
KUSTWACHT VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN IN HET CARIBISCH GEBIED



JAARPLAN 2012

Herziene Begroting 2012, Ontwerpbegroting 2013 en
Meerjarenramingen 2014-2017

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Algemene (beleids)kaders en ontwikkelingen.....	4
1.1. Grondslagen voor de inzet van de Kustwacht.....	4
1.2. Missie, taken en prioriteiten.....	4
1.3. Informatievoorziening	7
1.4. Samenwerking	8
1.5. Voorlichting	10
1.6. Prestatie-indicatoren.....	11
1.7. Ontwikkelingen	12
2. Operationeel	14
2.1. Algemeen.....	14
2.2. Inzet Middelen	14
2.3. Optimaliseren van operaties.....	16
2.4. Sababank	16
3. Personeel	17
3.1. Formatie.....	17
3.2. Instroom.....	17
3.3. Doorstroom	17
3.4. Uitstroom	19
3.5. Prestatie indicatoren.....	19
4. Materieel.....	20
4.1. Inleiding	20
4.2. Varend materieel	22
4.3. Vliegend materieel.....	23
4.4. ICT	23
4.5. Vastgoed.....	23
5. Begroting	25
5.1. Algemeen.....	25
5.2. Valuta's	25
5.3. Artikelsgewijze toelichting.....	26
5.4. Financiering	31
Bijlage: Overzicht gebruikte afkortingen	32

Inleiding

Dit Jaarplan zet uiteen hoe de Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied haar taken uitvoert in 2012 en welke accenten daarin worden aangebracht. Tevens schetst het Jaarplan de concrete beleidskaders en omvat het de uitvoering van beleidsvoornemens uit het Lange Termijn Plan 2009-2018 (LTP). Het Jaarplan wordt vastgesteld door de Rijksministerraad.

Het Jaarplan wordt conform de Rijkswet Kustwacht voorbereid door de Kustwachtcommissie (KWC). Het Presidium van de KWC is belast met de afstemming op hoofdlijnen van het beleid, het beheer en de middelen van de Kustwacht. Bij het opstellen van het Jaarplan zijn alle bij de Kustwacht betrokken ministeries van de vier landen betrokken. Het Jaarplan is het resultaat van overleg tussen de vier landen.

Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Nederland	Koninkrijk der Nederlanden
Algemene Zaken ¹	Algemene Zaken en Buitenlandse Betrekkingen ²	Justitie ³	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ⁴	
Justitie en Onderwijs	Justitie	Financiën	Veiligheid en Justitie	Defensie
Financiën, Communicatie, Utiliteiten en Energie	Financiën		Infrastructuur en Milieu	Buitenlandse Zaken
	Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning		Economische Zaken, Landbouw en Innovatie	
	Gezondheid, Milieu en Natuur			

Bij het opstellen van het Jaarplan wordt rekening gehouden met de taken van de Kustwacht, de algemene beleidskaders, de prioriteiten uit het justitieel beleidsplan en de beleidsaccenten van de bij de Kustwacht betrokken landen en ministeries. Het Jaarplan is het hoofddocument op basis waarvan de Directeur Kustwacht zijn operationele inzet plant en uitvoert (zie verder Hoofdstuk 2).

In dit Jaarplan 2012 worden eerst de algemene (beleids)kaders, de justitiële prioriteiten en de ontwikkelingen beschreven. Hierna wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de verschillende domeinen binnen de Kustwacht: Operaties, Personeel en Materieel. Het Jaarplan besluit met de begroting voor 2012, de ontwerp-begroting voor 2013 en de meerjarenramingen tot en met 2017.

¹ Het ministerie van Algemene Zaken vertegenwoordigt tevens de Ministeries van Aruba met deelbetrokkenheid bij de Kustwacht die geen zitting hebben in het Presidium van de Kustwachtcommissie.

² Het ministerie van Algemene Zaken en Buitenlandse Betrekkingen vertegenwoordigt tevens de Ministeries van Curaçao met deelbetrokkenheid bij de Kustwacht die geen zitting hebben in het Presidium van de Kustwachtcommissie.

³ Het ministerie van Justitie vertegenwoordigt tevens de Ministeries van Sint Maarten met deelbetrokkenheid bij de Kustwacht die geen zitting hebben in het Presidium van de Kustwachtcommissie.

⁴ Het ministerie van BZK informeert en overlegt met de Ministeries van Nederland met deelbetrokkenheid bij de Kustwacht die geen zitting hebben in het Presidium van de Kustwachtcommissie.

1. Algemene (beleids)kaders en ontwikkelingen

1.1. Grondslagen voor de inzet van de Kustwacht

De Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied is een samenwerkingsverband tussen de vier landen van het Koninkrijk: Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Nederland. Het samenwerkingsverband dient zowel de belangen van de Landen als de belangen van het Koninkrijk als geheel.

De Rijkswet Kustwacht⁵ vormt het kader voor dit samenwerkingsverband en bevat de grondslagen voor de inzet van de Kustwacht. De Rijkswet beschrijft daartoe het verantwoordelijkheidsgebied, alsmede de taken en bevoegdheden van de Kustwacht. Daarnaast bevat de Rijkswet bepalingen over de aansturing en het beheer van de organisatie.

1.2. Missie, taken en prioriteiten

De algemene missie van de Kustwacht luidt:

“Het leveren van een maritieme bijdrage aan het voorkomen, vaststellen van en optreden tegen ongewenst gedrag en bij noodsituaties, teneinde de gemeenschap en de leden der gemeenschap te beschermen tegen aantasting van de rechtsorde en tegen de daaruit voortvloeiende gevaren dan wel bedreigingen voor de veiligheid en de persoonlijke levenssfeer”

De Kustwacht voert deze algemene missie uit door middel van algemene (preventieve) patrouilles en gerichte (repressieve) acties. Preventieve patrouilles zijn gericht op het stelselmatig observeren en controleren en dragen bij aan de zichtbaarheid van de Kustwacht. Repressieve acties kenmerken zich door informatie gestuurd optreden, in samenspraak of in nauwe samenwerking met andere diensten⁶, gericht op daadwerkelijke overtredingen en/of misdrijven. In beide vormen is sprake van de elementen presentie, waarnemen, voorkomen, vaststellen en optreden bij noodsituaties en ongewenst gedrag.

De inzet van de Kustwachtmiddelen (d.w.z. de organieke varende en vliegende eenheden, alsmede de door Defensie ter beschikking gestelde eenheden) is gericht op opsporing, toezicht en dienstverlening. De capaciteit van de Kustwacht wordt over de verschillende taakgebieden verdeeld, met inachtneming van:

- a. de justitiële prioriteiten in de uitvoering van de Kustwachttaken, zoals vastgesteld door de Ministers van Justitie van de landen in het Justitieel beleidsplan⁷;
- b. de verantwoordelijkheid voor een 24-uurs dekking van het Search and Rescue (SAR) verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht, dat een groot deel van de Caribische Zee beslaat;
- c. de beleidsaccenten van de bij de Kustwacht betrokken departementen.

In de volgende twee subparagrafen zal meer in detail aandacht worden besteed aan het totale takenpakket van de Kustwacht, onderverdeeld in opsporings- en toezichthoudende taken en in dienstverlenende taken. Bij de taakuitvoering van de Kustwacht is de 80/20 regel van toepassing. Dit betekent dat bij 80% van de capaciteit het accent ligt op inzet voor opsporingstaken en dat voor de resterende 20% de nadruk ligt op de toezichthoudende en dienstverlenende taken. Deze prioriteitstelling komt in de laatste subparagraaf nader aan de orde.

⁵ Referte: Rijkswet van 25 februari 2008, houdende regeling van de taken en bevoegdheden, alsmede het beheer en beleid van de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba (Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten, alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba).

⁶ Ketenpartners zoals politie, douane, immigratie- en scheepvaartdiensten. Ook regionale diensten behoren hiertoe.

⁷ Referte: Justitieel Beleidsplan voor de Kustwacht voor Aruba, Curaçao, Sint Maarten en de BES eilanden 2010-2013.

1.2.1. Opsporings- en toezichthoudende taken

De Kustwacht oefent al haar taken uit met inachtneming van de Rijkswet Kustwacht. Het strafvorderlijk optreden van de Kustwacht vindt altijd plaats onder het gezag van de betrokken (Kustwacht-) Officier van Justitie. Voor de uitvoering van de opsporingstaken heeft het executieve (geüniformeerde operationele) deel van het Kustwachtpersoneel de status van 'Buitengewoon agent van Politie' (BAVPOL). Voor de uitvoering van deze taken is uitstekende samenwerking met de ketenpartners een vereiste. De Kustwacht kent de volgende opsporings- en toezichthoudende taken:

a. Algemene politietaken, waaronder operaties ter bestrijding van de handel en smokkel in verdovende middelen en vuurwapens.

De inzet in het kader van deze taken vindt zoveel mogelijk plaats op basis van informatie gestuurd optreden (IGO). Hierbij wordt gebruik gemaakt van informatie van lokale en regionale partners en van informatie die door de Kustwacht zelf is ingewonnen. Daarnaast worden in overleg met de Openbaar Ministeries (OM) van de landen van het Koninkrijk gezamenlijke acties en themadagen opgezet met de ketenpartners.

b. Grensbewaking en het bestrijden van mensensmokkel, -handel en illegale immigratie.

Zowel de Benedenwindse als de Bovenwindse eilanden worden gebruikt als springplank in mensensmokkeltrajecten. De Kustwacht richt zich dan ook op het bestrijden van mensensmokkel, mensenhandel en illegale immigratie. Hierbij is goede samenwerking met bijvoorbeeld de immigratiediensten (zoals directe toegang tot elkaars database) van alle (ei)landen binnen het Caribisch deel van het Koninkrijk van groot belang.

c. Douanetoezicht

Het executief personeel van de Kustwacht heeft toezichthoudende douanebevoegdheid. Op basis van douanewetgeving kan de Kustwacht controles op zee uitvoeren. Bij geconstateerde overtredingen, draagt de Kustwacht de zaak aan de douane over voor verdere afhandeling.

d. Toezicht op visserij en (mariene) milieu

De aandacht voor de bescherming van het milieu en van natuurlijke bronnen en rijkdommen is mondiaal sterk gegroeid. Door strengere milieuregelgeving in steeds grotere gebieden neemt de vraag naar handhaving en toezicht door de Kustwacht toe. Toezicht en handhaving op het gebied van visserij en (mariene) milieu maken derhalve een onderdeel uit van het Kustwachttakenpakket. Binnen het taakgebied visserij worden de volgende accenten onderkend:

- opsporing van (bedrijfsmatige vormen) van illegale visserij in de Exclusieve Visserij Zone (EVZ) en handhaving visserijwet;
- toezicht houden op de Sababank. Hierbij zal rekening worden gehouden met de status natuurpark (wet grondslagen natuurbeheer en bescherming BES), het ankerverbod en de toekomstige status PSSA.⁸ (niet-navigatiezone voor grotere schepen);
- bestrijding van (illegale) speerij;
- extra aandacht voor gedragingen van visserij in biodiversiteitsgebieden.

