

Algemeen Beleidsplan en Operationeel jaarplan 2010

Herziene begroting 2010, Ontwerpbegroting 2011 en Meerjarenramingen 12-15



Inhoudsopgave

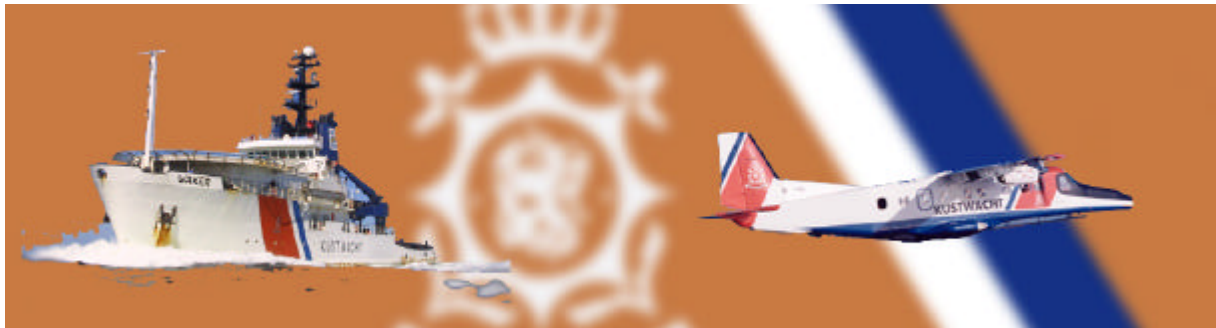
1	INLEIDING.....	5
2	ALGEMEEN BELEIDSPLAN 2010.....	9
2.1	INLEIDING.....	9
2.2	PRIORITEITEN INZET KUSTWACHTMIDDELEN.....	9
2.3	RANDVOORWAARDEN BIJ DE TAAKVERVULLING DOOR DE KUSTWACHT.....	10
2.3.1	<i>Materieel:</i>	10
2.3.2	<i>Personeel:</i>	10
2.4	KWALITEITSBORGING.....	10
2.4.1	<i>ICAO en IMO -eisen</i>	10
2.4.2	<i>Arbeidsbeleving</i>	10
2.4.3	<i>Interne ongevalsregistratie</i>	11
2.4.4	<i>Overige kwaliteitsaspecten</i>	11
2.4.5	<i>Klachtafhandeling (opvolging)</i>	11
2.4.6	<i>Kwaliteit op output Handhaving</i>	11
3	DIENSTVERLENING KWNL 2010.....	13
3.1	AFWIKKELING VAN NOOD-, SPOED- EN VEILIGHEIDSVERKEER.....	14
3.2	OPSPORING EN REDDING (SAR).....	15
3.3	RAMPEN- EN INCIDENTENBESTRIJDING (RIB).....	16
3.4	MARITIEME HULPVERLENING.....	17
3.5	VERKEERSDIENSTTAKEN.....	18
3.6	VAARWEGMARKERINGSTAKEN.....	19
3.7	ZEEVERKEERSONDERZOEK.....	20
3.8	OVERIGE DIENSTVERLENINGSTAKEN.....	21
3.9	INTERNE BEDRIJFSVOERINGSASPECTEN IN HET KADER VAN HET DV-PLAN.....	22
3.9.1	<i>Kwaliteitsaspecten</i>	22
3.10	SAMENVATTING OUTPUTINDICATOREN DIENSTVERLENINGSTAKEN 2010.....	22
4	HANDHAVING KWNL 2010.....	25
4.1	ALGEMENE INDELING HH.....	25
4.2	HH CLUSTER VERKEER.....	25
4.3	HH CLUSTER MILIEU.....	25
4.4	HH CLUSTER VISSERIJ.....	26
4.5	HH CLUSTER GRENSTOEZICHT.....	26
4.6	SAMENWERKING, INFORMATIEPOSITIE EN EFFICIENTIE.....	26
4.7	ALGEMEEN HH DOEL.....	26
4.8	MARGES.....	26
4.9	UITVOERING RESULTAATGEBIED VERKEER 2010.....	27
4.9.1	<i>Toezicht scheepvaartverkeer</i>	27
4.10	UITVOERING RESULTAATGEBIED MILIEU 2010.....	29
4.10.1	<i>Toezicht op milieuwetgeving</i>	29
4.10.2	<i>Mijnbouwcontrole</i>	31
4.11	UITVOERING RESULTAATGEBIED VISSERIJ 2010.....	32
4.11.1	<i>Visserijcontrole</i>	32
4.11.2	<i>Bemannings- en uitrustingscontrole visserij</i>	33
4.12	UITVOERING RESULTAATGEBIED GRENSCONTROLE 2010.....	34
4.12.1	<i>Grenstoezicht personen (KMAR)</i>	34
4.12.2	<i>Grenscontrole goederen (Douane)</i>	36
4.13	SAMENVATTING OUTPUTINDICATOREN HANDHAVINGSTAKEN 2010.....	37
5	HERZIENE BEGROTING 2010, ONTWERP 2011 EN MEERJARENRAMINGEN 2012-2015.....	40
5.1	INLEIDING.....	40
5.2	UITGAVEN KW (CONTROLLER KW).....	40
5.2.1	<i>Personele uitgaven</i>	41
5.2.2	<i>Materiële uitgaven</i>	41
5.2.3	<i>Risico tariefvaststelling Rijksrederij</i>	42
5.3	KOSTEN KW.....	42



5.4	TOTAAL ONTWERP 2010.....	45
6	INVESTERINGEN.....	47
6.1	UITBREIDEN WALRADARFACILITEITEN.....	47
6.2	INFORMATIEPLAN.....	49
7	INZET BESCHIKBARE MIDDELEN 2011.....	52
7.1	ALGEMEEN.....	52
7.2	MATERIËLE MIDDELEN.....	53
7.2.1	<i>Beschikbaarheid vaartuigen 2010.....</i>	<i>53</i>
7.2.2	<i>Beschikbaarheid vliegtuigen 2010.....</i>	<i>54</i>
7.2.3	<i>Overige vliegende middelen.....</i>	<i>55</i>
7.3	PERSONELE MIDDELEN.....	55
7.3.1	<i>Aan de kustwacht geleverde personele inzet.....</i>	<i>55</i>
7.3.2	<i>Handhavingsdesk.....</i>	<i>56</i>
8	OVERZICHT GEBRUIKTE AFKORTINGEN.....	57
9	DEFINITIELIJST.....	59

HOOFDSTUK 1

INLEIDING



1 Inleiding

Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl verder in ontwikkeling

De Kustwacht Nederland heeft in aansluiting op de voorgaande jaren ook in 2009 een aantal stappen gezet om de Kustwacht Nieuwe Stijl zijn uiteindelijke vorm te geven.

In 2010 wordt de ingeslagen weg voortgezet om volgende mijlpalen te bereiken. Een belangrijk eerste doel is het concreet invullen van de noodzakelijke processtappen om te komen tot het instellen van de Kustwachtopsporingsambtenaar (KOA). Het Openbaar Ministerie (OM) zal op korte termijn zorgdragen voor een aanwijzing waarin de Kustwachtambtenaren ten aanzien van hun kustwachttaken opsporings-bevoegd worden verklaard voor de meest voorkomende overtredingen op de Noordzee. De betrokken departementen zullen hun bestaande toezichts- en controlebekwaamheden moeten uitbreiden voor de Kustwachtopsporingsambtenaren van andere samenwerkende departementen. Als deze belangrijke processtap is gerealiseerd, beschikt de Kustwacht over een ambtenaar die ook op het werkveld buiten zijn eigen expertise bevoegd zal zijn om zelfstandig proces-verbaal op te maken. Dit zal de efficiëntie van de Kustwacht verder vergroten.

Kortom; in 2010 zal de wisselende inzet van multidisciplinaire handhavingsteams die controles uitvoeren op verschillende kustwachtvaartuigen bijdragen aan een intenser beleefde handhavingsdruk van de handhavingdisciplines op de Noordzee. Door het onderbrengen van de Kustwachtschepen bij de Rijksrederij kan de planning en inzet van de schepen doelmatiger worden ingericht, en kan over een groter potentieel vaartuigen op ad hoc basis worden beschikt. Of de voornoemde efficiëntie tot minder vaaruren leidt en een geldelijke efficiënywinst oplevert, valt nog te bezien. Momenteel is nog sprake van een verplichte afname van een aantal vooraf gesteld aantal vaardagen van de Rijksrederij. Daarnaast zijn echter een aantal extra taken aan de Kustwacht aangeboden, waarmee de vrijgevallen (controle-)uren weer kunnen worden benut. Dat maakt de Kustwacht effectiever dan voorheen.

Boven zee wordt het in het HH-plan genoemde streven naar een intenser beleefde handhavingsdruk bereikt met de kustwachtvliegtuigen, die elk vlieguur vanuit alle taakvelden de zee monitoren. De Kustwacht zet in 2010 het Kustwachtvliegtuig bij ad-hoc situaties in principe in met een gereedheidsnorm van maximaal 90 minuten¹.

De vliegende middelen van de kustwacht kennen een planmatige en ad-hoc inzet. Met betrekking tot de ad-hoc inzet speelt het Informatie Gestuurd Optreden een belangrijke rol. Deze start veelal bij de Handhavingsdesk van het Kustwachtcentrum. De HH-desk heeft toegang tot belangrijke (delen van) kustwachtinformatiesystemen van de diverse handhavingsdiensten. Een andere belangrijk hulpmiddel van de desk bestaat uit het fijnmazig radarbeeld van de Noordzeekust, dat gekoppeld is aan de AIS-informatie.

De nota Maritieme en Aëronautische noodhulp wordt eind 2009 aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze nota bevat de resultaten van onderzoek naar de benodigde omvang van personeel en materieel om de beleidsdoelen voor het optreden bij incidenten en

¹De oorspronkelijke norm van 1 uur notice (60 minuten blocks-off, na waarschuwing) blijft een streven voor de latere jaren. Daarvoor zal in een korte reactietijd van de waarnemers moeten worden geïnvesteerd.

calamiteiten te realiseren. De Nota is dus nog niet vastgesteld maar in de aanloop daarnaar toe is reeds onderzocht in hoeverre de uitkomsten van deze nota de (in)richting van de Kustwacht in de toekomst gaan beïnvloeden. Dit APB houdt voor de taakinfilling in 2010 waar mogelijk rekening met de te verwachten uitkomsten.

Met de bovenstaande ambities zal de Kustwacht Nederland in 2010 bijdragen aan een verdere uitbouw van het resultaatgericht en efficiënt optreden van de Kustwacht.

Op het organisatorische vlak zijn in 2009 een aantal stappen gezet die in 2010 verder geeffectueerd zullen worden. Een niet limitatieve opsomming:

- de versterkte rol van de liaisons,
- de opzet en verdere uitwerking van kwaliteitszorg,
- personeelstevredenheidsonderzoek,
- een arbo-onderzoek (RIE),
- een klanttevredenheidsonderzoek.
- een onderzoek naar de werkbelasting van het KWC naar aanleiding van het toegenomen aantal oefeningen waar de Kustwacht bij betrokken is.
- etc.

De Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl levert samenvattend een bijdrage aan:

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

De Kustwacht Nederland doet dat door:

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

Het voorliggende Activiteitenplan en Begroting 2010 (afgekort: APB) zet uiteen op welke wijze de Kustwacht het komende jaar uitvoering zal geven aan haar taken. De beleidsprioriteiten, de vertaling daarvan in operationele kustwachtopdrachten en de daarvoor beschikbare meerjarige begroting vinden hierin hun weerslag.

Het eerste accent van dit APB ligt ook dit jaar op de uitvoering van opdrachten uit *de twee basisdocumenten* het Dienstverleningsplan (DV-plan) en het Handhavingsplan (HH-plan) 2010. Deze opdrachten vormen zo de basis van het APB 2010 en het "product Kustwacht". Het tweede accent binnen dit APB ligt op een verdere effectievere en efficiëntere uitvoering van taken, zoals deze in de plandocumenten zijn verwoord. Om de daarbij geformuleerde (SMART gedefinieerde) output te monitoren wordt wederom gebruik gemaakt van diverse overeengekomen Prestatie Indicatoren (PIN's). De opmaak van de PIN's en de rapportage daarover is dit jaar verder uitontwikkeld. Zie verder de punten 3.1 t/m 3.7 (Dienstverlening) en 4.9 t/m 4.11 (Handhaving).

De Directeur Kustwacht zal 4-maandelijks de resultaten van de uitvoering van het APB aan de Raad voor de Kustwacht rapporteren. In het jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over het bereikte eindresultaat over geheel 2010. Het jaarverslag wordt door de ministerraad vastgesteld.

Het APB 2010 wijkt op een aantal punten af ten opzichte van het ABP 2009. De belangrijkste verschillen zijn:

- Het Handhavingsplan 2010 toont een verbeterde set prestatie-indicatoren (PIN's). Daarbij geldt als belangrijkste input-PIN de bezetting van de HH-desk en als belangrijkste output-pin de volledigheid en doorlooptijd van overdracht van de vastgestelde bevindingen.
- De grenswaarden van de kleurcoderingen van de PIN's (realisatie binnen of buiten de norm) zijn in de verantwoordingsdocumenten verder verfijnd.
- Naast het gebruikelijke inzicht in de te "leveren prestaties" zal vanaf dit APB ook inzicht ontstaan in de "geleverde prestaties". Dit komt uiteraard pas tot uitdrukking in de rapportages over 2010, maar het APB 2010 schept hiervoor de voorwaarden.
- Er is een overzicht opgenomen van belangrijkste financiële resultaten van de Kustwacht, waarbij aangegeven is of we binnen de afgesproken norm blijven.
- Er is een middelenplan opgenomen.
- Er is een paragraaf opgenomen met beleidsintenties voor de jaren 2012-2015.
- Vanaf dit APB voor 2010 e.v., dient het document ook voor begrotingsconsultatie en vaststelling binnen de begrotingscyclus bij Defensie.
- Bij de opdrachten is waar mogelijk een PIN voor input, output en outcome opgenomen, om discussie te vergemakkelijken en het inzicht in de taken en resultaten verder te vergroten.
- Er is een begin gemaakt met de opzet en borging van kwaliteit binnen de KWNL.