Voor het realiseren van het visserijbeleid is controle op zee en vanuit de lucht van groot belang. Dit geldt in het bijzonder voor de Sababank. Van het toezicht dat de Kustwacht in dit gebied uitvoert, gaat een preventieve werking uit.

⁸ Een *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) of 'bijzonder kwetsbaar zeegebied' betekent dat de IMO de noodzaak tot speciale bescherming van een ecologisch, sociaaleconomisch of wetenschappelijk belangrijk gebied erkent. Voorwaarde voor de aanwijzing is dat het gebied kwetsbaar moet zijn voor de invloed van internationale scheepvaart. De richtlijnen die gelden voor de aanwijzing door IMO van een gebied als PSSA zijn opgenomen in resolutie A.927(22) van de IMO. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu van Nederland treft voorbereidingen voor aanwijzing door IMO van de Sababank als zogenaamde PSSA.

Het taakgebied toezicht op het milieu valt uiteen in twee delen: milieuverontreiniging en bescherming van het mariene milieu. De Kustwacht heeft hierbij een signalerende, rapporterende en, indien nodig, verbaliserende taak ten behoeve van de (ei)landelijke autoriteiten. In algemene zin ligt de prioriteit binnen dit taakgebied bij olieverontreiniging⁹ en andere vervuiling door schepen en naleving van regelgeving m.b.t. mariene milieu (CITES, SPAW¹⁰, wet grondslagen natuurbeheer en bescherming BES).

e. Toezicht op de scheepvaart

De Kustwacht houdt toezicht op de naleving van scheepvaartwetgeving en internationale verplichtingen. Bij de inzet van middelen zal hier door de Kustwacht rekening mee worden gehouden. Maatregelen in dit verband zijn:

- het monitoren van het scheepvaartverkeersgedrag tijdens patrouilles op zee;
- het in samenwerking met de maritieme autoriteiten zoals havenmeesters en de betreffende (ei)landelijke, bestuursorganen monitoren van het scheepvaartverkeersgedrag, mede in de havens en binnenwateren;
- het voorlichten van doelgroepen als koopvaardij, visserij en recreatievaart;
- bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving.

Op verzoek van en in samenwerking met het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in 2012 worden bezien in welke mate verkeersdiensttaken (vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer) en zeeverkeersonderzoek, rekening houdende met lokale omstandigheden en regelgeving, in de toekomst element kunnen worden van de Jaarplannen.

f. Terrorismebestrijding

Drugs-, wapen- en mensensmokkel zijn mogelijke financieringsbronnen voor terroristische activiteiten. De bestrijding van deze activiteiten behoort tot de reguliere taken van de Kustwacht. De Kustwacht levert in het kader van terrorismebestrijding een bijdrage aan de bevordering van de internationale rechtsorde en de veiligheid van de bevolkingen van het Caribisch deel van het Koninkrijk.

Op Curaçao geeft de Kustwacht mede invulling aan het *Terrorist Incident Response Plan (TIRP)*. Op Aruba wordt sinds vorig jaar gewerkt aan een plan van aanpak betreffende Terrorismebestrijding, waarin de Kustwacht participeert.

1.2.2. *Dienstverlenende taken*

De Kustwacht kent de volgende dienstverlenende taken, waarbij tevens intensieve samenwerking met de ketenpartners is vereist.

a. SAR en de afwikkeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

De Kustwacht is verantwoordelijk voor de coördinatie van SAR operaties en de afhandeling van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer binnen haar verantwoordelijkheidsgebied conform de internationale verplichtingen van de *International Maritime Organization (IMO)* en daarmee het nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum. In die hoedanigheid draagt zij zorg voor actuele en betrouwbare informatieverstrekking aan de scheepvaart en het analyseren van de ontvangstgegevens. De Kustwacht fungeert tevens als opvraagcentrum voor het LRIT¹¹ voor Curaçao.

⁹ Het ruimen van olieverontreiniging is een Landsverantwoordelijkheid.

¹⁰ In het protocol voor *Special Protected Areas and Wildlife (SPAW)*, Jamaica, 1990 (Trb 1990 nr 115) verplichten relevante partijen zich tot het beschermen van bijzondere kustgebieden en soorten die in het protocol worden genoemd.

¹¹ *Long Range Identification and Tracking*. Internationaal systeem voor identificatie en volgen van schepen groter dan 300 GT (gross tonnage) verplicht voor elk land met een vlagregister van schepen groter dan 300 GT. Het land Curaçao heeft deze verantwoordelijkheid overgenomen van de Nederlandse Antillen. Voor de BES eilanden ligt deze verantwoordelijkheid nu bij Nederland. Aruba en Sint Maarten beschikken niet over vlagregisters waarin schepen groter dan 300 GT zijn opgenomen en hoeven derhalve niet aan deze verplichting te voldoen.

Voor assistentie ter plaatse is 24/7 een maritiem patrouillevliegtuig (DASH-8) beschikbaar met een zogenaamde ready 1 status¹². Daarbij werkt de Kustwacht samen met particuliere reddingsorganisaties, zoals de Search & Rescue Foundation Aruba (SARFA), de Sea Rescue Foundation (SRF) Sint Maarten en de Citizens Rescue Organization (CITRO) Curaçao. De samenwerking met de CITRO en de SARFA is in een Memorandum of Understanding (MoU) vastgelegd. De Kustwacht streeft ook naar samenwerking met de particuliere reddingsorganisaties op de eilanden van Caribisch Nederland. Gestreefd wordt naar bestendinging van de samenwerking door middel van het opstellen van samenwerkingsovereenkomsten en protocollen met bovengenoemde reddingsorganisaties.

b. Rampenbestrijding

Met betrekking tot de rampen- en incidentenbestrijding geldt als uitgangspunt dat snel en adequaat wordt gereageerd. Het algemeen beleid van de regeringen is gericht op het creëren van een integrale rampenbestrijdingsstructuur waarbinnen de Kustwacht, indien opportuun, een bijdrage levert. De uiteindelijke verantwoordelijkheid van rampenbestrijding is belegd bij de Minister-president van het betreffende land.

c. Verlenen van ondersteuning aan ketenpartners

De Kustwacht verleent op verzoek, en waar mogelijk, ondersteuning en bijstand aan ketenpartners. Dit betreft niet alleen SAR-activiteiten, maar bijvoorbeeld ook ondersteuning bij grootschalige nautische evenementen en assistentie aan partners in de justitiële keten.

1.2.3. Prioriteitstelling

Gezien het grote aantal uiteenlopende taken in relatie tot de beschikbare capaciteit van de Kustwacht, is het van belang afspraken te maken over de te hanteren prioriteiten. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de verschillende taken. Deze prioriteitstelling wordt afgesproken tussen de verschillende (ei)landen van het Koninkrijk in het Caribisch gebied en vastgelegd in het Justitieel Beleidsplan. Op basis van het Justitieel Beleidsplan geldt ook voor 2012 dat de justitiële prioriteiten liggen bij:

- a. de bestrijding van grensoverschrijdende drugstransporten van of naar de (ei)landen van het Koninkrijk in het Caribisch gebied;
- b. de opsporing van vuurwapens en illegale immigratie;
- c. de bestrijding van mensenhandel en mensensmokkel en daaraan gerelateerde criminele activiteiten.

Met inachtneming van het Justitieel Beleidsplan 2010-2013 streeft de Kustwacht hierbij net als voorgaande jaren naar een 80-20 verdeling van de beschikbare capaciteit¹³. Concreet betekent dit dat op jaarbasis bij 80% procent van de capaciteit het accent ligt op inzet voor de prioritaire justitiële opsporingstaken en bij de overige 20% van de capaciteit ligt het accent op de andere (toezichthoudende en dienstverlenende) taken, zoals het toezicht op de maritieme grenzen, het douanetoezicht, het toezicht op visserij, het (mariene) milieu en de scheepvaart, search and rescue, hulpverlening en rampenbestrijding. Overigens wordt op elke SAR melding gereageerd.

1.3. Informatievoorziening

Inwinnen, verrijken en analyseren van informatie liggen aan de basis van een goede informatievoorziening voor de Kustwacht, die nodig is om varende en vliegende eenheden gericht in te kunnen zetten (en daarmee de effectiviteit van de inzet te vergroten). De Info-unit van de Kustwacht, opgericht in 2007 als werkorganisatie, vervult een centrale rol in het proces van maritieme informatievoorziening aan eigen eenheden, ketenpartners en buitenlandse partners, met een nadrukkelijke focus op het zeegebied rondom de (ei)landen.

¹² Dit betekent dat het vliegtuig binnen 90 minuten na de opdracht tot vertrek, in de lucht moet zijn.

¹³ Conform afspraken Presidiumvergadering d.d. 18 mei 2011.

De informatie wordt verkregen door:

- patrouilles en controles uitgevoerd door de varende en vliegende organieke eenheden van de Kustwacht en toegewezen Defensie-eenheden;
- analyse van informatie die is verkregen uit samenwerkingsverbanden met de ketenpartners;
- het walradarsysteem en andere sensoren van de Kustwacht- of toegewezen Defensie-eenheden;
- de Info-unit van de Kustwacht;
- burgers die via het Kustwacht-meldnummer **913** bellen;
- analyse van informatie verkregen van buitenlandse diensten;
- operationele analyses in het kader van de continue ontwikkeling van het maritieme criminaliteitsbeeld (CB);
- de Criminele Inlichtingendienst van de Kustwacht (CID).