HOOFDSTUK 2

ALGEMEEN BELEIDSPLAN 2010



2 Algemeen beleidsplan 2010

2.1 Inleiding

De Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl heeft de volgende missie:

“Zorgen voor veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee”

Het APB is ingericht op basis van de uitgangspunten van het VBTB: Van Beleids-begroting Tot Beleidsverantwoording. Met deze systematiek wordt beoogd een koppeling te leggen tussen beleid, prestaties en financiële middelen. Het APB moet een antwoord geven op de “3-W-vragen”:

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

Het APB 2010 is gebaseerd op het Dienstverleningsplan van V&W, het Handhavingsplan Noordzee van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN), alsmede de Operationele Overeenkomsten 2009 (de door departementen ter beschikking gestelde capaciteit aan materieel en personeel). In de perioderapportages over 2010 wordt antwoord gegeven op de “3 G vragen”:

- > *Gaan we bereiken wat we wilden bereiken?*
- > *Gaat het operationeel volgens schema?*
- > *Gaat de bijbehorende kostenontwikkeling zoals gepland?*

Of in de eindrapportage: (de “3 H-vragen”)

- > *Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?*
- > *Hebben we gedaan wat we daarvoor wilden doen?*
- > *Hebben we de geplande kosten gerealiseerd?*

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

2.2 Prioriteiten inzet Kustwachtmiddelen

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

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

De Directeur Kustwacht (DKW) zal afwijkingen van de opdrachten van het APB verantwoorden aan de Raad voor de Kustwacht in de 4-maandelijksse rapportages.

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

2.3 Randvoorwaarden bij de taakvervulling door de Kustwacht.

Voor het realiseren van de verschillende PIN's dient, in materiële en personele zin, gedurende geheel 2010 aan een aantal randvoorwaarden te zijn voldaan. De meeste van deze voorwaarden zijn ook terug te vinden als input-PIN.

2.3.1 Materieel:

- storingsvrije zend- en ontvangstapparatuur, waaronder de AIS radar (incl. bijbehorende data vastlegging door Defensie).
- AIS walinfrastructuur
- beschikbaarheid AIS-informatie.
- beschikbaarheid SAR-helikopter(s)
- beschikbaarheid van KLPD-helikopter;
- beschikbaarheid kustwachtvliegtuigen (1500 uur) conform de operationele overeenkomst tussen de DKW - Defensie
- beschikbaarheid van vaartuigen van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- beschikbaarheid van goed geoutilleerd varend materieel conform het opdrachtgeversconvenant tussen de DKW- Rederij
- beschikbaarheid van bemande betonningsvaartuigen (via Rijksrederij).

2.3.2 Personeel:

Beschikbaarheid van voldoende en goed getraind personeel respectievelijk aan boord van vlieg- en vaartuigen als ook in het KWC (JRCC) voor;

- dienstverlening,
- handhaving,
- nautisch,
- aeronautisch.

Zie voor een verdere uitwerking van de inzet ook punt 7.3 van dit APB.

2.4 Kwaliteitsborging

2.4.1 ICAO en IMO -eisen

De eerste (en belangrijkste) operationele processen zijn in 2009 in kaart gebracht, waarmee aan belangrijkste onderzoeksbevindingen (en eisen) van IMO en ICAO kan worden voldaan. Verder wordt door de Kustwacht gewerkt aan herziening van de Missie, Visie en Strategie. Daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar de samenhang met de visie van de opdrachtgevers (DNZ en PKHN), maar ook gezocht naar eigen identiteit, omdat voor het eigen personeel een duidelijke horizon noodzakelijk wordt geacht.

2.4.2 Arbeidsbeleving

In 2009 een aanvang is gemaakt met een arbeidsbelevings onderzoek en een arbeidsomstandigheden onderzoek voor en (d.m.v. een picture onderzoek) onder het personeel van het Kustwachtcentrum. Het laatste onderzoek (RI&E) stamt uit 2002 en

sinds er sprake is van de Kustwacht Nieuwe Stijl (2006) is deze toets niet uitgevoerd. De Marinerichtlijnen zijn hier leidend en de afdeling P&O van de CZSK ondersteunt de Kustwacht hierin. In 2010 zal gekeken worden of een dergelijk onderzoek ook onder het personeel van de deelnemende diensten (liaisons, opstappers en bemanning boord van kustwachtschepen en –vliegtuigen) nuttig wordt geacht.

Op basis van de verschillende operationele overeenkomsten is de Directeur Kustwacht ook verantwoordelijk voor de veiligheid en werkwijze van het ter beschikking gestelde personeel (zie ook punt 7.3). In 2010 zal worden onderzocht of een vergelijkbaar arbeidsbelevingsonderzoek ook moet worden uitgevoerd onder dit deel van het Kustwachtpersoneel.

2.4.3 Interne ongevalsregistratie

Binnen de Kustwacht is nog geen sprake van registratie, afhandeling en analyse van interne ongevallen. In 2010 zal worden onderzocht hoe dat vorm gegeven kan worden, waarbij rekening wordt gehouden met de ongevallenregistratie van leverende partijen zoals de Rijksrederij.

2.4.4 Overige kwaliteitsaspecten

De uitwerking van een aantal andere kwaliteitsaspecten (zoals aangegeven in het DV-plan) is opgenomen in paragraaf 3.9.

2.4.5 Klachtafhandeling (opvolging)

De in punt 3.9.1 genoemde klachtenafhandeling zal in voorkomend geval, zoals vastgelegd in de operationele overeenkomsten, bestaan uit doorgeleiding naar de respectievelijke diensten. De verdere interne afhandeling en de taak van de Directeur Kustwacht ten aanzien van de klager, zullen in 2010 nog worden uitgewerkt. Het streven is de afhandeling (ook) via het KWC te laten verlopen.

2.4.6 Kwaliteit op output Handhaving

Juist, volledig en Tijdig?. Bij veel van de handavingsopdrachten is de output geformuleerd als aantal op te leveren controlerapporten. Daarbij is vervolgens de PIN dat deze worden opgeleverd na de aankondiging van de controle en betreft zo een volledigheidstoets. De andere door de KW mogelijk beïnvloedbare kwaliteitseis; tijdigheid, is daarmee weggelaten als PIN. Deze kwaliteitseis zal in 2010 wel worden onderzocht. De laatste kwaliteitseis, t.w. juistheid, is niet door de KW, maar veelal door de opdrachtgever onderwerp van toetsing. Dit onderwerp zal naar verwachting na 2010 pas een kwaliteitsaspect kunnen vormen.

HOOFDSTUK 3

DIENSTVERLENING KWNL 2010



3 Dienstverlening KWNL 2010

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

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

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

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

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

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

De hoofddoelstelling van het scheepvaartbeleid is nader uitgewerkt in het volgende operationele doel: *het door permanente verbetering verder verminderen van het aantal significante scheepvaartongevallen tot onder de 20 per jaar.*

Binnen de 2 resultaatgebieden wordt een zevental Kustwachttaken onderscheiden:

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

Een nadere analyse van het DV-plan leverde 25 taken op, waarnaast in paragraaf 4.4 van het DV-plan een capaciteitsvraag voor andere producten is verwoord. Alle taken en de capaciteitsbehoeften zijn bij de Kustwacht bekend en zullen ook 2010 worden uitgevoerd. Echter in het DV-plan 2010 staan een zestal taken opgenomen waarover (op output) zal worden gerapporteerd. De overige 19 taken zijn opgenomen in de opsomming van het betreffende resultaatgebied en zijn voorzien van de afkorting PK (Prestatiekenmerk). Over de PK's zal ook de benodigde managementinformatie worden verzameld (zie voor de uitwerking bijlage 1). Deze informatie is in voorkomend geval beschikbaar voor de opdrachtgever. Over de invulling van de capaciteitsbehoefte (zie paragraaf 3.1.7) worden alleen afwijkingen gerapporteerd.

Ook in 2010 zal het gebruik van diverse Prestatie Indicatoren (PIN's) binnen de taakvelden van het DV-plan verder worden geëvalueerd. Voornoemde analyse van het DV-plan 2010 leverde zo ook 25 mogelijke PIN's op. Met deze PIN's kunnen alle belanghebbenden op eenvoudige wijze de bereikte resultaten afzetten tegen de te realiseren beleidsdoelen. Voor 2010 is, omwille van beheersbaarheid, door V&W gekozen voor een prioriteit op 6 PIN's. Het KWC zal de informatie van alle taken en bijbehorende PIN's verzamelen, maar uitsluitend op de geprioriteerde PIN's periodiek (en openbaar) rapporteren. De geprioriteerde PIN's zijn hierna opgenomen in de paragrafen 3.1 tot en met 3.7.

3.1 Afwikkeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

Beleidsdoel

Het functioneren als internationaal contactpunt voor het verlenen van hulp aan schepen in nood in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) alsmede het functioneren als nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum.

Gevraagde prestatie

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

Te leveren prestatie

- Het garanderen van een permanente bewaking van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).
- Het gedurende 365 dagen per jaar permanent bewaken van het GMDSS, het permanent uitluisteren van VHF Kanaal 16, en de coördinatie en afwikkeling van het internationale maritieme Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer.
- Berichtgeving over de operationele status van het openbare radioplaatsbepalings-systeem DGPS.
- Het verzorgen van de uitzending van nood-, spoed en veiligheidsberichten aan de scheepvaart.

Outcome

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

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt geen publieke rapportage voor deze PIN's.

Prestatiekenmerken

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

In 2009 is een aanvang gemaakt met de inrichting en beschrijving van een 'proces klachtenregistratie'. Ook voor het deelproces nood-, spoed- en veiligheidsverkeer wordt hiermee een validatie bereikt door een analyse van eventuele gebruikersklachten. Een door

het KWC (intern) gesteld doel is de klachtenontvangst en –behandeling verder te vervolmaken.

3.2 Opsporing en redding (SAR)

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

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

Te leveren prestaties

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

Risico's en beheersingsmaatregelen

-

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 gerealiseerde niveau opsporing, redding en medische hulpverlening.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-2a: Optreden bij incidenten en calamiteiten.

Type pin ↓	Taak →	Opsporing en redding SAR
Input		Beschikbaarheidspercentage SAR hulpmiddelen Normen: Varend 98% en vliegend 100% (Heli) 98% (Dorniers)
Output		Het percentage van het aantal acties waarin is voldaan aan de gestelde reactietijden. Norm: 100%
Outcome		Verbetering, danwel minimaal handhaving, van de in 2009 gerealiseerde reactietijd bij SAR-alarmeringen.

Prestatiekenmerken

- Aantal uur dat er onvoldoende SAR-capaciteit beschikbaar is geweest.

- Aantal keer dat de SAR-helikopter niet:
 - binnen werktijd (van 08.00 tot 17.00 uur) binnen **20 minuten**
 - buiten werktijd tijdens daglicht binnen **45 minuten**
 - buiten daglicht binnen **60 minuten**ná de alarmering als inzetgerede vluchteenheid bij het KWC is aangemeld.
- Aantal keer dat een KNRM vaartuig niet binnen 15 minuten uitvaart.
- Aantal keer dat een Dornier later dan 90 minuten ná de alarmering als inzetgerede vluchteenheid bij het KWC is aangemeld.

3.3 Rampen- en incidentenbestrijding (RIB)

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

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

Te leveren prestatie

- Het gedurende 365 dagen per jaar permanent beschikken over getrainde mensen (onder andere een direct oproepbaar en beschikbaar Operationeel Team) en een beschikbaar CCC ten behoeve van het activeren van RIB-operaties.
- Het beschikken over actuele rampenplannen en regelingen.
- Het beschikken over door de HID vastgesteld calamiteitenplan dat is gebaseerd op de (concept) Nota Maritieme Noodhulp en de Nota Bescherming Kwetsbare zee- en deltagebieden.
- Het in samenspraak met de DNZ opstellen van evaluatierapporten of beschikbaarstellen van rapporten die door betrokken partijen of door onderzoekinstanties zijn opgesteld.
- Het leveren van aanvullende capaciteit voor bijstand bij RIB van andere Noordzeelanden.

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 gerealiseerde niveau van:

- gerealiseerde rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee,
- actualisatie van rampenplannen en regelingen,
- afronding van evaluatierapporten,
- beschikbaarheid van capaciteit voor bijstand; en
- beschikbaarheid van een parate organisatie met voldoende middelen.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-3:

Optreden bij incidenten en calamiteiten.

Type pin ↓	Taak →	Rampen – en incidentenbestrijding
Input		Permanente beschikbaarheid middelen.

	Schip met veegarmen en veegarmen op de wal voor andere schepen. Norm: 100%.
Output	15.000m³ in 3 dagen oliebestrijdingscapaciteit beschikbaar voor de Noordzee. Norm: 8280uur/jr. (= 49weken) 5.000m³ in 2 dagen oliebestrijdingscapaciteit beschikbaar voor de Zeeuwse delta. Norm: 8280uur/jr. (= 49weken)
Outcome	Permanente beschikbaarheid van olieruimcapaciteit op de Noordzee en Zeeuwse delta.

Prestatiekenmerken

- Aantal keer dat het Operationeel Team (OT) is geactiveerd en het aantal keer dat niet binnen 90 minuten een plan van aanpak is voorgelegd aan de voorzitter van het (kern) RBN (alarmeringen categorie III en IV).
- Het leveren van een (4-maandelijkse) inzetrapportage over de geleverde aanvullende capaciteit voor bijstand bij RIB van andere Noordzeelanden.
- Aantal opgemaakte evaluatierapporten (inclusief opmaaktermijn en kwalificatie).

Risico's en beheersingsmaatregelen.

Geen bijzonderheden.

3.4 Maritieme hulpverlening

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

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

Te leveren prestatie

- Gedurende het gehele jaar permanent beschikbaar hebben van een "Emergency Towing Vessel" (op 15 minuten notice) die bij windkracht 5 Bft of hoger stand-by ligt op de positie 10 nM West van Den Helder.
- Het optreden als Maritime Assistance Service voor de scheepvaart. Het tot stand brengen van contact tussen hulpbehoevend vaartuig en de serviceverlener.
- Het doorzenden² van de gegevens bijstandsaanvraag piraterij naar departementale aanspreekpunten en informeren van aanvrager over het afwijzen of honoreren van een aanvraag tot bijstand.

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 behaalde niveau van de gerealiseerde noodsleephulp en maritieme hulp.

² Procedure conform Draaiboek "Behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee, MinV&W/DGLM, 11 juli 2009 (versie 4.0).

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-4: Optreden bij incidenten en calamiteiten.

Type pin ↓	Taak →	Maritieme hulpverlening
Input		(Sleep-)bijstand aan driftende schepen. Beschikken over een Emergency Towing Vessel (ETV) Norm: 365dgn/jr.
Output		Het op station liggen (10 nM west van Den Helder) van de ETV bij windkracht 5 BFT of hoger. Norm: 98% van de dagen met windkracht 5 Bft of hoger. Afwijkingsnorm: dagen.
Outcome		Voldoen aan de internationale eis tot bijstandsverlening aan driftende schepen .

Prestatiekenmerken

- Het aantal maal tot stand gebrachte contacten tussen hulpbehoevend vaartuig en de serviceverlener.
- Het aantal doorgezonden bijstandsaanvragen piraterij naar de aanspreekpunten en het aantal afhandelingsrapporten aan de aanvragers.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

3.5 Verkeersdiensttaken

Beleidsdoelen

- Het scheppen van voorwaarden voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling voor zowel het scheepvaartverkeer in de Nederlandse wateren (territoriale zee en EEZ) als het scheepvaartverkeer van en naar de Nederlandse havens.
- De afstemming van de scheepvaart met andere gebruiksfuncties van de Noordzee.

Gevraagde prestatie

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

Te leveren prestatie

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

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 behaalde niveau van de gerealiseerde veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de Noordzee.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-5: Nautisch beheer.

Type pin ↓	Taak →	Verkeersdiensttaken
Input		Advies bij aanleg van installaties (zoals windturbineparken) op de Noordzee. Norm: Aantal verzoeken/meldingen per jaar.
Output		Het aantal verzoeken/meldingen om advies per jaar. Norm : Maximale behandelduur 6 weken. PIN : Aantal tijdig afgehandeld tov aantal verzoeken/meldingen.
Outcome		Veilige en vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer op de Noordzee.

Prestatiekenmerken

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

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

3.6 Vaarwegmarkeringstaken

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

- Opstellen van het vaarwegmarkeringsplan voor de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in de Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) op basis van functionaliteitseisen van de gebruikers en de ontwikkeling m.b.t. de verschillende plaatsbepalingssystemen.

Te leveren prestatie

Zorg dragen voor uitvoering van de vaarwegmarkeringswerkzaamheden op de Noordzee.

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 behaalde niveau van de gerealiseerde veilige en goed gemarkeerde vaarroutes op de Noordzee tot aan de aanloopgebieden van de Nederlandse havens.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-6: Nautisch beheer.

Type pin ↓	Taak →	Vaarwegmarkering
------------	--------	------------------

Input	Uitvoering markeringswerkzaamheden Noordzee 1. Afhandeling storingsmeldingen 2. Regulier onderhoud markeringen. Norm: 100% goede markering.
Output	Binnen de gestelde termijn afhandelen van storingsmeldingen in combinatie met de planning voor regulier onderhoud. Norm: 95% van het aantal markeringen is op orde (IALA Norm). PIN: Aantal dagen dat 95% op orde is. Afwijkingsnorm: Dagen afwijking >95% tov totaal
Outcome	Veilige en vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer op de Noordzee door goede markering..

Prestatiekenmerken

Geen

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

3.7 Zeeverkeersonderzoek

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

- Het verzamelen en vastleggen van gegevens omtrent ongevallen, acties, hinderlijke en/of gevaarlijke situaties voor de scheepvaart.
- Statistische en andere relevante scheepvaartgegevens met betrekking tot de verkeersdichtheid en –intensiteit op de Noordzee.
- Drifters: Registratie drifters.
- AIS-data; leveren van AIS-data aan MARIN en Kopenhagen.

Te leveren prestatie

Jaarlijkse rapportage significante ongevallen op de Noordzee.

Outcome

Verbetering, danwel minimaal handhaving, van het in 2009 behaalde niveau van beschikbare scheepvaartinformatie op de Noordzee.

Prestatie-indicator

Het DV-plan vraagt publieke rapportage voor de volgende output-PIN:

Resultaatgebied DV-7: Nautisch beheer.

Type pin ↓	Taak →	
Input		Gegevens verzamelen en vastleggen over ongevallen, acties en hinderlijke situaties voor de scheepvaart Norm: 100% volledige, juiste en tijdige informatie.
Output		Binnen de gestelde termijn opleveren van een rapportage significante ongevallen aan V&W. Norm: Jaarrapportage (desnoods nihil rapportage). PIN: Op te leveren voor 1 febr. 2010.

	Afwijkingsnorm: Dagen tov 31 PIN 2: Op te leveren evaluatiejaarrapport voor 1 febr. 2011. Afwijkingsnorm: Dagen tov 396 (1/396) PIN 3: 3 maands DWR 2 meting met evaluatierapport (ook 1-2-2011). Afwijkingsnorm: Dagen tov 123 (1/123)
Outcome	Veilige en vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer op de Noordzee.

Prestatiekenmerk

Geen.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

3.8 Overige dienstverleningstaken

In de voorgaande punten 3.1 t/m 3.7. wordt specifiek ingegaan op de taken ter uitvoering van het Dienstverleningsplan, daarnaast wordt als onderdeel van deze taken door RWS-NZ onderkend dat aan de Kustwachtorganisatie ook de volgende capaciteit moet worden gevraagd voor 2010.

Gevraagde prestatie

Het leveren van ter zake kundig personeel, voor deelname (op het gebied) van:

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

Te leveren prestatie

- Stafmedewerkers KWC met actuele kennis over de ontwikkelingen binnen de bovenstaande organisaties.
- Introductie van een kwaliteitssysteem bij de Kustwacht mede n.a.v. onderzoeken in 2008 van de ICAO en IMO naar de wijze waarop Nederland het SAR hulpverleningsproces bij de Kustwacht heeft georganiseerd.
- LRIT: KWC fungeert als "national contactpoint" en "national Financial contactpoint" waarbij vanuit de Kustwacht om actieve participatie in dit project wordt gevraagd, met name om de operationele implementatie van dit systeem in Nederland te begeleiden.
- Nota maritieme en aeronautische noodhulp: Kustwacht zal in de loop van 2010 een additionele taak krijgen m.b.t. het assisteren van de kapitein bij de brandbestrijding aan boord van passagiersschepen.
- Waterrand: Kustwacht zal de plannen en procedures moeten aanpassen op de uitkomsten van het project waterrand zoals vastgelegd in het Handboek Incidentbestrijding op het Water.

- SVC: Kustwacht wordt gevraagd nadere afspraken te maken met het Scheepvaartverkeerscentrum over de gewenste mate van samenwerking.
- GSM: Op het Kustwachtcentrum zal de mogelijkheid beschikbaar moeten komen om de positie te bepalen van noodoproepen die per GSM worden gedaan.
- MarNIS: de infrastructuur op het KWC zal opgehouden moeten worden om de ontwikkeling en implementatie van MarNIS op termijn mogelijk te houden.
- Het optreden als focal point inzake Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy in Asia (ReCAAP)
- Het ontvangen en verwerken van, als operationeel centrum, van berichten uit het INMARSAT 505 Fleet Broadband Alerting System, afkomstig van schepen buiten het GMDSS systeem om.

3.9 Interne bedrijfsvoeringsaspecten in het kader van het DV-plan.

3.9.1 Kwaliteitsaspecten

In 2009 is een aanvang gemaakt met de inrichting en beschrijving van een 'proces klachtenregistratie'. Voor de deelprocessen

- nood-, spoed- en veiligheidsverkeer
- RMA
- Maritieme hulpverlening

wordt hiermee een validatie bereikt van eventuele gebruikersklachten. Hierbij is het streven de afhandeling (ook) via het KWC te laten verlopen, met nadrukkelijke aandacht voor de klachtanalyse en terugmelding! Een door het KWC (intern) gesteld doel is de klachtenontvangst en –behandeling verder te vervolmaken.

3.10 Samenvatting outputindicatoren Dienstverleningstaken 2010

Op basis van de voorgaande paragrafen kan het volgende samenvattende overzicht van outputindicatoren worden opgesteld waarover zal worden rapporteerd. Ook zal, conform de jaren hiervoor, op een aantal inputindicatoren, inzet en beschikbaarheid van middelen worden gerapporteerd (volgende pagina).

Taakgebieden	Prestatie indicator - PIN - Output	Rapportage
Opsporing en redding SAR	Het percentage van het aantal acties waarin is voldaan aan de gestelde reactietijd.	Jaar - 4-maanden - maand.
Rampen en incidentenbestrijding	15000m3 in 3 dagen oliebestrijdingscapaciteit beschikbaar voor de Noordzee.	Jaar - 4-maanden - maand.
	5000m3 in 2 dagen oliebestrijdingscapaciteit beschikbaar voor de Zeeuwse delta.	
Maritieme hulpverlening	Het op station liggen (10nm west van Den Helder) van de ETV bij Bft. 5 of hoger.	Jaar - 4-maanden - maand.
Verkeersdiensttaken	Aantal verzoeken/meldingen tijdig afgehandeld.	Jaar - 4-maanden.
Vaarwegmarkering	Binnen de gestelde termijn afhandelen van storings-meldingen in combinatie met regulier onderhoud.	Jaar - 4-maanden.
Zeeverkeersonderzoek	Binnen de gestelde termijn opleveren van een rapportage significante ongevallen beroepsvaart Noordzee.	Jaar.
	Het leveren van een 3-maandelijke evaluatie DWR.	
	Prestatiekenmerk Input & Outcome	Streefwaarden
Afwikkeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer	Aantal Mayday en Pan-Pan oproepen.	Norm 100%.
	Aantal overschrijdingen DSC berichten >3 minuten.	Norm 100%.
	Aantal overschrijdingen Inmarsat-C berichten > 5 minuten.	Norm 100%.
Opsporing en redding SAR	Aantal uur dat er onvoldoende SAR capaciteit beschikbaar is geweest.	Inzet niet <98%.
	Aantal x dat het Kustwachtvliegtuig niet blocks-off (90 minuten) heeft gehad na Adhoc-alarmering.	Inzet niet <98%.
	Aantal x dat de SAR helikopter niet binnen werktijd van 08.00 tot 17.00 uur < 20 minuten; buiten werktijd tijdens daglicht <45 minuten en buiten daglicht <60 minuten na alarmering als inzetgerede helikopter bij het KWC is aangemeld.	100% van de acties voldoet aan de gestelde reactietijd.
	Aantal x dat een KNRM vaartuig niet < 15 min. uitvaart	Inzet niet <98%.
Rampen en incidentenbestrijding	Aantal x dat het operationeel team is geactiveerd en het aantal x dat niet < 90 minuten een plan van aanpak is voorgelegd aan de vz. van het (kern) RBN.	
	Het leveren van een (4-maandelijkse) inzetrapportage om de geleverde aanvullende capaciteit van bijstand bij RIB van andere Noordzeelanden.	
	Aantal opgemaakte evaluatierapporten.	
Maritieme hulpverlening	Aantal x tot stand gebrachte contacten tussen hulpbehoevend vaartuig en de serviceverlener.	
	Aantal doorgezonden bijstandsaanvragen piraterij naar de aanspreekpunten en het aantal afhandelingsrapporten aan de aanvragers.	
Verkeersdiensttaken	Aantal uur dat het Kustwacht netwerk AIS niet beschikbaar is geweest.	Behandelduur max. 6. weken
	Aantal vergunningaanvragen en het aantal x dat de voorgeschreven 6 weken termijn is overschreden.	

HOOFDSTUK 4

HANDHAVING KWNL 2010



4 Handhaving KWNL 2010

4.1 Algemene indeling HH.

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

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

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

Net zoals bij de Dienstverlening zal voor de Handhaving gedurende 2010 het gebruik van de PIN's binnen de taakvelden van het Handhavingplan (HH-plan) verder worden geëvalueerd. Een analyse van het HH-plan 2010 leverde 16 PIN's op. Met deze PIN's kunnen alle belanghebbenden op eenvoudige wijze de bereikte resultaten afzetten tegen de te realiseren beleidsdoelen. Voor 2010 is door de PKHN gekozen voor een prioriteit op 14 PIN's. Het KWC zal de informatie van alle PIN's verzamelen, echter uitsluitend op de geprioriteerde PIN's periodiek (en openbaar) rapporteren. Dat geschiedt in mei, september en een jaarrapportage. De geprioriteerde PIN's zijn hierna opgenomen in de paragrafen 4.9.1 tot en met 4.9.12.