Conform het Lange Termijnplan zet de Kustwacht zoveel mogelijk in op Informatiegestuurd Optreden (IGO) bij de uitvoering van haar taken. IGO is een informatieverwerkend concept, bestaande uit het vergaren, vastleggen, verrijken en analyseren van informatie en deze vervolgens te vertalen in doelgerichte acties. Het concept is nadrukkelijk bedoeld als een aanvullende capaciteit op de info-eenheden van ketenpartners. In samenwerking met deze ketenpartners wordt het informatiebeeld opgebouwd. Dit streven is vertaald in een informatiehuishoudingsplan, dat de basis vormt voor de inrichting van informatievoorziening binnen de Kustwacht. Het doel van IGO is om de operaties van de Kustwacht, als handhavingdienst, te ondersteunen en daarmee gericht op te kunnen treden en vormt daarmee een essentieel onderdeel voor het primaire proces. Voor 2012 worden ten aanzien van de informatievoorziening de volgende prioriteiten en accenten gelegd:

- het formaliseren van de Info-unit binnen de formatie van de Kustwacht en de realisatie van zogenaamde 'infodesks' bij de drie maritieme Steunpunten¹⁴;
- het continueren van themagericht optreden op basis van prioriteiten uit het Justitieel Beleidsplan en het IGO concept.

1.4. Samenwerking

De Kustwacht is een schakel in de (maritieme) rechtshandhavingketen van het Caribisch deel van het Koninkrijk. Samenwerking met andere partners in de keten, zowel lokale partners als regionale en internationale partners, is onlosmakelijk verbonden met succesvol optreden door de Kustwacht. Dit geldt niet alleen voor de opsporings- en toezichthoudende taken, maar zeker ook voor de dienstverlenende taken zoals bijvoorbeeld SAR. In de volgende subparagrafen zal nader worden ingegaan op samenwerking met en door de Kustwacht, onderverdeeld naar samenwerking binnen het Koninkrijk en internationale samenwerking.

1.4.1. Samenwerking binnen het Koninkrijk

De samenwerking tussen de Kustwacht en andere lokale handhavingpartners is binnen het Koninkrijk per land georganiseerd in het "Vierhoeksoverleg". Aan dit overleg nemen de hoofden van politie, douane en Kustwacht deel onder voorzitterschap van de procureur-generaal van het betreffende land. Het overleg omvat de uitwisseling van informatie en afstemming van operationele zaken. Binnen het kader van het Justitieel beleidsplan 2010-2013 zullen hierbij accenten voor de operationele taakuitvoering worden aangegeven. Voor Curaçao wordt in 2012 een accent gelegd op het tegengaan van wapensmokkel. Voor Aruba ligt naast de reeds genoemde accenten (het bestrijden van drugs, illegale wapens en mensensmokkel en –handel) een additioneel accent op het toezicht op scheepvaartovertrekken en waterrecreatie. Voor Sint Maarten ligt het accent bij het onderscheppen van verdovende middelen, illegale vuurwapens en tegengaan van mensensmokkel, en het opsporen van milieudelicten. Voor Caribisch Nederland blijft het accent liggen op bescherming van het mariene milieu, waaronder de Sababank en duiksportgebieden en optreden tegen illegale (speer)visserij.

¹⁴ Als onderdeel van de Concept Formatiebrief 2012.

De Directeur Kustwacht (DKW) geeft daar vervolgens operationele invulling aan. Hiernaast vindt op werkniveau regelmatig overleg plaats tussen de Kustwacht en de ketenpartners op (ei)landsniveau om de samenwerkingsverbanden te versterken en optimaal te benutten.

De OM's van de landen van het Koninkrijk zijn primair verantwoordelijk om de samenwerking binnen de justitiële keten verder inhoud te geven. In de praktijk zal de samenwerking, naast de eerder genoemde afstemming, tot uiting worden gebracht door het in nauw overleg met het OM en de ketenpartners gezamenlijk voorbereiden en uitvoeren van patrouilles en (periodieke) acties. Dit betreft bijvoorbeeld het gecoördineerd controleren van schepen op de verschillende taakgebieden in samenwerking met andere (ei)landdiensten. Tevens levert de Kustwacht op basis van informatie van de ketenpartners een maritieme en aeronautische bijdrage aan het voorkomen van en het optreden tegen voornamelijk de invoer van verdovende middelen.

De Kustwacht is meerdere, aaneengesloten dagen per maand aanwezig rondom Bonaire, maar ook bij Sint Eustatius en Saba (zie paragraaf 1.6). Tevens zal een (niet permanent bezette) dependance van de Kustwacht op Bonaire in gebruik worden genomen. De ingebruikname van de dependance is vertraagd als gevolg van een vertraging van de bouw van het nieuwe politiekantoor waarin ook de Kustwacht haar intrek zal nemen. De dependance geeft de mogelijkheid, indien noodzakelijk gedurende langere periodes aanwezig en operationeel te zijn rondom Bonaire.

1.4.2. Internationale samenwerking

De bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende drugscriminaliteit, vuurwapensmokkel, mensensmokkel en –handel en illegale immigratie in het Caribisch gebied vereist hechte samenwerking in regionaal en internationaal verband. Deze internationale samenwerking is daarnaast van cruciaal belang voor de uitvoering van de dienstverlenende taken, in het bijzonder de SAR verantwoordelijkheid, die op basis van internationale afspraken wordt uitgevoerd. Het Koninkrijk heeft hier op grond van bilaterale, regionale en internationale afspraken een belangrijk aandeel en werkt nauw samen met de landen in de regio. Deze afspraken worden hieronder nader toegelicht.

a. Bilaterale samenwerking met de VS

De Kustwacht werkt op beide hoofdtaken (rechtshandhaving en dienstverlening) intensief samen met de VS. Ten behoeve van de rechtshandavingstaken vindt er informatie-uitwisseling plaats, worden drugsbestrijdingacties gecoördineerd en wordt er samengewerkt op het gebied van kennisuitwisseling en opleidingen. De uitwisseling van informatie vindt primair plaats via de Commander Task Group 4.4 (CTG 4.4). Dit is naast Directeur Kustwacht de derde functie van CZMCARIB. TG 4.4. maakt onderdeel uit van de Amerikaanse drugsbestrijdingorganisatie Joint Interagency Task Force South (JIATF-South) dat zich richt op de drugsbestrijding in de gehele regio (Zuid-Amerika, Midden Amerika en het Caribisch Gebied). JIATF-South wisselt beschikbare, relevante informatie, via CTG 4.4, uit met de Kustwacht.

Aangezien de beide SAR gebieden aan elkaar grenzen (Puerto Rico), worden er ten behoeve van de dienstverlenende taken gezamenlijk SAR acties gecoördineerd.

b. Het Regionaal Maritiem Verdrag (Verdrag van San José)¹⁵

Er wordt structureel uitvoering gegeven aan het Verdrag van San José dat sinds augustus 2010 voor het Koninkrijk van kracht is. De Kustwacht is namens het Koninkrijk aangewezen als operationeel meldpunt voor het verdrag. Voor de samenwerking met Frankrijk bij de Bovenwinden betekent dit dat mogelijkheden om op te treden verruimd worden.

c. Bilaterale samenwerking met Frankrijk

Rondom de Bovenwindse eilanden waar beide territoriale wateren dicht bij elkaar liggen, wordt op het gebied van rechtshandhaving intensief samengewerkt met Franse autoriteiten, zoals de douane. Tevens is Frankrijk een actieve speler bij het eerder vermelde verdrag van San José waarmee zowel verdachte vaartuigen kunnen worden doorzocht, als binnen elkaars territoriale wateren kan worden geopereerd. Verder is de Franse regionale militaire commandant, (gevestigd

¹⁵ Verdrag inzake samenwerking bij de bestrijding van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen over zee en door de lucht in het Caribische gebied, tot dusver geratificeerd door Belize, Costa Rica, de Dominicaanse Republiek, Frankrijk, Guatemala, Nicaragua, Verenigde Staten en Nederland.

op Martinique), tevens Commander Task Group 4.6 en maakt als zodanig ook onderdeel uit van JIATF-South.

Met betrekking tot de grensbewaking op Sint Maarten biedt het 'Verdrag inzake personencontrole op de vliegvelden van het eiland' de kaders en uitgangspunten voor samenwerking met de Franse autoriteiten.

Op basis van internationale afspraken is Frankrijk verantwoordelijk voor de coördinatie van SAR bij de Bovenwindse eilanden. Om die reden wordt ook op dit gebied intensief met Frankrijk samengewerkt.

d. Bilaterale samenwerking met Venezuela, Colombia en de Dominicaanse Republiek

De nabijheid van Venezuela en Colombia in de zuidelijke regio en de Dominicaanse Republiek in de noordelijke regio maakt informatie-uitwisseling, overleg en afstemming over de uitvoering van de Kustwachttaken in het grensgebied blijvend noodzakelijk. Hierbij onderhoudt de Kustwacht eveneens nauwe contacten met de KLPD liaisonofficieren in de regio.

Op basis van in een MoU vastgelegde afspraken, werkt de Kustwacht op het gebied van SAR regelmatig samen met Venezuela en is in dit verband ook in 2012 de jaarlijks terugkerende Kustwachtoefening (Open Eyes) gepland.

In samenwerking met de Ministeries van Defensie en Buitenlandse Zaken is in 2011 gewerkt aan het permanent oplossen van de problematiek rondom het gebruik van het internationale luchtruim binnen de Flight Information Region (FIR) van Maiquetia (Venezuela)¹⁶. In 2011 is er tussen het Koninkrijk en Venezuela overeenstemming bereikt dat er internationaalrechtelijk geen verplichting bestaat om bij het binnenvliegen van de FIR (buiten het territoriale luchtruim) toestemming te vragen. De praktijk zal dit moeten uitwijzen. De Kustwacht zal Venezuela ook in 2012 conform internationaalrechtelijke verplichtingen (uit veiligheidsgronden) wel informeren wanneer de FIR-Maiquetia wordt binnengevlogen.

Met Colombia bestaat ook in 2012 bilaterale samenwerking op het gebied van maritieme drugsbestrijding en op het gebied van SAR, aangezien beide verantwoordelijkheidsgebieden aan elkaar grenzen. De drugsbestrijdingsamenwerking heeft vooral betrekking op de uitwisseling van informatie, onderlinge coördinatie en afstemming.

Het SAR-gebied van de Kustwacht grenst in het noorden van het verantwoordelijkheidsgebied aan de Dominicaanse Republiek. Op basis van een SAR MoU wordt invulling gegeven aan de samenwerking met de Dominicaanse Republiek, onder meer in de vorm van de gezamenlijke oefening "Vigilant Eyes", die ook in 2012 op de agenda staat.

e. Bilaterale samenwerking met overige Caribische landen

Voor een effectieve inzet van de Kustwacht vindt er ook in 2012 samenwerking plaats met verschillende omringende Caribische landen. Zo wordt bijvoorbeeld op incidentele basis informatie uitgewisseld naar aanleiding van SAR gevallen, of bij specifieke opsporingszaken.