De PKHN heeft onder andere op basis van risico-analyses de volgende prioriteiten voor 2010 voor de handhaving op de Noordzee vastgesteld.

4.2 HH cluster verkeer.

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

Voortzetting van het, al vanaf 2008 bereikte, niveau van verkeershandhaving in een mix van AIS Radar Monitoring en varende en vliegend toezicht, naar tijd en plaats gestuurd (IGO), teneinde het gerealiseerde nalevingsniveau (99%) te continueren. Dit zal bijdragen aan het beperken van het aantal scheepsongevallen met letstel- en/of milieuschade tot maximaal 20 op jaarbasis.

4.3 HH cluster milieu.

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

1. ontwikkelen van activiteiten gericht op het beperken van lozingen;
2. toezicht op mijnbouwinstallaties.

4.4 HH cluster visserij.

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

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

4.5 HH cluster grenstoezicht.

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

1. handhaving grenstoezicht personen
2. handhaving grenstoezicht goederen.

4.6 Samenwerking, informatiepositie en efficiëntie.

Om de prioriteiten binnen de handhavingstaken te kunnen realiseren, zullen de verschillende diensten nauw en intensief binnen het Kustwachtverband samenwerken om de handhavingsdoelstellingen vanuit een multi-disciplinaire aanpak in te vullen. Dit komt tot stand door samen informatieposities te verbeteren, samen informatie te analyseren en toezicht uit te oefenen vanuit een clusteroverstijgend perspectief. (Voorbeelden zijn; HH-desk, multidisciplinaire samenstelling van de bemanning, het liaisonoverleg, etc.) De eerder uitgesproken intenties om elkaars medewerkers ook op de andere handhavingsterreinen meer vertrouwd te maken, dienen verder te worden ingevuld. Daarnaast zal het Veiligheids Concept Noordzee (VCN), momenteel nog in de pilotfase, naar verwachting een belangrijke aanvullende rol gaan vervullen in het informatiegestuurd optreden (IGO) en samenwerking op handhavingsgebied van de Kustwacht. De beoogde samenwerking is essentieel voor het welslagen van de efficiëntieopdracht door de Ministerraad.

Over al het voorgaande zijn in de operationele overeenkomsten al afspraken gemaakt, maar verdienen wellicht een herziening.

4.7 Algemeen HH doel.

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

4.8 Marges.

In veel taken is sprake van absolute getallen. In de besprekingen met de diverse departementsvertegenwoordigers en liaisons is overeengekomen dat de genoemde getallen ten opzichte van de deelgebieden onderling mogen afwijken binnen een bandbreedte tussen de 90% en 110%.

4.9 Uitvoering resultaatgebied verkeer 2010

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

4.9.1 Toezicht scheepvaartverkeer

Beleidsdoel

Bijdragen aan de bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee door toezicht op de naleving van de verkeers- en gedragsregels.

Gevraagde prestatie

Gericht handhavingstoezicht op het verkeersgedrag van:

- de categorieën tankschepen die verplicht zijn door de Diepwaterroute te varen;
- de gebruikersgroep visserij in en nabij het VSS Terschelling.

Regulier handhavingstoezicht op het verkeersgedrag van alle overige scheepvaartverkeer:

- in en nabij de Verkeersscheidingstelsels;
- in de Zone Kustverkeer;
- in de Veiligheidszones mijnbouw³ en windmolenparken;
- in de Aanloopgebieden Eemsmonding, Brandaris, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Rotterdam en Scheldemonden;
- in de overige territoriale wateren.

Het handhavingstoezicht wordt uitgevoerd door de HH-medewerkers van de Kustwacht en vindt plaats op de HHDesk en op de varende en vliegende middelen, o.a. door gebruikmaking van het geïntegreerde AIS-RADAR-Monitoring systeem.

Te leveren prestatie

- Uitvoering geven aan de relevante Instructies Verkeer en Veiligheid van het Openbaar Ministerie inzake de Verkeersscheidingsstelsels en de Veiligheidszones
- Het uitvoeren van minimaal 30 inspecties bagger/zandwinvaart.

Risico's en beheersmaatregelen

Nog niet alle HH-medewerkers zijn bevoegd tot het opmaken van een proces-verbaal en/of ontberen de daartoe benodigde kennis/opleiding. Via aanwijzing door het OM tot KOA, via 'dienst-interne aanpassingen' of door ontwikkeling en uitvoering van een toepasselijk opleidingsplan is of wordt hierin in 2010 voorzien.

Outcome

Continuering van het in 2008 gerealiseerde nalevingsniveau; minimaal 99% van de 336 gemiddeld per dag op de Noordzee aanwezige schepen⁴ gedraagt zich conform de vigerende verkeers- en gedragsregels.

Prestatie-indicatoren

In het HH-plan zijn de volgende outcome indicatoren benoemd:

³ Als bedoeld in artikel 43 Mijnbouwwet.

⁴ Bron IBN 2015

- Aantal significante verkeersongevallen < 20; < 20 kustwachregistraties en pv's
- Tankerrouting/DWR; nalevingspercentage 99%; < 100 processen-verbaal
- Aandeel visserij in aantal VSS-overtredingen < 40%; < 80 processen-verbaal
- Aantal overige verkeersovertredingen (VSS, Zone Kustverkeer, Veiligheidszones Mijnbouw & windturbineparken); nalevingspercentage 99%; < 200 processen-verbaal
- Terugdringen aantal overbeladen bagger- en zandwinvaartschepen.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde outcome – indicatoren zijn de volgende input en output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-1: Verkeer.

Type pin ↓	Taak →	Categorieën tankschepen verplicht gebruik DiepWaterRoute (DWR)
Input		Gericht toezicht op naleving routingsmaatregelen door de categorieën tankschepen die verplicht zijn de DWR te volgen Norm: Beschikbaarheid vliegende en varende middelen en HH-desk.
Output		Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: Aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome		Verbeterde verkeersveiligheid door evaluatie en analyse van afwijkendgebruik DWR. Handhaving van het nalevingspercentage van >99%. PIN 1: < 100 PV's in 2010

Resultaatgebied HH-1: Verkeer.

Type pin ↓	Taak →	Aandeel visserij-overtredingen VerkeersScheidingsStelsel (VSS)
Input		Gericht toezicht op naleving vs.10 VSS door visserij. Norm: Beschikbaarheid vliegende en varende middelen (ook IGO) alsmede beschikbaarheid HH-desk
Output		Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: Aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome		Verbeterde verkeersveiligheid door evaluatie en analyse van verkeerd gebruik door visserij-schepen van het VSS op de Noordzee. PIN: < 80 PV's in 2010

Resultaatgebied HH-1: Verkeer.

Type pin ↓	Taak →	Overig scheepvaartverkeer.
Input		Regulier toezicht op naleving vigerende verkeers- en gedragsregels door overige scheepvaart. Norm: Beschikbaarheid vliegende en varende middelen en HH-desk.
Output		Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: Aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome		Verbeterde verkeersveiligheid door evaluatie van het afwijkend gebruik door overige schepen van het VSS, de Zone kustverkeer, de veiligheidszone mijnbouw en windturbineparken, als ook het werkgebied Maasvlakte 2. Handhaving van het nalevingspercentage van > 99%. PIN: < 200 PV's in 2010

Resultaatgebied HH-1: Verkeer.

Type pin ↓	Taak →	Bagger en zandwinvaart.
Input		Bewaken van het overbeladen van Nederlandse bagger en

	Zandwinschepen, door het uitvoeren van varende en vliegende controles (ook IGO). Norm: 30 stuks per jaar.
Output	Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome	Verbeterde verkeersveiligheid door evaluatie van overbeladingen door bagger- en zandwinschepen.

4.10 Uitvoering resultaatgebied milieu 2010

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

4.10.1 Toezicht op milieuwetgeving

Beleidsdoelen

Voor het grijze milieu betreft dit het zorg dragen voor een schone Noordzee. Dat wordt gedaan door het voorkomen van lozingen van schadelijke en gevaarlijke bulkvloeistoffen, van olie, oliehoudende producten, afvallende lading, zwaveluitstoot en huisvuil op of in het water van de Noordzee.

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



De Voordelta⁵ is het kustgebied voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Het gebied vervult de belangrijke functie van overgang tussen zee en land en kent een rijke flora en fauna.

Toelichting Groene milieu Voordelta⁶.

Op 1 januari 2010 loopt de tijdelijke subsidieregeling "AIS-transponders voor vissersschepen Voordelta" (Staatscourant 15.07.09, nr. 107) af. Het toezicht wordt op

⁵ Het beheerplan Voordelta is opgesteld door de Staatssecretaris van het ministerie van V&W met gedeputeerden van de provincies Zuid-Holland en Zeeland, in onderlinge overeenstemming met het ministerie van LNV en vastgesteld op 1 juli 2008.

⁶ Bij de PIN voor de Voordelta is in het Handhavingsplan 2010 een voorbehoud gemaakt over de procedures. Dit punt verduidelijkt het voorbehoud.

dat moment verder geïntensiveerd. Op het KWC is het systeem van Aramis (HH-Desk) zodanig uitgerust dat automatisch op de naleving van aanwezigheid in de rustgebieden van de Voordelta gehandhaafd kan worden. Geconstateerde vermoedelijke overtredingen worden conform vastgestelde PIN doorgegeven aan de Milieu telefoon van de Provincie Zuid Holland (PZH), regisseur voor de Handhaving in de Voordelta. Het protocol voor de Voordelta t.b.v. het KWC is (ten tijde van de samenstelling van dit APB) nog in ontwikkeling. In dit kader wordt gezocht naar een verdere optimalisatie in de samenwerking met de regionale Handhavingsorganisaties van de Voordelta, binnen de mogelijkheden van het KWC.

Gevraagde prestatie

- Het uitvoeren van (milieu-)surveillances (gelijk verdeeld over 24 uur) op en boven de Noordzee van minimaal 1.500 vlieguren gericht op een dagelijkse dekking van zone 1 (0 – 35 nm), een tweedaagse dekking van zone 2 (35 – 55 nm) en een vierdaagse dekking van zone 3 (> 55nm). De vliegende surveillance beoogt tevens preventief te werken. Ad hoc vliegen naar aanleiding van op satellietbeelden geconstateerde detectie's volgens bestaande afspraken, verwerking van satellietbeelden (Clean Sea Net Service) en Informatie Gestuurd optreden.
- Deelname aan internationaal gecoördineerde acties.
- Het vervullen van oog en oor functie in de Voordelta, indien nodig (IGO) aangevuld met het leveren van een platform met of zonder handhavende organisaties.

Te leveren prestatie

- In principe 600 vliegende surveillances van gemiddeld 2 tot 3 vlieguren⁷ volgens een verdeelsleutel. De verdeelsleutel is weergegeven in paragraaf 7.3.

Voor 2010 geldt dat alle ad hoc vluchten bovenop de geplande 1500 uur geadmistreerd worden tot een jaarmaximum van 1.600 vlieguren. Boven de genoemde 100 ad hoc uren zijn ad hoc en planmatige uren onderling uitwisselbaar. Naar verwachting zal op basis van Informatie Gestuurd Optreden (IGO) in de toekomst het aantal ad hoc vluchten toenemen en op termijn het planmatige vliegen terugdringen.

- Dagelijks automatisch monitoren van de Voordelta met behulp van AIS- en radardata en het aanmelden van gesignaleerde vermoedelijke overtredingen bij de regionale handhavingsorganisatie, tot een maximum van 300 uur.

Outcome

Grijze milieu; beïnvloeding van het milieugedrag m.b.t. MARPOL Annex I t/m VI.

Vermindering, of hooguit handhaving, van het in 2009 geconstateerde aantal (vermoedelijke) lozingen, met als uiteindelijk doel het terugdringen van lozingen tot een minimum aantal.

Groene milieu; Natuurbeschermd milieu binnen de Voordelta.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden

⁷ Opgemerkt wordt dat er tijdens een vliegende surveillance in principe voor alle handhavingstaken uitkijk wordt gedaan. Voor definities en verdere uitwerkingen van vlieguren: zie de definitielijst hoofdstuk 7.

Prestatie-indicatoren

In het HH-plan zijn de volgende indicatoren benoemd:

- Grijs milieu; 1600 (planmatige of ad-hoc) luchtsurveillance-uren
- Groene milieu; 100% van de op de HH-desk geconstateerde vermoedelijke overtredingen worden aangemeld bij de Milieutelefoon van de PZH.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde outcome – indicatoren zijn de volgende input en output-indicatoren overgenomen of samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-2: Milieu.

Type pin ↓ Taak →	Milieu
Input	Controle dmv satelliet, alsmede (IGO aangestuurde) varende en vliegende controles, HH-desk alsmede waarnemingen derden. Norm 1: Beschikbaarheid vliegende en varende middelen en Hh-desk. Norm 2: Beschikbaarheid van de HH-desk voor Voordelta toezicht Norm 3: Beschikbaarheid satelliet beelden (3x per week)
Output obv: Marpol Annex I → Marpol Annex II → Marpol Annex III → Marpol Annex V → Marpol Annex VI →	Actieve controles van: <ul style="list-style-type: none"> - Lozingen minerale oliën visserij - Lozingen minerale oliën scheepvaart/mijnbouw - Schadelijke stoffen bulkvervoer - Verpakte schadelijke stoffen bij scheepsrampen of overboord slaan - Lozingen huisvuil visserij - Lozingen huisvuil andere vaartuigen heterdaad - Emissies in de lucht van schepen Controlerapporten. PIN 1: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen. PIN 2: 300 uur controle op vermoedelijke overtredingen Voordelta, waarbij waarnemingen worden gemeld. Afwijkingsnorm: Aantal niet gemeld.
Outcome	Verbetering van het grijze en groene milieu op de Noordzee. Norm: Bij een hoger of gelijk aantal controles minder PV's. PIN: Percentagegewijs minder aantal PV's tov 2009.

4.10.2 Mijnbouwcontrole

Beleidsdoel

Naleving van voorschriften bij mijnbouwinstallaties op de Noordzee.

Gevraagde prestatie

- Het uitvoeren van 8 tot 10 onaangekondigde inspecties van twee offshore installaties in de Noordzee.

Te leveren prestatie

- Helikoptercapaciteit KLPD voor het uitvoeren van de inspecties.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Zie punt 2.3.1 Randvoorwaarden materieel.

Outcome

Een betere naleving van de voorschriften bij mijnbouwinstallaties.

Prestatie-indicator

In het HH-plan is indicator "Naleving van voorschriften bij mijnbouwinstallaties op de Noordzee" (outcome) benoemd.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde input – indicator zijn de volgende outcome en output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-2: Milieu.

Type pin ↓	Taak →	Mijnbouw
Input		Uitvoering van minimaal 10 aangekondigde inspecties bij Mijnbouwinstallaties op de Noordzee. Norm: 10 vluchten / jr. Afwijkingsnorm: minimaal 8 vluchten / jr.
Output		Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome		Verbeterde werking van overboordwater faciliteiten zodat aan de lozingsnorm van 30 ppm gedispergeerde olie in water wordt voldaan. Norm: Handhaving van het nalevingspercentage van > 95%.

4.11 Uitvoering resultaatgebied visserij 2010

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

4.11.1 Visserijcontrole

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

Het leveren van de benodigde varende en vliegende capaciteit teneinde aan de in het beleidsdoel omschreven verplichtingen te kunnen voldoen.

Te leveren prestatie

- 11.400 uur visserij toezicht (ten behoeve van de planning Kustwacht wordt gerekend 500 algemene nationale en internationale controles te initiëren⁸), en daarnaast
- 300 uur waarnemingen visserij op de Handhavingdesk in het Voordelta gebied⁹.

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

⁸ Algemene controles: verbod ondermaatse vis, maaswijdte, registratie vaartuigen, vergunning aan boord, motorvermogen zegelplan.

⁹ De bijbehorende pin is opgenomen in paragraaf 4.10.1 vanwege de combinatie met het milieutoezicht Voordelta.

Outcome

Vermindering, of hooguit handhaving, van het in 2009 geconstateerde aantal overtredingen tegen de regelgeving visserij. De controles leveren zo een bijdrage aan de beeldvorming over het nalevingsniveau van de vigerende visserijregelgeving en de veiligheid op zee.

Prestatie-indicator

In het HH-plan is indicator "Naleving regelgeving" (outcome) benoemd.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde outcome – indicator zijn de volgende input en output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

Resultaatgebied HH-3: Visserij.

Type pin ↓	Taak →	Controle visserijvaartuigen
Input		Uitvoering van 500 fysieke controles op de volgende aspecten: - logboek - vissen zonder contingent / gesloten visserij - ondermaatse vis - maaswijdte van de netten - registratie vaartuigen - vergunningen a/b - motorvermogen en zegelplan (Gelijktijdig) Uitvoering van 30 fysieke controles op satelliet volgapparatuur. Norm: Uitvoering aantal controles tov streefwaarde.
Output		Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome		Verbetering naleving van de visserijregelgeving. PIN: Verminderd aantal PV's tov het aantal uitgevoerde controles.

4.11.2 Bemannings- en uitrustingscontrole visserij

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie¹⁰

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

Te leveren prestatie

- 150 controleverslagen t.a.v. onderbemand varende vissersvaartuigen, leidend tot circa 30 processen-verbaal;
- 35 controleverslagen t.a.v. onderbemand varende sportvissersvaartuigen met passagiers, leidend tot circa 8 processen-verbaal;

¹⁰ De ervaring leert, dat gemiddeld 50 controles worden uitgevoerd door de Zeehavenpolitie, en als zodanig daarmee bijdragen aan het Kustwachtresultaat.

- 10 controleverslagen t.a.v. wachtschepen visserij, leidend tot een onbekend aantal processen-verbaal.

Outcome

Vermindering, of hooguit handhaving, van het in 2009 geconstateerde aantal overtredingen tegen de regelgeving op het gebied van onderbemand varen, medische gegevens bemanning, vaargebieden, (bemannings-)certificaten inzake de visserij. De controles leveren zo een bijdrage aan de beeldvorming over het nalevingsniveau van de vigerende visserijregelgeving en de veiligheid op zee.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

Prestatie-indicator

In het HH-plan is indicator "Naleving regelgeving" (outcome) benoemd.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde outcome – indicator zijn de volgende input en output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-3: Visserij.

Type pin ↓	Taak →
Input	Controle visserijvaartuigen Uitvoering van fysieke controles op de volgende aspecten: - 150x vissersvaartuigen op onderbemand varen - 35x sportvisvaartuigen op onderbemand varen - 10x vissers (wachtschepen) op diverse aspecten vlg's HH-plan Norm: Uitvoering aantal controles tov streefwaarde. Afwijkingsnorm: Aantal uitgevoerd tov streefaantal
Output	Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome	Ad 3.b.1 Verbetering bemand varen en arbo omstandigheden. Ad 3.b.2 Verbetering bemand varen en uitrusting schepen Ad 3.b.3 Verbeterde certificering wachtschepen, waardoor verhoogde veiligheid en juiste onderlinge concurrentieposities. PINs: Verminderd aantal PV's tov het aantal uitgevoerde controles. Ad 3.b.1 Verminderd aantal PV's tov 2009 (< 30 PV's) Ad 3.b.2 Verminderd aantal PV's tov 2009 (< 8 PV's) Ad 3.b.3 Verminderd aantal PV's tov 2009 (< notg aantal PV's)

4.12 Uitvoering resultaatgebied grenscontrole 2010

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

4.12.1 Grenstoezicht personen (KMAR)

Beleidsdoel

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

Gevraagde prestatie

Het informatiegestuurd en risicogestuurd uitoefenen van de grensbewaking aan het Nederlandse deel van de maritieme buitengrens van Schengen conform het "zee-land-grensbewakingsconcept"¹¹. De grensbewaking wordt uitgevoerd conform (inter-)nationale wet- en regelgeving.

Te leveren prestatie

- een gedurende 365 dagen per jaar fysieke aanwezigheid (24/7) op de Noordzee middels gebruikmaking van één der KW-vaartuigen ten behoeve van de grensbewakingstaak;
- tijdens deze permanente varende aanwezigheid dienen grensbewakingcontroles op basis van risicoanalyse/profilering te worden uitgevoerd middels 500 fysieke boardings¹¹, te verdelen in:
 - 425 controles pleziervaart (65%);
 - 25 controles visserij (15%);
 - 50 controles overige vaartuigen en ankerplaatsen (20%).

Secundaire taken:

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

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

Prestatie-indicator

In het HH-plan is als input indicator 100% uitvoering van de controles benoemd.

Outcome

De taakuitvoering van de KWNL dient in het algemeen bij te dragen aan de vergroting van de veiligheid van Nederland en het Schengengebied. Deelaspecten daarbij zijn:

- Verbetering van de naleving regelgeving;
- Tegengaan illegale grensoverschrijding en (im-)migratie, alsmede grensoverschrijdende criminaliteit;
- Het verbeteren van het inzicht in grensoverschrijdende personenstromen.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde indicatoren zijn de volgende output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-3: Grenstoezicht.

Type pin ↓	Taak →	Personen
Input		Uitvoering van 500 fysieke controles op de Noordzee. (425 op pleziervaart, 25 op visserij, 50 overige schepen) Norm: 500 controles in 2010. Afwijkingsnorm: Percentagegewijs uitgevoerde controles / jr.

¹¹ Controles vinden primair plaats op in- en uit reizende personen en op vaartuigen met opvallend of afwijkend gedrag.

Output	Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome	Verbetering naleving regels (im-)migratie en criminaliteit op of vanaf de Noordzee. Norm: Bij een hoger of gelijk aantal controles minder PV's. PIN: Een percentagegewijs minder aantal PV's. Bijkomend effect is het inzicht in grensoverschrijdende personenvervoersstromen.

Resultaatgebied HH-3: Grenstoezicht.

Type pin ↓ Taak →	Personen
Input	Vorbereiden en ondersteunen van (5) nationale en internationale acties Norm: 15 dagen inzet van KW-schepen en/of -vliegtuigen in 2010. Afwijkingsnorm: Dagen t..o.v. de streefwaarde.
Output	Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome	Verbetering naleving regels (im-)migratie en criminaliteit op of vanaf de Noordzee. Norm: Bij een hoger of gelijk aantal controles minder PV's. PIN: Een percentagegewijs minder aantal PV's.

4.12.2 Grenscontrole goederen (Douane)

Beleidsdoel

Het uitvoeren van douanetoezicht op grensoverschrijdende goederen.

Gevraagde prestatie

Uitvoering wordt gevraagd van:

- Zichtbaar toezicht
- de "stopfunctie" douane.
- het onderzoeken en in kaart brengen van risico's.

Te leveren prestatie

- Het uitvoeren van 770 boardingen
- Planmatige ruimte om deel te nemen aan Europese (internationale) handhavings-taken/acties (minimaal 15 dagen).

Outcome

Een verbetering van naleving van de douaneregels op de Noordzee in het algemeen, af te leiden uit een vermindering, of hooguit handhaving, van het in 2009 geconstateerde aantal overtredingen tegen de douaneregelgeving. De controles leveren zo ook een bijdrage aan de beeldvorming over het gekozen beleid, de risicoanalyses en de (volledigheid van) dossiers over dit onderwerp.

Prestatie-indicator

In het HH-plan is als input indicator 100% uitvoering van de controles benoemd.

Output-indicatoren

Op basis van de informatie uit het HH-plan en de genoemde indicatoren zijn de volgende output-indicatoren samengesteld. De rapportage van de KWNL zal op basis van de aanwijzing van het Sturingsmodel geschieden op de output.

Resultaatgebied HH-3: Grenstoezicht op de Noordzee.

Type pin ↓ Taak →	Goederen
Input	De onderverdeling van de 770 fysieke controles is: 20 stuks a/b van de handelsvaart Norm: 20 controles in 2010. 600 stuks a/b van de pleziervaart Norm: 600 controles in 2010. 100 stuks a/b van geankerde schepen en objecten 100 controles in 2010. 50 stuks a/b van werkschepen (koel- en vries schepen) op de Noordzee. Norm: 50 controles in 2010. Afwijkingsnorm: Percentagegewijs uitgevoerde controles
Output	Controlerapporten. PIN: Op te leveren na aankondiging en uitvoering controle. Afwijkingsnorm: aantal rapporten tov controleaanmeldingen
Outcome	Verbetering naleving regels op de Noordzee. Norm: Bij een hoger of gelijk aantal controles minder PV's. PIN: Een percentagegewijs minder aantal PV's. Bijkomende effecten zijn: <ul style="list-style-type: none">- betere onderbouwing van het beleid- betere risicoanalyses- vollediger dossiers over dit onderwerp

Resultaatgebied HH-3: Grenstoezicht.

Type pin ↓ Taak →	Goederen
Input	Ondersteunen van (5) nationale en internationale acties. Norm: 15 dagen inzet van KW-schepen en/of -vliegtuigen in 2010. Afwijkingsnorm: Dagen t.o.v. de streefwaarde.
Output	Gerealiseerde dagen. PIN: Aantal gerealiseerde dagen tov gevraagde dagen. Afwijkingsnorm: Dag tov totaal.
Outcome	Verbetering naleving regels (im-)migratie en criminaliteit op of vanaf de Noordzee, alsmede het nakomen van de internationale douaneverplichtingen terzake . Norm: Bij een hoger of gelijk aantal controles minder PV's. PIN: Een percentagegewijs minder aantal PV's.

Risico's en beheersingsmaatregelen

Geen bijzonderheden.

4.13 Samenvatting outputindicatoren handhavingstaken 2010

Op basis van de voorgaande paragrafen kan het volgende samenvattende overzicht van outputindicatoren worden opgesteld waarover zal worden rapporteerd.

Ook zal, conform de jaren hiervoor, op een aantal inputindicatoren, inzet en beschikbaarheid van middelen worden gerapporteerd (zie volgende pagina).