1.5. Voorlichting

Conform voorgaande jaren zal de Kustwacht een actief voorlichtingsbeleid voeren in de verschillende media (internet, gedrukte media, radio en TV) om haar zichtbaarheid bij het publiek te behouden en te vergroten. Ook zal op verzoek van de Landen meer aandacht worden besteed aan de informatievoorziening (regelmatige persberichten) met betrekking tot aanwezigheid, uitgevoerde controles en resultaten. Naast de aanwezigheid van de Kustwacht op beroepenmarkten, worden ook scholen bezocht om voorlichting te geven en personeel te werven. Op zowel de Benedenwindse als de Bovenwindse eilanden zullen Open Dagen worden gehouden om de kennis over de Kustwacht bij de inwoners te vergroten.

¹⁶ In 2010 en 2011 heeft de vluchtleiding van FIR Maiquetia meerdere keren Kustwachtvluchten de toegang ontzegd tot het internationale luchtruim dat door deze FIR wordt bediend. Omdat de vliegtuigen hierdoor moesten omvliegen tijdens patrouilles naar de Bovenwinden ging daarbij ca. 30% van de effectieve patrouilletijd verloren.

1.6. Prestatie-indicatoren

1.6.1 Algemeen

Voorheen werden de prestaties van de Kustwacht uitsluitend gemeten in het aantal gerealiseerde vaardagen (stationsschip, Cutters) en vaar- en vliegreuren (kleine eenheden, helikopter, DASH-8). Ter verbetering van de effectiviteitsmeting voor de Kustwacht is in het LTP vastgesteld dat de ontwikkeling en toepassing van nieuwe prestatie-indicatoren (PI) voor de Kustwacht noodzakelijk zijn. Daarom zijn vanaf 2010 op basis van ervaringsgegevens aanvullende normen opgesteld ter verdere kwantificering van de resultaten van de Kustwacht, zodat een betere koppeling tussen het presteren van de Kustwacht enerzijds en de interne bedrijfsvoering en externe beleidsbehoefte anderzijds gemaakt kan worden.

1.6.2. Concrete prestatie-indicatoren voor 2012

In onderstaande tabel worden de prestatie-indicatoren vermeld die verband houden met de uitvoering van de algemene beleidstaken. Onder verwijzing naar paragraaf 2.2 worden de normen weergegeven met betrekking tot de in 2012 te maken vaar- en vliegreuren en controles:

Organieke Kustwachteenheden	Jaarcapaciteit
Kustwacht Cutter Panter	120 vaardagen
Kustwacht Cutter Jaguar	120 vaardagen
Kustwacht Cutter Poema	120 vaardagen
Lichte vaartuigen ¹⁷ Steunpunt Aruba	2.500 vaaruren
Lichte vaartuigen Steunpunt Curaçao	2.500 vaaruren
Lichte vaartuigen Steunpunt Sint Maarten	2.500 vaaruren
DASH-8 Luchtverkenningcapaciteit	1.900 vliegreuren ¹⁸
AS-355 helikopter/nieuwe helikopter	700 vliegreuren ¹⁹

Defensie-eenheden	Jaarcapaciteit
Stationsschip	92 vaardagen
Boordhelikopter	290 vliegreuren

Uitvoering taken	Norm
Aantal controles lichte vaartuigen	2400 (800 per steunpunt)
Aantal controles Cutters	360
Aantal controles Kustwacht boardingteam stationsschip	150
Presentie/vaardagen bij Bonaire	10 dagen per maand
Presentie/vaardagen bij Sint Eustatius en Saba	10 dagen per maand

1.6.3. Toelichting en achtergrond

In principe worden de eenheden zodanig ingezet dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de karakteristieken. Een grotere eenheid met veel surveillancecapaciteit is beter geschikt verder uit de kust te opereren en de kleinere, snellere eenheden zijn meer geschikt om dicht bij de kust op te treden. De cutters en het stationsschip worden dus meer voor surveillance en beeldopbouw verder uit de kust (meerdaags en bij alle weertypen) ingezet. De lichte vaartuigen worden veelal gebruikt om dicht onder de kust kortdurende patrouilles uit te voeren en zijn hierbij beschikbaar om met een korte reactietijd in een reactieve rol (bijvoorbeeld achtervolgen van een Go Fast) te worden ingezet. De prestatie-indicatoren worden hierbij mede bepaald op basis van capaciteit in relatie tot de inzetfilosofie per type kustwachtvaartuig. De Kustwacht opereert met de volgende prestatie-indicatoren; aantal uitgevoerde vaardagen, uitgevoerde vaar- en vliegreuren en uitgevoerde controles. Hieronder worden deze prestatie-indicatoren kort toegelicht.

¹⁷ Zowel Super-RHIB's als na oplevering de kleine varende eenheden. Met de komst van de aanvullende kleine varende capaciteit is de Kustwacht beter in staat om het optimale middel te kiezen om haar taken uit te kunnen voeren, waarbij op basis van de specifieke inzetopdracht gekozen kan worden voor de Super-RHIB of de kleine capaciteit. Er zullen in eerste instantie dus niet meer vaaruren gemaakt worden. Zie verder subparagraaf 2.2.2.

¹⁸ Naast de 1900 uur voor de Kustwacht zijn maximaal 300 vliegreuren beschikbaar voor CZSK.

¹⁹ Zie subparagraaf 2.2.2.

Vaardag: Een vaardag is een etmaal op zee. Bij de dag van binnenkomst en vertrek wordt een periode van meer dan 12 uur op zee als vaardag gerekend en minder dan 12 uur als halve vaardag. Op basis van personele, materiële en financiële ruimte is voor de cutters een norm van 120 vaardagen per jaar afgesproken. Defensie stelt hiernaast het stationsschip voor 92 vaardagen per jaar aan de Kustwacht ter beschikking.

Vaar- en vlieguur: Voor de lichte vaartuigen en vliegende eenheden geldt als prestatie-indicator de daadwerkelijk gevaren of gevlogen uren.

Op basis van personele, materiële, financiële en contractuele ruimte is voor de lichte vaartuigen een norm van 2500 vaaruren per steunpunt, 1900 vlieguren met de Dash-8 en 700 vlieguren met de AS-355 en nieuwe helikopters afgesproken. Defensie stelt hiernaast de boordhelikopter van het stationsschip voor 290 vlieguren per jaar beschikbaar.

Controle: Een controle is een fysieke inspectie van een vaartuig, gebaseerd op de toezichthoudende bevoegdheden. Deze kunnen worden ontleend aan meerdere taken (visserij, douane, scheepvaart). Bij een controle wordt het vaartuig aan een algemene inspectie onderworpen en in ieder geval worden de gegevens van de bemanning en het vaartuig opgenomen en gecontroleerd. Het uitvoeren van controles draagt bij aan de duidelijke presentie van de Kustwacht en heeft naast een repressieve ook een preventieve werking. Hiernaast biedt het veel informatie die als input geldt voor het IGO. Alle gegevens die tijdens controles worden verkregen, worden ingevoerd in de Kustwacht registratiesystemen en dragen hiermee bij aan de opbouw en actualisatie van het beeld van de scheepvaart (en bemanningen) in de regio. Een controle duurt afhankelijk van de omstandigheden tussen de 30 minuten en twee uur. Als hierbij aanwijzingen gevonden worden die het noodzakelijk maken het hele schip grondig te doorzoeken, kan de controle langer in beslag nemen.

Voor de lichte vaartuigen (Super-RHIB's en in de loop van 2012 aanvullende kleine varende capaciteit) zijn 2500 vaaruren per steunpunt genormeerd. Uitgaande van de scheepvaartdichtheid in het reguliere inzetgebied van de lichte vaartuigen, dienen hierbij 800 controles per steunpunt uitgevoerd te worden. Rekening houdende met (aan)vaartijden komt dit neer op gemiddeld 3 a 4 controles per dag. Hierbij zijn er soms patrouilles met thema's waardoor er meer wordt gecontroleerd, maar regelmatig ook patrouilles met specifieke opdrachten waar juist geen controles worden uitgevoerd, maar de inzet gericht is op een specifieke gebeurtenis of een bepaald verdacht vaartuig (IGO).

Voor de cutters zijn 120 vaardagen per eenheid genormeerd. De cutters opereren over het algemeen verder uit de kust (zowel in de TTW als de EEZ), waar de scheepvaartdichtheid veel lager is. Tevens wijkt de taakstelling af van die van de lichte vaartuigen. De taakstelling van de cutters is namelijk meer gericht op langdurige opdrachten en surveillance in het kader van IGO. Daarom is ervoor gekozen om het afgesproken aantal controles voor de cutters te beperken tot gemiddeld 1 per vaardag.

1.7. Ontwikkelingen

De Kustwacht voert haar taken uit ten behoeve van alle betrokken landen en ministeries. Goede samenwerking tijdens de operaties met alle ketenpartners, waaronder politie, Justitie, scheepvaartdiensten, immigratiediensten en de douane, vastgelegd in MoU's en protocollen, is en blijft daarom een cruciaal aspect in het optreden van de Kustwacht.

In 2012 zal een aantal initiatieven, zoals opgenomen in het Lange Termijn Plan (LTP) 2009-2018, naar verwachting worden gerealiseerd. Zo wordt voorzien dat medio 2012 de vijf eenheden worden geleverd waarmee de kleine varende capaciteit van de Kustwacht wordt uitgebreid. Deze uitbreiding stelt de Kustwacht beter in staat om per inzetopdracht een keuze te maken voor het optimaal voor deze opdracht geschikte type vaartuig. Tevens zal in het kader van het verbeteren van informatie-uitwisseling begonnen worden met het verwervingstraject van specifieke communicatieapparatuur voor de vliegende eenheden en de cutters. Tot slot zal in 2012 zal de Kustwachtdependance op Bonaire worden geopend.

De helikopterluchtverkenningcapaciteit zal kwalitatief verbeteren en worden verhoogd van 700 naar 1000 uur op jaarbasis. 2012 is hierbij nog een transitiejaar waarbij de huidige norm van 700 vlieguren nog gebruikt wordt. In 2012 zal dus zowel met de huidige AS-355 als (later in het jaar) met de nieuwe helikopter worden gevlogen. Gedurende de transitie wordt onder meer als gevolg van (omscholing)opleidingen en verschillende tests verwacht dat de operationele capaciteit niet volledig kan worden benut. Daarom wordt pas vanaf 2013 de norm verhoogd naar 1000 uur per jaar. Tevens wordt begin 2012 de bouw van een hangaar voor deze capaciteit afgerond. De helikopters zullen zoals nu voorzien in de tweede helft van 2012 ingevoerd worden.

In 2012 zal begonnen worden met de planning van de reguliere vervangingsinvesteringen voor de jaren 2016 tot 2018. In de planning zal onder meer de vervanging van de Cutters worden opgenomen, die vanaf 2017 aan het einde van hun economische en technische levensduur komen. Voor deze vervangingsinvesteringen zal in samenwerking met de betrokken Ministeries, rekening houdend met financiële ruimte en praktische uitvoerbaarheid, een stappenplan worden ontwikkeld. Dit zal in maart 2012 aan het Presidium worden gepresenteerd.

In 2011 is na de evaluatie van de Formatiebrief 2005, in nauw overleg met de personeelsdiensten van de Landen, de medezeggenschap en de vakbonden, de (concept-)Formatiebrief 2012 tot stand gekomen. De Formatiebrief 2012 werd in oktober 2011 voor een eerste behandeling aan het Presidium van de Kustwachtcommissie aangeboden. Zoals nu voorzien zal besluitvorming hierover begin 2012 plaatsvinden.

De volgende hoofdstukken gaan meer concreet in op de plannen per taakgebied van de Kustwacht.



Onderschepping op zee (demonstratie)

2. Operationeel

2.1. Algemeen

Het beheer van de Kustwacht berust bij de Minister van Defensie en is belegd bij het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK). De Commandant der Zeemacht in het Caribisch Gebied (CZMCARIB) vervult tevens de functie van Directeur Kustwacht (DKW). Hij voert het operationele bevel over de Kustwachteenheden en daarnaast kan hij een beroep doen op beschikbare Defensiemiddelen.

De Kustwacht opereert in principe binnen de haar toegewezen maritieme gebieden en het luchtruim daarboven van Aruba, Caribisch Nederland, Curaçao en Sint Maarten. Het betreft:

- de binnenwateren;
- de Territoriale Wateren (TTW);
- de aangrenzende Economische Exclusieve Zone (EEZ), met inbegrip van de Exclusieve Visserijzone (EVZ), zoals ingesteld;
- de Aansluitende Zone (AZ) en het overige zeegebied in de Caribische Zee, voor zover dit past binnen de vigerende, internationale juridische kaders.

Met het Jaarplan als basis, stelt DKW een Activiteitenplan Kustwacht (APK) op. Met behulp van actuele omgevingsanalyses wordt een concreet uitgewerkt operationeel plan gemaakt voor alle beschikbare organieke Kustwachtmiddelen (personeel en materieel) en de (door Nederland) ter beschikking gestelde Defensiemiddelen.

In het APK wordt de capaciteit naar rato verdeeld over de operatiegebieden en wordt onderscheid gemaakt naar algemene (preventieve) inzet en gerichte (repressieve) acties. Het eerdergenoemde IGO speelt hierbij een essentiële rol. In het APK worden planning en realisatie gedurende het gehele jaar aan elkaar getoetst.

Uit ervaringen en omgevingsanalyses blijkt dat criminele organisaties hun methode van opereren snel kunnen aanpassen als bepaald optreden binnen de rechtshandhavingketen succesvol is. Daarom zal de Kustwacht ook in 2012 ontwikkelingen en trends nauwlettend in de gaten houden en het eigen optreden in samenwerking met de ketenpartners zo snel en doeltreffend mogelijk aanpassen aan en inspelen op waargenomen veranderingen. Hierbij vervult de Info-unit van de Kustwacht een essentiële rol.

Sint Maarten heeft de Kustwacht verzocht in overleg en in lijn met het Justitieel Beleidsplan te onderzoeken op welke wijze de inzet van kustwachtmiddelen beter kan aansluiten op de behoefte van het land. Naar aanleiding van het Vierhoeksoverleg op Sint Maarten in november 2011, worden hiervoor in 2012 voorstellen uitgewerkt. Deze voorstellen zullen aan het Presidium worden voorgelegd.

In de volgende (sub)paragrafen wordt nader ingegaan op de specifieke plannen voor de afzonderlijke beschikbare middelen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar organieke Kustwachtmiddelen en ter beschikking gestelde Defensiemiddelen.

2.2. Inzet Middelen

2.2.1. Algemeen

Voor de uitvoering van de Kustwachttaken beschikt de Kustwacht over diverse organieke middelen en een moderne infrastructuur. De kern van de operationele inzet bestaat uit varende en vliegende capaciteit.

De varende capaciteit bestaat uit drie Cutters, elk voorzien van een bijboot, en twaalf Super-RHIB's. In de loop van 2012 zullen zoals nu voorzien, naar aanleiding van de in het LTP 2008-2018 beschreven

verbreding van Kustwacht capaciteiten, vijf kleine vaartuigen in de vaart worden genomen. Daarnaast stelt Defensie het stationsschip gedurende 92 vaardagen ter beschikking aan de Kustwacht voor de uitvoering van rechtshandavingstaken.

De vliegende capaciteit bestaat uit twee DASH-8 maritieme patrouillevliegtuigen en één AS-355 helikopter. Zoals nu voorzien, wordt de AS-355 in de tweede helft van 2012 vervangen door twee kwalitatief beter inzetbare helikopters. Daarnaast heeft de Kustwacht 290 uur de beschikking over de boordhelikopter van het stationsschip.

Voorts kan de DKW, conform de Rijkswet Kustwacht, in voorkomende gevallen beschikken over de in het Caribisch gebied aanwezige Defensiemiddelen en Defensiepersoneel voor zover deze voor de taakuitoefening van de Kustwacht geschikt zijn en deze niet voor andere Defensietaken behoeven te worden ingezet.

2.2.2. Organieke Kustwachtmiddelen

a. Cutters

De inzet van de Cutters (middelgrote vaarcapaciteit) is gebaseerd op het huidige ambitieniveau. Zoals weergegeven in de algemene beleidskaders is het doel zo veel als mogelijk informatie gestuurd, ofwel repressief, op te treden. Verder kunnen de cutters op grond van de verbreding van bevoegdheden van de Kustwacht (Verdrag van San José) op verzoek van het betrokken Openbaar Ministerie ingezet worden in maritieme gebieden buiten de TTW (EEZ, EVZ en AZ), waaronder de Sababank. Zoals in paragraaf 1.6 vermeld, wordt per Cutter uitgegaan van 120 vaardagen.

b. Lichte vaartuigen

De capaciteit lichte vaartuigen van de Kustwacht bestaat uit twaalf Super-RHIB's. In de loop van 2012 zullen hier zoals nu voorzien vijf kleine vaartuigen aan worden toegevoegd. Deze vaartuigen zijn bedoeld om te worden ingezet in gebieden waarbinnen de Super-RHIB minder of helemaal niet geschikt is, zoals binnenwateren en in drukke recreatiegebieden. Hierbij is niet voorzien dat er meer vaaruren gemaakt zullen worden binnen de capaciteit lichte vaartuigen als geheel. De verbetering is er in gelegen dat waar tot nu toe enkel de Super-RHIB kon worden ingezet, de Kustwacht met de nieuwe kleine vaartuigen de keuze heeft om afhankelijk van de specifieke opdracht te beoordelen welk type vaartuig (en omvang en samenstelling van de bemanning) hiervoor het meest geschikt is. Op basis hiervan wordt dan de Super-RHIB, of het andere type vaartuig ingezet met de optimaal voor de opdracht toegesneden bemanning. Bovendien zal hiermee de inzetbelasting van de Super-RHIB als vaartuigtype afnemen en (deels) worden overgenomen door het andere type vaartuig. Doordat de kleine vaartuigen in principe varen met een kleinere bemanning dan de Super-RHIB, zal de beschikbaarheid en daarmee flexibiliteit bij het afstemmen van de bemanning voor de specifieke taak toenemen. In 2012 wordt bezien in hoeverre deze inzet geoptimaliseerd kan worden. Indien mogelijk en wenselijk zal op basis hiervan de norm in de volgende jaren aangepast worden. Zoals in paragraaf 1.6 gemeld, wordt voor 2012 per steunpunt nog uitgegaan van een norm van 2500 vaaruren.

c. Vliegende eenheden

De Kustwacht beschikt over twee DASH-8 vliegtuigen en een AS-355 helikopter. Deze capaciteit is vastgelegd in contractuele afspraken met civiele aanbieders.

De DASH-8 vliegtuigen maken op jaarbasis 1900 vlieguren voor de Kustwacht en maximaal 300 uur voor CZMCARIB (tegen verrekening). De inzet van de DASH-8 vliegtuigen wordt in hoofdlijnen verdeeld in 60% van het aantal patrouilles in het Benedenwindse gebied (Aruba, Bonaire, Curaçao) en, rekening houdend met de lange aanvliegtijden, 40% in het Bovenwindse gebied (Saba, Sint Eustatius, Sint Maarten).

De AS-355 is beschikbaar voor 700 vlieguren per jaar. In de tweede helft van 2012 wordt deze helikopterluchtverkenningcapaciteit zoals nu voorzien vervangen door twee nieuwe helikopters en zal het aantal beschikbare vlieguren worden uitgebreid naar 1000 uur per jaar in 2013. De primaire taak van deze luchtverkenningcapaciteit blijft zich richten op rechtshandhaving en SAR.

2.2.3. Defensiemiddelen

Stationsschip, inclusief boordhelikopter

Defensie stelt het stationsschip gedurende 92 dagen per jaar beschikbaar aan de Kustwacht. Tevens wordt de boordhelikopter van het stationsschip voor 290 vlieguren ter beschikking gesteld aan de Kustwacht. In 2012 zal deze capaciteit voornamelijk in de Bovenwinden worden ingezet. Hiermee wordt de afwezigheid van een permanent gestationeerde (helikopter)luchtverkenningcapaciteit op de Bovenwinden gecompenseerd.

2.3. Optimaliseren van operaties

2.3.1. Opwerken varende eenheden

Onderdeel van het bestendigen van de kwaliteit van het operationele product is ook het opwerken (operationeel trainen) van de varende eenheden. Hiertoe wordt jaarlijks gebruik gemaakt van de expertise van de maritieme opwerkingsautoriteit van Defensie, het *Sea Training Command* (SEATRAN).