Taakgebieden	Prestatie indicator - PIN - Output	Rapportage
Toezicht scheepvaartverkeer	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
Milieu	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle 300 uur controle op vermoedelijke overtredingen Voordelta, waarbij waarnemingen worden gemeld	Jaar - 4-maandelijks - maand
Mijnbouwcontrole	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
Visserij	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
Bemannings- en - uitrustings controles	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
Grenstoezicht personen	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
Grenstoezicht goederen	Op te leveren controlerapport na aankondiging controle	Jaar - 4-maandelijks - maand
	Prestatiekenmerk Input & Outcome	Streefwaarden
Toezicht scheepvaartverkeer	Gericht toezicht nalevingsgedrag routerings maatregelen DWR Gericht toezicht nalevingsgedrag VSS Regulier toezicht naleving vigerende verkeers- en gedragsregels Bewaken van het overbeladen van Nederlandse Bagger en Zandwinvaartschepen	Nalevingspercentage 99% < 80 pv's in 2010 Nalevingspercentage 99% Norm = 30 controles/jaar
Milieu	Controle d.m.v. satelliet, alsmede IGO aange- stuurde vliegende en varende eenheden	Minder pv's t.o.v. 2009
Mijnbouwcontrole	Uitvoering van minimaal 10 onaangekondigde inspecties bij mijnbouwinstallaties op de Noordzee	Minder pv's t.o.v. 2009
Visserij	Uitvoering van 500 fysieke controles op de volgende aspecten: logboek - vissen zonder contingent - maas- wijdte van de netten - registratie vaartuigen - ver- gunningen a/b en motorvermogen en zegelplan	Minder pv's t.o.v. 2009
Bemannings- en uitrustings-controles	Uitvoering van fysieke controles op de volgende aspecten: 150 x vissersvaartuigen op onderbemand varen - 35 x sportvissers op onderbemand varen en 10 x wachtschepen (ex vissers) op diverse controles	Minder pv's t.o.v. 2009
Grenstoezicht personen	Uitvoering van 500 fysieke controles op de Noordzee waarvan 425 op pleziervaart, 25 op de visserij en 50 op overige schepen	Minder pv's t.o.v. 2009
Grenstoezicht goederen	Uitvoering van 770 fysieke controles op de Noordzee waarvan 20 op de handelsvaart, 600 op pleziervaart 100 op geankerde schepen en objecten en 50 op werkschepen (reefers)	Minder pv's t.o.v. 2009

HOOFDSTUK 5 HERZIENE BEGROTING 2010

ONTWERPBEGROTING 2010 EN MEERJARENRAMINGEN 2011-2015



5 Herziene begroting 2010, Ontwerp 2011 en Meerjarenramingen 2012-2015

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de financiële opbouw achter het Activiteitenplan en Begroting (APB) gedurende de komende jaren.

5.1 Inleiding

In onderstaande overzichtstabel wordt het meerjarige budget voor de periode 2010 -2015 weergegeven. Het benodigde budget wordt afgezet tegen de herziene begroting 2010 (via Voorjaarsnota te wijzigen), de ontwerpbegroting 2011 en de meerjaren-ramingen 2012-2015. Onderstaande ramingen zijn begroot in duizenden euro's.

Vanaf periode 1/2009 rapporteert de Kustwacht in een verantwoordingscyclus van maandrapportage (voorheen perioderapportage) en drie trimester rapportages. Dit sluit beter aan bij de financiële cyclus van Defensie. Voorts wordt voor de uitgaven gerapporteerd op vier hoofdkostensoorten. Deze vereenvoudiging vindt mede zijn oorzaak in het gebruik van een nieuwe Financiële Administratie (FINAD genaamd, onder SAP) bij Defensie. Het kan daarom zijn dat u eerdere plannen (zoals het APB over 2009) niet naadloos kunt aansluiten bij dit APB. Om dat enigzins tegemoet te komen treft u van de belangrijkste uitgaven (vliegen en varen) een nadere specificatie aan.

5.2 Uitgaven KW (controller KW)

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

Uitgaven KW (controller KW)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Uitgaven KWC:						
> Burgerpersoneel KWC	2.833	2.833	2.833	2.833	2.833	2.833
> Militair personeel KWC	364	364	364	364	364	364
> Overige pers. exploitatie KW (incl. vaartoelage AMBV)	387	387	387	387	387	387
> Overige exploitatie KW	22.727	22.961	21.776	21.806	20.526	20.556
Totaal uitgaven KW (salaris + ME)	26.311	26.545	25.360	25.390	24.110	24.140
Specificatie van de belangrijkste uitgaven						
Uitgaven kustwachtvliegtuigen						
> Dornier 2 vliegtuigen	4.840	4.840	4.840	4.840	4.840	4.840
> Lynx helikopter 230 vliegreun/jr	615	615	615	615	615	615
Uitgaven aan kustwachtschepen:						
> Integrale kosten kustwachtschepen Rijksrederij	12.566	12.566	12.566	12.566	11.316	11.316
> AMBV 140 vaardagen/jr	898	898	898	898	898	898
Overige uitgaven:						
> Investerings en expl. walinfra, AIS & LRIT, radarketen	1.100	1.170	318	318	318	318
> Diverse algemene uitgaven	324	243	182	137	103	77

(bedragen in € x 1.000)

Het totaal benodigde uitgavenbudget KW 2010 kan worden gefinancierd door de van Defensie te ontvangen prijscompensatie 2009 toe te voegen aan de ontwerpbegroting

2009. Deze prijscompensatie is gebaseerd op het Financieel spelregelkader van het Sturingsmodel Kustwacht NL.

Hierna wordt per hoofdregel de exploitatie van het KWC nader toegelicht.

5.2.1 Personele uitgaven

De huidige formatie van het Kustwachtcentrum bestaat uit 48 functies.

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

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

Binnen de personele exploitatie is het bedrag aan vaartoelagen AMVB voor 180 vaardagen K€ 144.

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

5.2.2 Materiële uitgaven

Diverse algemene uitgaven.

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

Uitgaven kustwachtvliegtuigen.

In dit uitgavenbudget is inbegrepen de inzet van de 2 Dornier kustwachtvliegtuigen (CLSK/ALTO), de Lynx helikopter (CLSK/DHC) en de mijnenbestrijdingsvaartuigen (MBV's) (CZSK).

De uitgaven voor de Dorniers zijn gebaseerd op de tarieven in het onderhoudscontract met RUAG, de huurovereenkomst accommodatie Kustwacht met Jetsupport (Schiphol) en verwachte uitgaven voor brandstoffen. In 2009 is op verzoek van de controller KW een contractwijziging doorgevoerd met RUAG. De brandstofkosten en landingsrechten worden nu rechtstreek met de afhandelaar op Schiphol Oost afgerekend, waarmee op dit deel een besparing van 15% is bereikt.

Voor de berekening van de inzet van de Lynx en MBV's wordt gebruik gemaakt van vaste tarieven. Per type eenheid is per vlieguur of vaardag een tarief vastgesteld. Het huidige budget voor Lynx en AMBV is gebaseerd op de tarieven voor 2010.

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

Voor 2010 is +K€100 extra geld beschikbaar gemaakt door het tijdelijk verlagen van het aantal beschikbare vliegreuren¹² voor Kustwachttaken. Met deze extra financiële middelen kan een impuls worden gegeven aan het vergroten van de inzetbaarheid van de Dorniers.

Uitgaven kustwachtschepen

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

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

Het bedrag voor de Betonningsvaartuigen betreffen alleen de kosten voor de planmatige inzet van deze schepen voor handhavingstaken (zie de rubriek "kosten", punt 5.3).

5.2.3 Risico tariefvaststelling Rijksrederij.

De hierboven gehanteerde tarieven rijksrederij zijn van 2009. De tarieven voor 2010 (excl. Waker) zijn nog niet definitief door het Opdrachtgeversberaad Rijksrederij vastgesteld. De planning & control cyclus van de Rijksrederij loopt achter op de planning & control cyclus van de Kustwacht. De tariefs-aanpassing zal pas in de eerste periode rapportage over 2010 zichtbaar zijn. Al moet worden opgemerkt dat de tariefsverhoging zeer waarschijnlijk met de van Defensie te ontvangen prijscompensatie budgetneutraal kan worden gefinancierd. Voor alle duidelijkheid, de prijscompensatie van 2010 is nog niet verwerkt in de voorgaande tabel.

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

Als de tarieven onverhoopt hoger uitvallen dan de toegekende prijscompensatie rechtvaardigd dan zal binnen de formeel gepubliceerde begroting van de KWNL een financieringsprobleem ontstaan. Dit zal dan óf extern moet worden gefinancierd óf leidt tot een neerwaartse aanpassing van het ambitieniveau van het APB.

5.3 Kosten KW

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

¹² Voor kustwachttaken zijn maximaal 1.700 vliegreuren beschikbaar. Aanvullend zijn 310 uur beschikbaar voor opleiding/onderhouden vliegvaardigheid vliegers en is 240 uur beschikbaar voor de Basis Opleiding Luchtvaardenden (BOL).

salariskosten van opstappers en liaisonfunctionarissen die bij de KW of KWC tewerk worden gesteld, en kosten voor dienstverleningstaken die door de Dienst Noordzee worden uitgevoerd.

Kosten KW (mat, pers & overig)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inzet vanuit Financiën/Douane:						
> Opstappers Douane (24 man / 16 FTE / Sch 7)	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115
> Personeel Handhavingsdesk Douane (2 FTE / Sch 7)	144	144	144	144	144	144
> Liaisonfunctionaris Douane (1 FTE / Sch 11)	96	96	96	96	96	96
Inzet vanuit LNV/AID:						
> Opstappers AID (29 man / 10,5 FTE / Sch 7)	754	754	754	754	754	754
> Personeel Handhavingsdesk AID (1 FTE / Sch 7)	71	71	71	71	71	71
> Liaisonfunctionaris AID (1/2 FTE / Sch 11)	58	58	58	58	58	58
Inzet vanuit V&WRWS:						
> Instandhouden vaarwegmarkering	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
> Betonningsvaartuigen	266	266	266	266	266	266
> Inhuur loodsen & onderhoud systemen	250	250	250	250	250	250
> Luchtwaarnemers DNZ (6 pers / 3,5 FTE / Sch 8 of 9)	278	278	278	278	278	278
> Liaisonfunctionaris RWS/DNZ (1,5 FTE / Sch 10/12)	161	161	161	161	161	161
Inzet Defensie/KMAR:						
> Opstappers + luchtwaarnemers KMAR (6+2 FTE / Sch 7)	498	498	498	498	498	498
> Personeel Handhavingsdesk KMAR (2 FTE / Sch 7)	144	144	144	144	144	144
> Liaisonfunctionaris KMAR (1 FTE / Sch 9)	82	82	82	82	82	82
Inzet Economische zaken						
> Opstappers AID (2 man / 10 dagen / Sch 11 of 12)	9	9	9	9	9	9
> Liaisonfunctionaris EZ (Sch 11 / 14 dagen)	8	8	8	8	8	8
Inzet Defensie/CLSK:						
> Vliegtuigbemanningen (14 FTE / Sch 10)	1.162	1.162	1.162	1.162	1.162	1.162
Inzet vanuit BZK/KLPD:						
> Bolköv-helikopter (1 vlucht)	125	125	125	125	125	125
> Inzet KLPD-waarnemers (5 FTE / Sch 7/8)	372	372	372	372	372	372
> Opstappers KLPD (20 man / 2.FTE / Sch 7/8)	149	149	149	149	149	149
> Personeel Handhavingsdesk KLPD (2 FTE / Sch 7)	144	144	144	144	144	144
> Liaisonfunctionaris KLPD / Sch 11)	96	96	96	96	96	96
> Liaisonfunctionaris KLPD	80	80	80	80	80	80
Totaal kosten KW	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762
Ontwerp 2010 kosten KW	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762
Ramingsverschil kosten KW	0	0	0	0	0	0

(bedragen in € x 1.000)

De cijfers betreffen het prijspeil 2009 en zijn door de controller Kustwacht samengesteld. De afdelingen Financial Control van de respectievelijke departementen toetsen per periode de uitgangspunten. Het uitgangspunt is hierbij dat de salarismiddensommen zijn overgenomen uit de HAFIR van het MinFin. Waarbij voor het meerendeel van de waarnemers is gerekend met schaal 7 en de liaisons in principe op schaal 11 of 12 zijn gewaardeerd. Daarnaast is de voorgeschreven overhead meegenomen van € 27.579 per FTE. In de rapportages zal de getoonde begroting worden herleid op een procentuele realisatie van 13 uitkeringen (12x salaris en 1x vakantiegeld). De cijfers betreffen het prijspeil 2009 en kunnen nog worden aangepast indien de HAFIR op het punt van de middensommen 2010 wijzigt voordat de definitieve goedkeuring APB 2010 plaatsvindt.

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

Inzet vanuit Financiën/Douane

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

De kosten liaisonfunctionaris bestaat uit salariskosten, overige materiële kosten.

Inzet vanuit LNV/AID

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

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

Inzet vanuit V&W/RWS

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

Inzet Defensie/KMAR

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

De kosten liaisonfunctionaris bestaat uit salariskosten en overige materiële kosten. Per functionaris wordt gerekend met een middensom van € 62.300 (excl. indexering 2010).

Inzet Defensie/CLSK

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

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

Inzet BZK/KLPD

Het betreft hier de uitgaven voor de inzet van de KLPD-helikopter. De raming is gebaseerd op het vastgestelde tarief voor maximaal 250 vlieguren¹³ van de nieuwe helikopters (tarief € 1.250 per vlieg uur).

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

¹³ Er is sprake van een maximum aantal uren ivm te verwachten aanloopp problemen nieuw helikopters.

5.4 Totaal ontwerp 2010

Het 3^e blok betreft de sommatie van blok 1 en 2 om daarmee de "integrale kostprijs" van de KWNL inzichtelijk te maken. Dit conform de eis van de Algemene Rekenkamer.

Overzicht begroting KW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totaal uitgaven KW	26.717	26.951	25.766	25.796	24.516	24.546
Totaal kosten KW	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762
Totaal benodigd budget (herzien + ontwerp)	34.479	34.713	33.528	33.558	32.278	32.308

Herziene begroting 2010, ontwerpbegroting 2011 en meerjarenramingen 2012-2015 (bedragen in € x 1.000)

Vervolgkosten

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

HOOFDSTUK 6

INVESTERINGEN & MIDDELENPLAN



Locatie Nieuwe radarmast Petten.

6 Investerings

In de hierna volgende tabel wordt een overzicht gepresenteerd van de voorgenomen investeringen voor de periode 2010-2015. De meerjarige reeks is als volgt opgebouwd.