2.3.2. Rescue and Coordination Centre (RCC)

Het RCC is het centrale aanspreekpunt in de Kustwachtoperaties en is belast met de coördinatie van Kustwachteenheden ten behoeve van zowel handhavende als dienstverlenende taken. Het is gestationeerd op Curaçao, maar het werkterrein omvat het volledige operatiegebied van de Kustwacht. Sinds de ingebruikname van het RCC is de taakuitvoering toegenomen en is er meer apparatuur geplaatst. De Kustwacht fungeert tevens als opvraagcentrum voor het LRIT (zie 1.2.2.a.) voor Curaçao. Daarom is in 2011 de bedrijfsvoering binnen het RCC geanalyseerd en zal in 2012 invulling worden gegeven aan de resultaten van dit onderzoek. Tevens zal verder worden gewerkt aan het ontwikkelen van structurele functieopleidingen voor het RCC-personeel.

2.3.3. Walradar Benedenwindse eilanden

Het walradarsysteem Benedenwinden heeft inmiddels zijn nut bewezen. Het systeem wordt gebruikt bij inzet van middelen en blijft een belangrijk instrument voor het informatie gestuurd optreden. Het walradarsysteem functioneert naar volle tevredenheid.

2.3.4. Duikcapaciteit

Binnen het huidige optreden van de Kustwacht blijft behoefte aan enige vorm van duikcapaciteit. De duikcapaciteit is bruikbaar tijdens SAR-operaties of ter ondersteuning van strafrechtelijk onderzoek, maar ook voor onderschipsinspecties op zee. Daarnaast wordt met deze duikcapaciteit mede beoogd de taak terrorismebestrijding in voorkomende gevallen beter te kunnen uitvoeren.

Na studie heeft het Presidium besloten de aanwezige capaciteit bij (keten)partners en de feitelijke behoefte aan duikcapaciteit gedurende het jaar 2011 te inventariseren. Deze inventarisatie zal begin 2012 worden gepresenteerd aan het Presidium. Indien in voorkomende specifieke gevallen duikcapaciteit benodigd is, zal in samenwerking met de ketenpartners naar de voor dat specifieke geval meest werkbare oplossing gezocht worden.

2.4. Sababank

Op 15 december 2010 is met het aanwijzingsbesluit van de Staatssecretaris van Economische Zaken Landbouw en Innovatie, de Sababank aangewezen tot natuurpark als bedoeld in de Wet grondslagen natuurbeheer- en bescherming BES. Tot medio 2011 was het door diversiteit in regelgeving lastig voor de Kustwacht uitvoering te geven aan de handhavingstaken die deze status als natuurpark met zich mee bracht. Sinds 1 juli 2011 is echter een uniform handhavingbeleid van kracht, op grond waarvan de Kustwacht bij overtredingen (zoals negeren van het geldende ankerverbod) verbaliserend kan optreden.

3. Personeel

3.1. Formatie

In 2011 is na de evaluatie van de Formatiebrief 2005, in nauw overleg met de personeelsdiensten van de Landen, de medezeggenschap en de vakbonden, de (concept-) Formatiebrief 2012 tot stand gekomen. Uitgangspunten bij de Formatiebrief zijn dat de veiligheid van het personeel bij de uitoefening van hun functie te allen tijde moet zijn geborgd, de Kustwacht voldoet aan de opgelegde wet- en regelgeving en de nieuwe formatie budgetneutraal kan wordt doorgevoerd. De Formatiebrief 2012 werd in oktober 2011 voor een eerste inhoudelijke behandeling aan het Presidium van de Kustwachtcommissie aangeboden. Bij de behandeling is gebleken dat er overeenstemming bestaat over de fundamentele uitgangspunten van de brief, te weten maximale decentralisatie naar de steunpunten, streven naar een 24/7 inzetbaarheid en een effectiever rendement van de informatie unit van de Kustwacht door o.a. betere coördinatie en regie vanuit het Openbaar Ministerie. Nadat de Kustwacht de Formatiebrief en onderliggende stukken nader zal uitwerken wordt -zoals nu voorzien- begin 2012 hierop een beslissing genomen.

3.2. Instroom

Ook in 2012 is kwalitatieve en kwantitatieve vulling van Kustwachtfuncties van groot belang. Het afgelopen jaar heeft aangetoond dat dit niet altijd even makkelijk was. Zo is het vinden van juiste (en voor het betrokken land acceptabele) kandidaten voor bijvoorbeeld technische functies aan boord van de cutters, operators voor het RCC en leidinggevend personeel op de steunpunten, regelmatig een langdurig proces gebleken. Voor 2012 zal dan ook weer veel energie worden gestoken in werving. Nadat de Formatiebrief door de landen is goedgekeurd, zal bij het implementatietraject grote nadruk liggen op de noodzakelijke toename van instroom van lokaal (uit Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Caribisch Nederland) personeel.

3.3. Doorstroom

3.3.1. Personele Verbetermaatregelen

Uitgaande van de Formatiebrief 2012, zal in 2012 een nieuw Personeelsbeleidsplan zijn afgerond. Hierbij wordt, gegeven de ruimte binnen de verschillende rechtsposities van het personeel, onder meer verder invulling gegeven aan loopbaanplanning en de hierbij behorende opleidingsbehoeften. Andere maatregelen om de kwaliteit van het personeel te ondersteunen zijn onder andere de verdere versterking van de opleidingscapaciteit. Hierbij wordt expliciet gedacht aan modulair onderwijs in nauwe samenwerking met de ketenpartners van de Kustwacht, gericht op het vergroten van de uitwisselbaarheid van personeel.

3.3.2. Scholing

In september 2011 is gestart met de aangepaste Initiële Kustwachtopleiding (IKO). Voor deze IKO is een nieuw (competentie) volgsysteem ontwikkeld, ter ondersteuning van de begeleiding van aspirant Kustwachtpersoneel. Zoals in de vorige paragraaf al aangegeven zal in 2012 meer worden samengewerkt met de ketenpartners. Hiertoe zal een module Kustwacht worden ontwikkeld die het mogelijk maakt voor bijvoorbeeld douanepersoneel, maar ook leden van Arumil en vrijwilligerskorpsen, zich in relatief korte tijd te kwalificeren voor functies bij de Kustwacht. Daarnaast zullen ook specifieke functieopleidingen voor het RCC en Cuttercommandanten worden ontwikkeld en zal de (om)scholing voor de helikopterbemanningen in aanloop naar het nieuwe type helikopterluchtverkenningcapaciteit worden gefaciliteerd.

3.3.3. Integriteit

In 2008 zijn het integriteitstatuut, de beroepscode en de signaleringsregeling geïmplementeerd. Deze zijn in 2011 geëvalueerd en zullen in 2012 worden geactualiseerd. Tot die tijd is met het GMR afgesproken dat de huidige regeling van toepassing blijft.

3.3.4. Medezeggenschap

De medezeggenschapsraden (MR's) van de afzonderlijke eenheden zijn nauw betrokken bij de evaluatie van de formatiebrief 2005 en het opstellen van de formatiebrief 2012. De verwachting is dat na dit "stevige" begin de medezeggenschap zich meer zal gaan richten op haar primaire taken binnen de organisatie. Daartoe zullen de MR leden zich verder professionaliseren door bijvoorbeeld het vervolgen van ingezette trainingstrajecten.

3.4. Uitstroom

2011 heeft een hogere uitstroom gekend dan planmatig voorzien. Vooral de steunpunten op Sint Maarten en Aruba hebben hierdoor hun taken moeten uitvoeren met minder personeel dan bedoeld. Er is geen eenduidige reden voor deze uitstroom te geven, maar voortdurende onzekerheid ten aanzien van aanstelling, geografische moeilijkheden (standplaats wijkt af van oorspronkelijke woonplaats) en verschillen in rechtspositie worden genoemd. In 2012 zal daarom ook nadrukkelijk aandacht worden besteed aan het behoud van personeel, waarbij echter de medewerking van de landen essentieel is waar het bijvoorbeeld gaat om het verbeteren van de doorlooptijden van Landsbesluiten.

3.5. Prestatie indicatoren

In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in het presteren op het gebied van uitvoering van het Personeelsbeleid. De indicatoren worden jaarlijks geëvalueerd en, waar nodig, doorontwikkeld. Voor het vaststellen van de indicator verzuim is gebruik gemaakt van ervaringscijfers. De opleidings- en bezettingsgraadindicatoren worden beschouwd als de minimale kaders om geplande processen en output op voldoende niveau te houden en zijn gelijk aan het Jaarplan 2011. De personele gereedheid wordt gerelateerd aan de mate waarin het executief personeel voldoet aan de normvaardigheidsvereisten, die zijn vastgelegd in interne Kustwachtvoorschriften. Met minimaal 85% van het executief personeel, mits volledig inzetbaar en voldoende aan de normvaardigheidsvereisten, kan voldaan worden aan de operationele normen. De genoemde prestatie-indicatoren gelden dus met name voor het executief personeel.²⁰

Personele prestatie-indicatoren	Norm
Verzuim personeel	max. 5 %
Opleidingsrendement / percentage geslaagden	min. 80%
Personele gereedheid	min. 80%
Personeelsbezettingsgraad	min. 80%

²⁰ Een lagere bezettingsraad van het executief personeel kan hierbij dus niet gecompenseerd worden met een hogere bezettingsraad van stafpersoneel.



Cutterbemanning

4. Materieel

4.1. Inleiding

4.1.1. Algemeen

Voor de uitvoering van haar taken beschikt de Kustwacht over modern materieel (organiek en door Defensie ter beschikking gesteld) en een eigen infrastructuur. Naast het in Hoofdstuk 2 genoemde ter beschikking staande materieel, beschikt de Kustwacht over de volgende infrastructuur:

- Een maritiem steunpunt op Aruba;
- Een maritiem steunpunt en een luchtvaart steunpunt op Curaçao;
- Een maritiem steunpunt op Sint Maarten;
- Een Kustwachtdependance op Bonaire (medio 2012 operationeel);
- Een Kustwachthoofdkwartier (RCC en staf) op Curaçao.

4.1.2. Begrippen

In deze subparagraaf wordt kort aandacht geschonken aan drie begrippen die bij de materiële instandhouding van eenheden bij de Kustwacht van belang zijn: groot onderhoud, klein onderhoud en dokken.

Groot onderhoud

Groot onderhoud is een van te voren gepland onderhoud, dat afhankelijk van het type eenheid, maximaal vier (lichte vaartuigen) tot zeven weken (cutters) duurt. Het is periodiek onderhoud dat over het algemeen een keer per jaar wordt gepland. Dit onderhoud wordt altijd uitgevoerd door/bij de centrale onderhoudsdienst van Defensie op Curaçao. Delen van dit onderhoud kunnen worden uitbesteed aan derden, maar de coördinatie en controle blijft bij de centrale onderhoudsdienst. Tijdens het groot onderhoud worden alle systemen van de eenheid grondig nagelopen en zowel preventieve als correctieve (reparaties) handelingen uitgevoerd. Voorafgaand aan een groot onderhoud worden zoveel mogelijk van de verwachtbare benodigde onderdelen en materialen besteld, zodat deze tijdens de onderhoudsperiode direct voorhanden zijn en aldus tijd wordt bespaard.

Klein onderhoud

Klein onderhoud is een van te voren gepland onderhoud, dat afhankelijk van het type eenheid, maximaal twee dagen (lichte vaartuigen) tot vier weken (cutters) duurt. Dit type onderhoud is niet zo zeer periodiek, maar afhankelijk van het daadwerkelijke gebruik (bijvoorbeeld elke 1000 draaiuren, etc). Het klein onderhoud wordt zo veel mogelijk decentraal op de verschillende steunpunten uitgevoerd. Klein onderhoud wordt in principe uitgevoerd door eigen (Kustwacht)personeel. Hierbij worden, minder diepgaand dan bij groot onderhoud, de verschillende systemen nagelopen en worden kleine reparaties uitgevoerd. Ook deze vorm van onderhoud wordt zo veel mogelijk voorbereid voor wat betreft de tijdige beschikbaarheid van onderdelen en nader benodigd materieel.

Dokken

Dokken is een bijzondere vorm van onderhoud. Deze kan zowel planmatig (als onderdeel van groot onderhoud) als niet-planmatig (reparatie noodzakelijk waarvoor de eenheid uit het water moet) uitgevoerd worden. Dokkingen zijn alleen van toepassing op de cutters. De lichte vaartuigen kunnen met organiek kustwachtmaterieel uit het water worden gehesen. In de volgende paragraaf wordt nader aandacht besteed aan dokken in relatie tot het onderhoud van de cutters.

4.2. Varend materieel

In deze paragraaf wordt eerst aandacht besteed aan specifieke onderhoudsplannen per type eenheid. Hierna zal het schematische, generieke meerjaren onderhoudsplan worden geschetst.

4.2.1 Cutters

Tijdens de Midlife update van de Cutters is een groot aantal systemen gereviseerd of vervangen. In 2012 resteert nog de vervanging van de scheepsomroep en een revisie van de tandwielkasten. Tevens zullen naar verwachting in 2012 de nieuwe bijboten worden geleverd.

Voor 2012 is voor elk van de cutters een groot en een klein onderhoud gepland. Tevens is voor twee cutters een dokking voorzien bij de Curaçaose Dokmaatschappij (CDM).

Voordat in de volgende subparagraaf dieper wordt ingegaan op de onderhoudsplannen voor de lichte vaartuigen, zal eerst kort worden ingegaan op het belang van dokken, de situatie van de CDM, risico's en consequenties voor de Kustwacht en mogelijke alternatieven.

Er zijn drie redenen waarom een cutter moet dokken. Ten eerste een keer per twee jaar tijdens het planmatig groot onderhoud. Ten tweede niet planmatig, indien schade aan het onderwaterschip is opgetreden waarbij voor het repareren het schip uit het water moet. De derde reden heeft geen relatie met onderhoud en/of reparatie, maar heeft te maken met de wettelijk verplichte survey's die periodiek (elke 30 maanden en elke 5 jaar) uitgevoerd moeten worden in verband met de Lloyds classificatie van de cutters.

De CDM is het enige bedrijf op Curaçao (en de nabije omgeving) waar de cutters kunnen dokken. Het voortbestaan (en daarmee de continuering van de activiteiten) van de CDM is onzeker. Hierdoor kan zich de situatie voordoen dat de Cutters niet meer op Curaçao kunnen dokken.

Consequentie voor de Kustwacht is dat zowel noodzakelijk onderhoud als de vereiste Lloyds keuringen niet meer op Curaçao uitgevoerd kunnen worden. Het enige alternatief is dat er uitweken wordt naar een andere dokmaatschappij. Deze zijn in de regio slechts zeer beperkt en op grote afstand beschikbaar. Hiernaast zal het voorbereidingstraject voor de dokking veel complexer zijn, zal het aansturen en begeleiden van de werkzaamheden tijdens de dokking zelf moeizamer verlopen (afstand, taal, etc.) en zal de logistieke ondersteuning zeer lastig (en dus duur) zijn. Ook operationeel zal het een grote impact hebben, omdat meerdere vaardagen verloren gaan voor de heen- en terugweg en waarschijnlijk zal door de hierboven genoemde factoren ook de dokking zelf meer tijd in beslag nemen.

Indien toch uitgeweken moet worden naar een andere dokmaatschappij, zijn op basis van eerdere ervaringen, aanwezige expertise en verwachte logistieke ondersteuning ter plaatse, twee alternatieven mogelijk die nader zullen moeten worden onderzocht.

1. De Surinaamse Dokmaatschappij te Paramaribo; dit vergt een zesdaagse heen- en terugreis.
2. De Damen Shipbuilding&Engineering te Santiago de Cuba; dit vergt een zevendaagse heen-en terugreis

Vast staat dat als de cutters niet meer bij de CDM kunnen dokken, een alternatief gekozen dient te worden. Het presidium zal op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen rondom de CDM.

4.2.2. Lichte vaartuigen

Super-RHIB's

Sinds de introductie van de Super-RHIB, heeft dit vaartuig te maken gehad met technische problemen. De afgelopen jaren zijn daarom diverse modificaties en verbeteringen uitgevoerd. Gedurende deze periode zijn de Super-RHIB's die wel inzetbaar waren frequenter gebruikt dan conform het onderhoudsconcept voorzien was. Hierdoor is een achterstand opgelopen op het reguliere onderhoud en bleef de inzetbaarheid onder druk staan.

Voor 2012 zijn de verwachtingen echter positief. De modificaties zijn voltooid en ook de onderhoudsachterstand op eenheden wordt ingelopen. Tevens wordt weer gewerkt conform het planmatige onderhoudsconcept. De Kustwacht verwacht begin 2012 weer te kunnen beschikken over het minimaal noodzakelijke aantal van zes direct inzetbare Super-RHIB's, dat wil zeggen twee per steunpunt. Tevens zal in de eerste helft van 2012 per steunpunt weer over een derde Super-RHIB met een reactietijd van maximaal 48 uur beschikt kunnen worden.

Concreet zal in 2012 dus aan elke Super-RHIB een keer groot onderhoud en afhankelijk van het gebruik, meerdere keren klein onderhoud worden uitgevoerd. Tevens wordt de onderdelenvoorraad bij zowel de steunpunten als de centrale onderhoudsdienst vergroot, waardoor vooral storingen sneller kunnen worden opgelost. Ook zijn maatregelen genomen om de klimatologische invloeden te verminderen, zoals een betere bescherming bij de botenstalling.

Kleine varende eenheden

In de loop van 2012 worden zoals nu voorzien de vijf kleine vaartuigen opgeleverd. Het is de bedoeling om bij elk steunpunt één vaartuig te stationeren, inclusief de dependance op Bonaire. De vijfde eenheid zal gebruikt worden voor opleidingsdoeleinden en als reserve. Na levering van de eenheden zal de praktische haalbaarheid van deze verdeling nader worden gezien.

Schematisch ziet het generieke meerjaren (onderhoud)plan er als volgt uit:

Onderhoudscycli vaartuigen	3 Cutters (incl bijboten)	Kleine vaartuigen & Super RHIB's
Groot onderhoud	Jaarlijks	Jaarlijks
Klein onderhoud	Jaarlijks	Periodiek op basis van gebruik
Dokken	Tweejaarlijks	-
Spareparts / Onvoorzien	Continu	Continu
Lloyds	Elke 30 maanden en vijf jaar	-

Bij dit onderhoudsplan is tevens rekening gehouden met een eventuele toename van de onderhoudsbehoefte met het ouder worden van de eenheden.

4.3. Vliegend materieel

De beschikbare vliegende capaciteit van de Kustwacht wordt op basis van contractuele overeenkomsten geleverd en onderhouden door derden. Zij maken daarom geen deel uit van de onderhoudsplanning van de Kustwacht. Dit geldt ook voor de door Defensie beschikbaar gestelde middelen.

4.4. ICT

In 2012 wordt de vervanger van het huidige bedrijfsprocessensysteem (BPS), instrument voor onder meer het opslaan van opgemaakte processen-verbaal, geïmplementeerd. Met het nieuwe systeem zal aansluiting worden gezocht met de bij de ketenpartners op Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Caribisch Nederland in gebruik zijnde informatie- en registratiesystemen.

4.5. Vastgoed

Naar verwachting zullen medio april 2012 de infrastructurele aanpassingen op het steunpunt Hato worden opgeleverd. Hiermee wordt aangesloten op de komst van de nieuwe helikoptercapaciteit.



Onderhoud aan een Super-RHIB

5. Begroting

5.1. Algemeen

Iets minder dan de helft van het Kustwachtbudget wordt naar rato door de landen gefinancierd volgens een vastgestelde verdeelsleutel. Sint Maarten draagt hier 4% aan bij, Aruba 11%, Curaçao 16% en Nederland 69%. De bijdrage van de landen wordt achteraf verrekend. Het overige deel van het budget valt niet binnen de verdeelsleutel en wordt volledig door Nederland gefinancierd. Dit geldt bijvoorbeeld voor alle uitgaven die verband houden met de luchtverkenningcapaciteit en een deel van de investeringen.

De begroting voor 2012 is, exclusief koersverschillen, grotendeels binnen de ramingen van het Jaarplan 2011 gebleven. Voor de jaren daarna wordt een zeer beperkte toename van het benodigde budget voorzien op basis van de verwachte loonindexering en prijsindexering²¹.

In dit hoofdstuk worden de Herziene Begroting 2012, de Ontwerp Begroting 2013 en Meerjarenramingen 2014-2017 weergegeven en worden de ramingen nader toegelicht. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke effecten die bezuinigingen bij Defensie op de Kustwacht kunnen hebben. Het uitgangspunt is dat de besparingen bij CZSK geen invloed hebben op de operationele taakuitvoering van de Kustwacht.

5.2. Valuta's

De ramingen van de Kustwacht worden deels in NAfl/Afl begroot en deels in euro's.

In onderstaande tabel wordt de herziene begroting 2012, de ontwerpbegroting 2013 en de meerjarenramingen 2014-2017 afgezet tegen de ontwerpbegroting 2012, en de meerjarenramingen 2013-2016.