Nieuwe investeringen KW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Walradar KW IIS:						
Nieuwe radars Petten/Scheveningen		1.170				
Optimalisatie 15 bestaande radars	1.100					
Totaal uitbreiding radarinfra:	1.100	1.170	0	0	0	0
Walinfra & ontwikkeling KWC & LRIT	168	318	318	318	318	318
Project AIS & VCN & IGO	439	423	438	438	438	438
Totaal infra communicatiemiddelen:	607	741	756	756	756	756
Totaal investeringen:	1.707	1.911	756	756	756	756

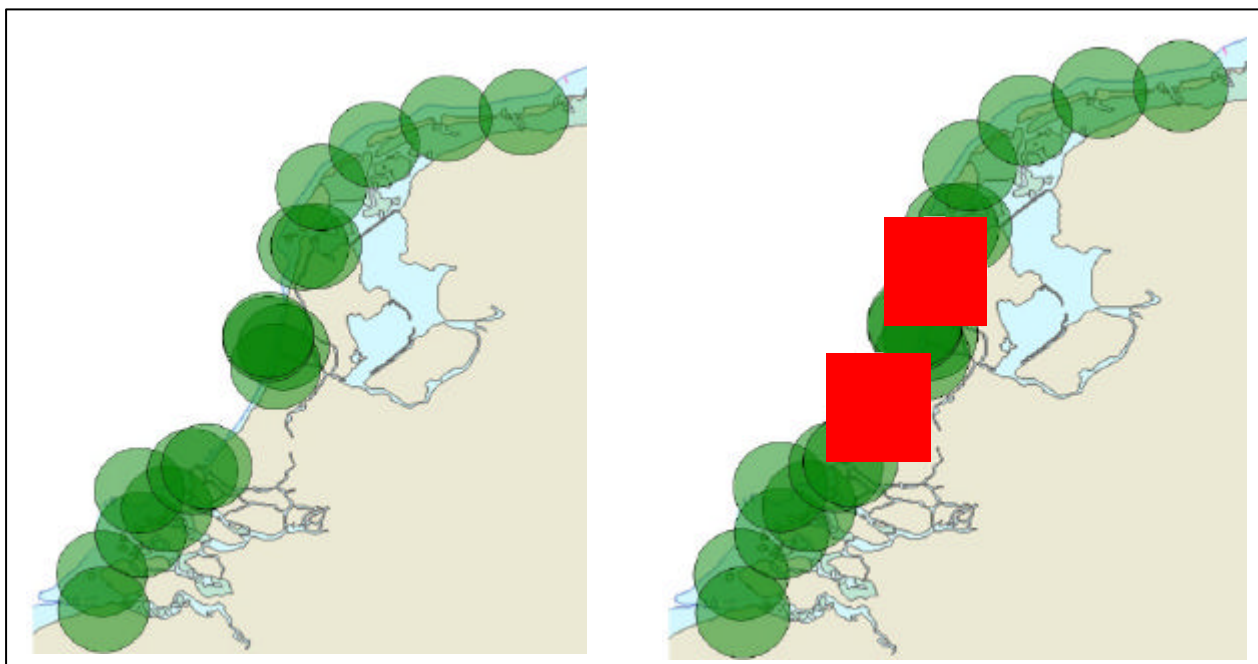
(bedragen in € x 1.000)

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

6.1 Uitbreiden walradarfaciliteiten

In de periode 2008/2009 is de eerste fase van het Noordzee Radarproject opgeleverd, dat bij het KWC een geïntegreerd radar/AIS presentatie geeft van de scheepvaart langs de Nederlandse kust. Dit realtime situatiebeeld van de scheepvaart langs de Nederlandse kust kan ten behoeve van Search and Rescue, handhavingstaken én Rampen- en Incidentenbestrijding worden gebruikt. Het Noordzee radarproject maakt hiertoe gebruik van zeewaarts kijkende radarnetwerken van de bestaande Vessel Traffic Systemen (VTS) langs de Nederlandse kust.

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



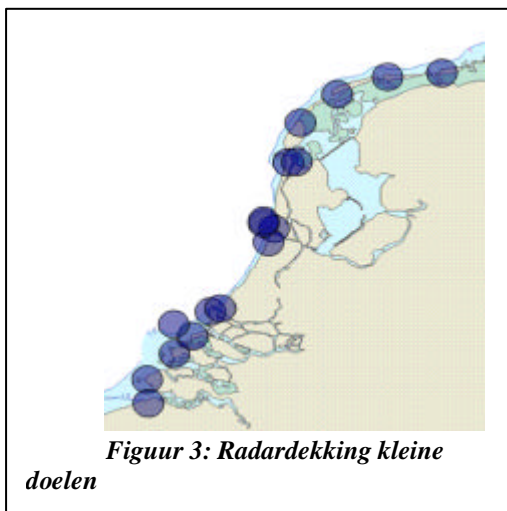
Figuur 1: Radardekking vanaf 2009

Figuur 2: Uitbreiding Petten en Den Haag

Om deze behoefte te realiseren is een behoeftestelling bij de Defensie Materieelorganisatie (DMO) ingediend. Dit project is in 2 deelprojecten gesplitst. De aankoop en plaatsing van de radars te Scheveningen en Petten verloopt moeizamer dan vooraf gedacht. Voor het verkrijgen van vergunningen, wijzigingen in bestemmingsplannen etc. blijkt nog eens 15 maanden extra doorlooptijd nodig te zijn alvorens tot aanbesteding kan worden overgegaan. De fondsen zijn daarom doorgeschoven naar 2011.

Behoeftestelling verbetering radardekking tegen kleine doelen

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



Op dit moment kan nog geen uitspraak worden gedaan welke radars welke performance tegen kleine doelen behalen. Waar vóór 2009 nog werd geadviseerd eerst de gehele voltooiing van het Noordzee Radarproject af te wachten werd in 2009 duidelijk dat dit nog lange tijd op zich laat wachten. Een proefmeting in Den Helder (in de 2^e helft van 2009) zal vermoedelijk aantonen of met een aanpassing van de techniek achter de huidige radar ook (gegevens van) kleine doelen kunnen worden uitgelezen. Indien

succesvol, kan een traject worden gestart tot verbetering van de

performance op kleine doelen van de bestaande radarketen. Naar verwachting bedraagt de verdere doorlooptijd inclusief aanpassing en verbetering van de andere bestaande radars nog zo'n 18 maanden. Naar verwachting kost deze verbetering van alle zeewaarts gerichte bestaande radars (totaal 15 stuks) gemiddeld K€ 91 per stuk. De doorlooptijd inclusief meetcampagne en verbetering kost minimaal 18 maanden. Totaal verwachte kosten zijn K€ 1.370. Een eerste analyse levert al op dat door het kleinere bereik, naar verwachting niet de gehele kust met de verbetering zal kunnen worden afgedekt. Op termijn zal plaatsing van extra radars tegen kleine doelen niet worden uitgesloten. Als stelpost is daarvoor dit jaar K€168 en de volgende jaren K€318 per jaar opgenomen. Daar is binnen de begroting van de Kustwacht geld voor vrijgemaakt.

Kosten uitbreiding walradar

In Den Haag kon naar verwachting gebruik worden gemaakt van een bestaande radarmast van TNO. Dat bleek niet zo te zijn, zodat naar alternatieven wordt gezocht. De kosten van plaatsen van een radarsysteem in Den Haag, inclusief integratie in het KWC, bedragen hierdoor ongeveer K€ 570,-. Na het vinden van een geschikte locatie zal de doorlooptijd (inclusief verwerving) ongeveer 6 maanden bedragen. In Petten kan een Defensie locatie (met nog aanwezige voorzieningen) worden (her-)gebruikt. De geschatte kosten hiervoor bedragen ongeveer K€ 600. De doorlooptijd zal hier 12 maanden bedragen. Totaal komt de behoefte uitbreiding radardekking hiermee op K€ 1170.

6.2 Informatieplan

Inleiding

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

Koppeling informatiesystemen & uitbreiding verbindingsmiddelen

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

Verbeterde inzet middelen

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

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

Kosten koppelen diverse informatiesystemen

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

HOOFDSTUK 7

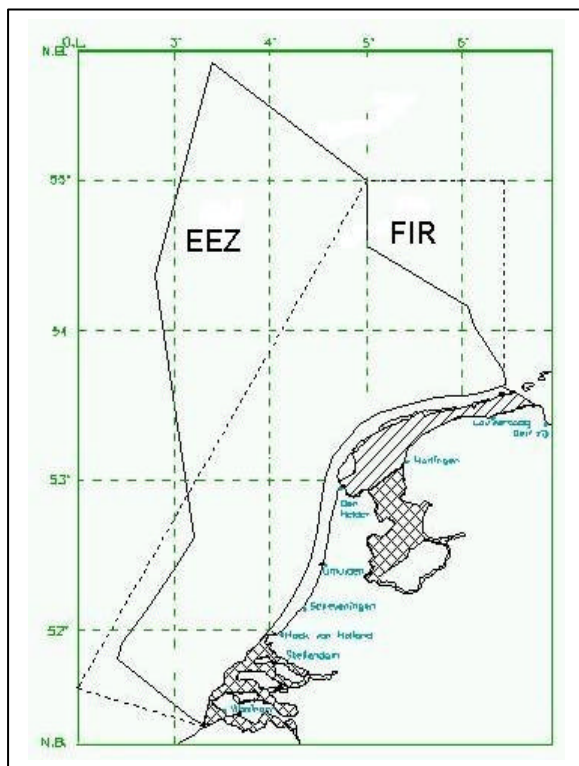
INZET BESCHIKBARE MIDDELEN



7 Inzet beschikbare middelen 2011

7.1 Algemeen

Het beheer over de Kustwacht berust bij de Minister van Defensie en is belegd bij het Commando Zeestrijdkrachten. De Directeur Kustwacht is belast met de leiding van de Kustwacht op basis van het door de Ministerraad vastgestelde Activiteitenplan en Begroting (APB 2010). Hij heeft het operationele gezag over alle KW-eenheden, ook over de defensie eenheden die voor kustwachttaken ter beschikking zijn gesteld.



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

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

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

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

De onderstaande middelen, zowel varende als vliegend, zijn op basis van bilaterale operationele overeenkomsten door de diensten aan de DKW ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de Kustwachttaken in 2010. De voor 2010 beschikbare capaciteit wordt hieronder nader toegelicht.

In principe wordt de capaciteit naar rato verdeeld, hierbij rekening houdend met de prioriteiten uit het Algemeen Beleidsplan. Wanneer indicaties beschikbaar zijn waaruit blijkt

dat in een bepaald deel van het operatiegebied meer overtredingen en/of misdrijven plaatsvinden, zal dit deel meer aandacht krijgen. Aangezien tijdens algemene (preventieve) patrouilles overtredingen op alle taakgebieden kunnen worden geconstateerd, wordt alleen bij gerichte (repressieve) acties op voorhand aangegeven waartegen de actie is gericht.

7.2 Materiële middelen

Ter uitvoering van bovengenoemde taken heeft de Kustwacht in 2010 de beschikking over de volgende organieke materiële middelen:

7.2.1 Beschikbaarheid vaartuigen 2010

Beheerder	Varende eenheden	Vaaruren (netto)	Opmerkingen
Rijksrederij	Visarend	3.250	100 diensten van netto 32.5 uur
	Zeearend	3.250	100 diensten van netto 32.5 uur
	Barend Biesheuvel	3.840	40 weken van 96 uur
	Waker	336	ZVO gedurende 2 weken
Koninklijke Marine (KM)	MBV - Alkmaar klasse, of andere vaartuigen	3.360	36 weken van 96 uur
Kmar	Diverse vaartuigen	Ad hoc	Het gehele jaar 24/7 zijn vaar- tuigen inzetbaar t.b.v. calamiteiten.
KLPD	Diverse vaartuigen	Ad hoc	Het gehele jaar 24/7 zijn 5 vaartuigen inzetbaar t.b.v. calamiteiten.

Schepen RWS NZ Handhaving Planmatig	
Zirfea	15 dagen bodemonderzoek (douaneaspecten) in mei/juni.
Schepen RWS NZ HH Ad hoc	
Zeegaande betonningsvaartuigen kunnen door de directeur Kustwacht op ad hoc basis ingezet worden voor dringende Kustwachttaken. Hierbij valt te denken aan SAR of Rampen- Incidenten bestrijding maar ook urgente Handhavingsacties. Voor dit trekkingsrecht hoeft vooraf geen overleg te zijn met betrokken dienst maar zal de DKW wel achteraf aan betrokken dienst moeten verantwoorden waarom hij besloten heeft hiervan gebruik te maken. De essentie is dat DKW slagvaardig moet kunnen optreden.	

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

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

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

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

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

7.2.2 Beschikbaarheid vliegtuigen 2010

Onder verwijzing naar hoofdstuk 2.5, volgt hier de inzet van het vliegend materieel.

Beheerder	Vliegende eenheden	Vliegingen	Opmerkingen
CLSK ALTO	Coast Guard 01 – Dornier	1.500 ¹⁴	Primair voor handhavingstaken, op ad hoc basis inzetbaar voor rampen en incidentenbestrijding (buiten daadwerkelijke inzet op 1,5 uur notice). Vliegingen zijn inclusief ad hoc inzet daarnaast is een uitloop mogelijk naar 1600 uur. Vlieggereed houden/opleiden vliegers. Basisopleiding Luchtvaardigen (opleiding waarnemers Kon. Marine) Frontex
	Coast Guard 03 – Dornier	100	
		310	
		240	
		60	
	Totaal vliegingen Dorniers	2.210	Taakstelling voor 2010.

¹⁴ In 2009 werd uitgegaan van de realisatie van in totaal 1.500 vliegingen Dornier voor algemene Kustwachttaken. In 2010 wordt gestreefd naar de realisatie van 1.600 vliegingen. In 2011 wordt verwacht dat de Kustwacht ambitie om op jaarbasis 1.700 vliegingen te maken voor het eerst kan worden gerealiseerd.

CLSK DHG	Coast Guard 02 - Lynx	130 100	50 dag- 80 nacht uren voor handhaving- taken. Het gehele jaar 24/7 inzet voor SAR.
	Totaal vliegreun Lynx	230	
KLPD	Coast Guard 04 –Augusta Westland 139	250	Dit betreft een streefwaarde, ivm te verwachten aanloopproblemen nieuw helikopters.
KLPD	Coast Guard 04 – Augusta Westland 139	± 25	10 vluchten tbv SodM

De verdeelsleutel voor vluchtsoorten is (zoals bedoeld paragraaf 4.10.1):

Vluchtsoorten			Uitvoering
Vliegende surveillances	Nationaal	NAT (beheer)	1.210
		SHIP (MBS, handhaving)	175
	Internationaal	MOU (Duitsland)	38
		SUPER-CEPCO	55
TDH (Tour d'Horizon)		22	
	Fontex	60	
Totaal vliegreun (inclusief ad hoc, excl. uitloop)			1.560

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

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

7.2.3 Overige vliegende middelen

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

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

7.3 Personele middelen

7.3.1 Aan de kustwacht geleverde personele inzet.

Op basis van de afgesloten operationele overeenkomsten kan de DKW in 2010 beschikken over het volgende personeel van de genoemde diensten.

Algemene inspectiedienst

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

Belastingdienst/Douane

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

Rijkswaterstaat Dienst Noordzee

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

- Liaison Handhaving: 0,5 FTE

Defensie/KMar

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

Defensie CLSK

- Vliegtuigen Dornier: 14 FTE

BZK/KLPD

- Medewerkers Handhavingsdesk: 2500 uur op jaarbasis (gebaseerd op gemiddeld 6 diensten per week van 8 uur)
- Luchtwaarnemers: 3000 uur
- Opstappers; 800 uur
- Liaison: 1000 uur

7.3.2 Handhavingsdesk.

Een voorwaarde voor de HH-desk is de beschikbaarheid van voldoende en goed getraind personeel van andere diensten voor de Handhavingsdesk van het JRCC (KWC) voor handhaving. Voor de bezetting wordt vooralsnog uitgegaan van 2 Douane, 2 KMar, 2 KLPD en 1 AID medewerker(s). De bezetting van de Handhavingsdesk met een ploeg van 7 personen is noodzakelijk om een continudienst te kunnen draaien, waarbij het Informatie Gestuurd Optreden (IGO) in de praktijk 24/7 kan worden ingevuld. Om de integratie met de DV-desk te laten slagen, is een permanente bezetting van de HH-desk noodzakelijk. De gehanteerde norm daarbij is 98%. Daarnaast ontmoet het geen bezwaar als voor elke functieplaats 2 personen in wisseldienst de taken uitvoeren.

Voor de medewerkers van de Dienst Waterpolitie van het Klpd geldt de bezetting van de HHDesk als regulier onderdeel van hun DWP-taakuitoefening. Deelneming vanuit de DWP strekt zich dan ook uit over meer dan 2 medewerkers. Dit geldt overigens ook voor de opstappers.

8 Overzicht gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
ALTO	Afdeling Luchttransport en tankeroperaties
APB	Activiteiten Plan en Begroting
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CCC	Communicatie en Coördinatiecentrum
CID	Criminele Inlichtingen Dienst
CFCA	Community Fisheries Control Agency
COMSAR	Committee on Radiocommunications and Search and Rescue
COSPAS/SARSAT	International Satellite System for Search and Rescue
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DHC	Defensie Helikoptercommando
DKW	Directeur Kustwacht
DMO	Defensie Materieelorganisatie
DNZ	Dienst Noordzee
DWR	Diepwaterroute
EFZ	Exclusive Fishery Zone
FTE	Full time equivalent
HID	Hoofd Ingenieur Directeur
HVO	Helikoptervliegopleiding
IGO	Informatie gestuurd optreden
ILS	Integrated Logistic Support
IMO	International Maritime Organization
ISPS code	International Ship and Port Facility Code
JIATFS	Joint Inter Agency Task Force South
JRCC	Joint Rescue Coördination Centre
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KLPD	Korps Landelijkse Politiediensten
KOA	Kustwacht Opsporingsambtenaar
KWC	Kustwachtcentrum
LCP	Landelijk Coördinatieplan Rampenbestrijding
LTP	Lange Termijn Plan
LRIT	Longe range identification and tracking
LVC	Luchtverkenningcapaciteit
MATLOG	Materieelslogistiek
MarNIS	Maritime Navigation and Information Services
MBV	Mijnenbestrijdingsvaartuig
MEDEVAC	Medische Evacuatie
MIOT's	Militaire Observatieteams
MOU	Memorandum of Understanding
MRCC	Maritime Rescue Coördination Centre
NAT	Nationaal Beheer, hoogvliegen tbv oliedetectie
OM	Openbaar Ministerie



OTSOPA	Working Group on the Bonn Agreement
PG	Procureur-generaal
PV	Proces-verbaal
RCC	Redding en Coördinatie Centrum
RMA	Radio Medisch Advies
RBN	Regionaal Beheerstteam Noordzee
RUAG	RUAG Aerospace Services GmbH
SAR	Search & Rescue
SHIP	Laagvliegen over verkeersroutes
SMART	Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden
SOP	Standard Operating Procedure
SSAS	Ship Security Alert System
STZ	Scheepvaartreglement Territoriale Zee
SVC	Scheepvaartsverkeerscentrum
TIRP	Terroristisch Incident Respons Plan
VGEM	Veiligheid/ Gezondheid/ Economie/ Milieu
VSS	Verkeersscheidingsstelsel
ZVO	Zeeverkeersonderzoek

9 Definitielijst

- **Actuele instructie:** Maximaal één jaar oud sinds de laatste goedkeuring door KW3/RvdK.
- **Gegronde gebruikersklacht:** Een klacht die is toegekend door de afdeling klachtenafhandeling.
- **Actuele OPPLAN SAR:** Maximaal vier jaar oud sinds de laatste vaststelling door de HID.
- **Actuele Operationele Overeenkomst:** Maximaal drie jaar verstreken sinds ondertekening en jaarlijks geëvalueerd.
- **Actueel Calamiteitenplan:** Maximaal vier jaar oud sinds vaststelling door HID.
- **Actuele rampenplannen en regelingen:** Maximaal vier jaar oud sinds goedkeuring door DNZ.
- **Bestuursrechtelijke handhaving:** De kern hiervan is dat het bestuur zijn (politieke) verantwoordelijkheid neemt en een afweging maakt van de te ondernemen stappen. Bestuursrechtelijke handhaving 'in ruime zin' omvat twee verschillende zaken: in de eerste plaats het uitoefenen van toezicht en in de tweede plaats het opleggen van sancties. Het uitoefenen van toezicht houdt in dat de overheid controleert of een bedrijf of een burger de voor hem geldende regels naleeft, waarbij de voorwaarde niet geldt dat er sprake moet zijn van enig vermoeden dat een wettelijk voorschrift is overtreden. Bestuursrechtelijke handhaving 'in enge zin' ziet toe op het opleggen van bestuursrechtelijke sancties (zoals bestuursdwang, dwangsom en intrekking van de vergunning of een andere begunstigende beschikking) door een bestuursorgaan, in principe zonder voorafgaande tussenkomst van een rechter.
- **Bijzondere nautische activiteiten:** Hydrografisch Survey, kabel- en pijpen leggen, bijzondere sleeptransporten, zeilwedstrijden en evenementen etc.
- **Incidenten:**
 - Stranding of gronding of zinken van recreatie voor zover er verhoogd risico voor niet- recreatie schepen bestaan heeft;
 - Verlies van grote eenheden lading, voor zover dit verhoogd risico oplevert voor contacten. Als grote eenheden worden aangemerkt; containers, staalconstructies, sleep, geen hout;
 - Motorpech, roerschade of blackout aan boord van varende schepen exclusief recreatie in de volgende gevallen:
 - er is milieuschade
 - het schip wordt weggesleept
 - het schip drijft stuurloos rond
 - storing ten gevolge van zwaar weer als de tijdsduur is aangegeven
 - gevaar voor de scheepvaart is opgenomen in de beschrijving
 - Driftende offshore installaties;
 - Driftende schepen door onbekende oorzaak
 - Slagzij ten gevolge van zwaar weer
 - Omslaan van jachten in vaarwater
- **Groen milieu:**

Betreft de natuur- en landschappelijke waarden en de leefomstandigheden van flora en fauna.
- **Grijs milieu:**

Betreft de kwaliteit van lucht, de bodem en het water in relatie tot de leefomstandigheden van de mensen en ecologie.

- **Handhaving**
Handhaven omvat toezicht, bestuursrechtelijke handhaving en opsporing. (zie voor de verklaring van deze 3 elementen de afzonderlijke termen)
- **Notice tijd:** tijdstip melding bemanning gereed voor inzet tot blocks off (vliegtuig) of hoveren (helikopter).
- **Ongevallen:**
 - Aanvaring tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie;
 - Interactie tussen twee of meer schepen, niet alle zijnde recreatie, resulterend in contact met drijvende of vaste objecten of stranding of gronding;
 - Contacten van niet-recreatieschepen met vaste of drijvende objecten. Contacten van recreatieschepen worden ook tot de ongevallen gerekend als de objecten daar niet behoren te zijn of als er schade aan objecten is;
 - Stranding of gronding of zinken, uitgezonderd recreatie;
 - Brand of explosie aan boord van schepen uitgezonderd recreatie en uitgezonderd de accommodatie van niet- passagiersschepen.
- **Opsporing** Opsporing is gericht op de strafrechtelijke afdoening van strafbare feiten; in concreto is opsporing gericht op het vinden van een verdachte, dan wel het vaststellen dat er (g)een strafbaar feit is gepleegd. In tegenstelling tot bestuursrechtelijke handhaving, dat onderdeel uitmaakt van de bestuurstaak, is opsporing een justitiële taak. De afwegingen zijn voor een aantal 'standaard' overtredingen en misdrijven vastgelegd in vervolgingsrichtlijnen. In strafzaken die uiteindelijk voor de rechter komen is de afweging van de sanctie/straf voorbehouden aan de rechter. In beginsel mogen opsporingshandelingen eerst worden verricht indien er sprake is van een redelijk vermoeden dat een strafbaar feit is gepleegd. Zoals hierboven reeds is opgemerkt, wordt deze eis aan het uitvoeren van toezicht niet gesteld. In de praktijk is het onderscheid tussen toezicht en opsporing niet altijd helder. Dit komt enerzijds omdat in oudere wetgeving dit onderscheid niet altijd werd gemaakt en anderzijds omdat veel toezichthouders vaak ook met opsporing zijn belast. In nieuwe wetgeving wordt wel getracht een duidelijk onderscheid tussen toezicht en opsporing aan te brengen
- **Piraterij:** Er is sprake van piraterij wanneer criminele activiteiten (wederrechtelijke geweldsdaden, vrijheidsberoving of diefstal of het dreigen daarmee, gericht op een schip of tegen personen aan boord daarvan) uitgevoerd worden op volle zee.
- **Gewapende overvallen op zee:** gewapende overvallen die plaatsvinden in gebieden vallend onder de jurisdictie van een staat (veelal de territoriale wateren).
- **Significante ongevallen:** Slechts die scheepsongevallen zijn in het onderzoek betrokken, die een relatie met het scheepvaartveiligheidsbeleid van DGLM hebben. In algemene zin, vaak per type ongeval nader uitgewerkt, waren de selectiecriteria voor een ongeval:
 - Een ongewilde gebeurtenis die aan het schip overkomt, met als gevolg:
 - Schade aan schip, vaarweg, milieu of personen buiten de bemanning; of
 - Schade aan personen op het schip, wanneer de oorzaak ten opzichte van schip en bemanning extern is.
- **Toezicht** In de regel staat het toezicht aan het begin van alle handhavingsacties. Toezichthouders voeren regelmatig controles uit. Hiervan gaat een belangrijk preventief effect uit. Het toezicht kan tot resultaat hebben dat de wettelijke voorschriften zonder de inzet van verdere sanctiemiddelen worden nageleefd. Het toezicht omvat een breed scala van activiteiten, vaak ook in voorlichtende en adviserende zin. Daardoor kan reeds in een vroeg stadium worden voorkomen dat een met de wet strijdige situatie ontstaat of kan door middel van aansporingen of

waarschuwingen worden bewerkstelligd dat regels alsnog worden nageleefd. Indien waarschuwingen geen effect sorteren, loopt het toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften in de regel uit op het gebruik van 'handhavingsmiddelen' met een meer dwingend karakter. Er zal dan een (verantwoorde) keuze moeten worden gemaakt uit de bestuursrechtelijke, strafrechtelijke en privaatrechtelijke middelen die de handhavende organen ter beschikking staan. Een combinatie van deze middelen is mogelijk. De keuze van het/de middel(en) wordt bepaald door overwegingen van proportionaliteit, subsidiariteit, doelmatigheid en doeltreffendheid.

- **Verkeerbegeleiding noodzakelijk:** Ter beoordeling van de dagelijks nautisch beheerder (DKW); in ieder geval bij situaties waarbij er een acuut dreigend gevaar is.
- **Veiligheidszone:** de zone van 500 meter rond een windturbinepark of offshore installatie waar geen regulier scheepvaartverkeer mag plaatsvinden.
- **Vlieguur Dornier:** tijdsduur tussen *blocks-off* (vliegtuig gereed voor vertrek) en na landing weer *blocks-on*.
- **Vlieguur helikopter:** de tijdsduur tussen opstijgen (hoveren) en landen.

Eindnoten

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