UITGAVEN	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lokaal burgerpersoneel	7.266	7.475	7.725	7.853	7.982	8.005
Defensiepersoneel	3.846	3.591	3.337	3.082	2.912	2.827
Overige personele exploitatie	2.250	2.257	2.280	2.250	2.261	2.247
Materiële exploitatie	5.476	5.309	5.242	5.026	4.936	4.944
Luchtverkenning	15.034	15.707	15.857	16.060	16.192	16.328
Totaal exploitatie	33.871	34.339	34.441	34.272	34.284	34.351
Inzet Defensiemiddelen (incl. voor luchtverkenning)	3.101	4.101	4.094	4.102	4.102	4.102
Investeringen ²²	2.798	1.708	1.798	1.338	488	388
Ontwerp 2013	39.770	40.148	40.333	39.712	38.874	38.841
Ontwerp 2012 (oude koers)	40.806	40.459	39.372	38.847	43.498	
Koersverschil	-1.087	-1.104	-1.127	-1.136	-1.150	
Ramingverschil	51	793	2.088	2.001	- 3.501	

Herziene Begroting 2012, Ontwerpbegroting 2013 en Meerjarenramingen 2014-2017 (bedragen in € x 1.000)

De artikelen Salarissen van lokaal burgerpersoneel en de Overige personele exploitatie worden geheel in NAfl/Afl geraamd. De salarissen van Defensiepersoneel, inzet Defensiemiddelen, Luchtverkenningcapaciteit en Investeringen worden geraamd in euro's aangezien de (meeste) uitgaven op deze onderdelen in euro's geschieden. De materiële exploitatie wordt deels in NAfl/Afl en deels in euro's geraamd.

²¹ Conform ervaringscijfers en CBS. Als Koninkrijksorganisatie wordt de KWCARIB niet meegenomen in de suppletore wetten van de Landen.

²² Zie verder paragraaf 5.3.7

Het koersverschil ten opzichte van het Jaarplan 2011 verschilt hierdoor per artikel en is afhankelijk van het deel van de raming dat in NAfl/Afl. geschiedt.

De ramingen zijn, voor zover in NAfl/Afl opgesteld, omgerekend tegen de koers van augustus 2011: 1 € = 2,56690 NAfl/Afl. De ramingen in het Jaarplan 2011 waren gebaseerd op de koers van augustus 2010: 1 € = 2,33440 NAfl/Afl, waardoor voor de ramingen in Afl/NAfl. een gunstig koersverschil ontstaat; voor eenzelfde raming in Afl/NAfl. zijn immers minder euro's benodigd.

Per artikel zal inzichtelijk gemaakt worden wat de gevolgen zijn van de koersontwikkeling. Het uitgangspunt hierbij is dat koersontwikkelingen gedurende het begrotingsjaar door de Kustwacht worden opgevangen, zowel wanneer deze een gunstig als wanneer deze een ongunstig effect hebben op het besteedbare budget.

5.3. Artikelsgewijze toelichting

Per artikel wordt een toelichting gegeven en wordt ingegaan op de verschillen ten opzichte van Jaarplan 2011. Hierbij wordt per artikel vermeld wat het koersverschil is en wat het ramingverschil is ten opzichte van Jaarplan 2011. Tevens wordt voor 2012 het deel van de raming in NAfl/Afl. vermeld.

5.3.1. Lokaal burgerpersoneel

Ten laste van dit onderdeel van de begroting komen de salarissen, het werkgeversdeel van de pensioenbijdrage en ziektekosten, de sociale lasten, overwerk en de verschillende toelagen en tegemoetkomingen voor het lokale burgerpersoneel. De raming geschiedt geheel in NAfl/Afl. en bedraagt NAfl/Afl. 18.651.000,- voor 2012.

Lokaal burgerpersoneel	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012 (oude koers)	7.770	8.000	8.275	8.415	8.557	
Koersverschil	-704	-725	-750	-762	-775	
Ontwerp 2012 (nieuwe koers)	7.066	7.275	7.525	7.653	7.782	
Ramingverschil	200	200	200	200	200	
Ontwerp 2013	7.266	7.475	7.725	7.853	7.982	8.005

(bedragen in € x 1.000)

Op basis van de daadwerkelijk betaalde salarissen in 2011 en diverse extrapolaties zijn de ramingen bijgesteld. Deze zijn getoetst aan de middensommen per rang of schaal. In de begroting is rekening gehouden met de indexering van de salarissen.

De ontwikkeling van de geraamde instroom, met als basis de formatiesterkte²³, wordt in onderstaande tabel weergegeven.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lokaal personeel	199	205	210	216	221	224
Defensie personeel	41	38	35	32	29	26
Ontwerp 2013	240	243	245	248	250	250

²³Uitgaande van de planmatige toename van formatieplaatsen conform de Formatiebrief 2012. De verwachte werkelijke bezettingsgraad hierbij is maximaal 97%.

5.3.2. Uitgezonden Defensiepersoneel

In dit artikel worden de salarissen, de buitenlandtoelage en andere emolumenten van uitgezonden Defensiepersoneel geraamd. Deze uitgaven worden integraal doorbelast aan de Kustwacht. Deze raming geschiedt geheel in euro's.

Defensiepersoneel	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012	3.673	3.389	3.105	2.916	2.822	
Ramingverschil	173	202	232	166	90	
Ontwerp 2013	3.846	3.591	3.337	3.082	2.912	2.827

(bedragen in € x 1.000)

Voorzien wordt dat gedurende de periode 2012-2017 enkele lokale en diverse flexibele functies door Defensiepersoneel worden ingevuld. Gedurende deze "overgangsperiode" zal met name voor het steunpunt Hato een belangrijk deel van de functies door militairen worden bekleed. Op basis van de huidige inzichten wordt vanaf 2012 tot 2017 een planmatige afname voorzien van drie Defensiemedewerkers per jaar (zie tabel vorige subparagraaf). Tevens heeft een geringe bijstelling van de raming plaatsgevonden op basis van loonaanpassingen van Defensie, indexering en koersverschillen die doorwerken in het salaris van het uitgezonden Defensiepersoneel.

5.3.3. Overige personele uitgaven

Ten laste van dit artikelonderdeel komen de personele uitgaven anders dan salarissen. De ramingen hebben betrekking op zowel lokaal als Defensiepersoneel. De uitgaven betreffen onder meer: kleding, voeding, reizen, verplaatsingen, onderwijs en opleidingen, inhuur van tijdelijk personeel, keuringen en werving. De raming geschiedt geheel in NAfl/Afl. en bedraagt NAfl/Afl. 5.777.000,- voor 2012.

Overige personele exploitatie	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012 (oude koers)	2.474	2.445	2.412	2.389	2.388	
Koersverschil	-224	-222	-219	-216	-216	
Ontwerp 2012 (nieuwe koers)	2.250	2.223	2.193	2.173	2.172	
Ramingverschil	0	34	87	77	89	
Ontwerp 2013	2.250	2.257	2.280	2.250	2.261	2.247

(bedragen in € x 1.000)

Binnen dit artikel vinden slechts minimale verschuivingen plaats. Om de kwaliteit van de organisatie en het personeel te borgen, worden de bestedingen voor (kader)opleidingen in 2012 gecontinueerd. De beperkte ramingverschillen vloeien voort uit een toename van het aantal personeelsleden in absolute zin op basis van de Concept Formatiebrief 2012 en de verwachte prijsstijgingen.

5.3.4. Materiële uitgaven

Onder dit artikel worden materiële uitgaven geraamd. Het betreft hier onder meer uitgaven voor instandhouding van vaartuigen en voertuigen, brandstoffen, onderhoud van gebouwen en terreinen, huisvesting en andere kleine bedrijfsmatige uitgaven. Het deel van de raming voor 2012 in NAfl/Afl. bedraagt 4.098.000,-. Het overige deel wordt in euro's geraamd. Binnen dit artikel vinden enkele zeer beperkte verschuivingen plaats.

Materiële exploitatie (NAfl/Afl raming)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012 (oude koers)	1.837	1.843	1.848	1.855	1.859	
Koersverschil	-159	-157	-158	-159	-159	
Ontwerp 2012 (nieuwe koers)	1.678	1.686	1.690	1.696	1.700	
Ramingverschil	-82	-107	-103	-100	-94	
Ontwerp 2013 (NAfl/Afl raming)	1.596	1.579	1.587	1.596	1.606	1.614

(bedragen in € x 1.000)

Materiële exploitatie (Euro raming)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012	3.795	3.545	3.545	3.295	3.045	
Ramingverschil	85	185	110	135	285	
Ontwerp 2013 (Euro raming)	3.880	3.730	3.655	3.430	3.330	3.330

(bedragen in € x 1.000)

Materiële exploitatie (totale raming)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012 (oude koers)	5.632	5.388	5.393	5.150	4.904	
Koersverschil	-159	-157	-158	-159	-159	
Ontwerp 2012 (nieuwe koers)	5.473	5.231	5.235	4.991	4.745	
Ramingverschil	3	78	7	35	191	
Ontwerp 2013 (totale raming)	5.476	5.309	5.242	5.026	4.936	4.944

(bedragen in € x 1.000)

De hoogte van de meerjarenramingen wordt in belangrijke mate beïnvloed door de onderstaande onderhoudscycli van de cutters (incl. bijboten) en lichte vaartuigen. In 2011 zijn enkele onderhoudscontracten gesloten waardoor beter inzicht in de verwachte uitgaven en een meer geleidelijke verdeling van de onderhoudskosten over de jaren zal ontstaan. De meerjarenramingen voor onderhoud aan de vaartuigen zijn de tabel daaronder weergegeven.

Onderhoudscycli vaartuigen	3 Cutters (incl bijboten)	Kleine vaartuigen & Super RHIB's
Groot onderhoud	Jaarlijks	Jaarlijks
Klein onderhoud	Jaarlijks	Periodiek op basis van gebruik
Dokken	Tweejaarlijks	-
Spareparts / Onvoorzien	Continu	Continu
Lloyds	Elke 30 maanden en vijf jaar	-

Onderhoud vaartuigen	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cutters (incl. bijboten)	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150
Lichte vaartuigen	800	750	700	500	400	400
Ontwerp 2013 (totale raming)	1.950	1.900	1.850	1.650	1.550	1.550

Door de investeringen tijdens en na de Midlife update van de cutters, wordt voorzien dat de onderhoudskosten, ondanks het ouder worden van de schepen, constant zullen blijven.

De verwachte onderhoudskosten voor de lichte vaartuigen zijn voor de eerste jaren hoger vanwege het inlopen van de onderhoudsachterstand van de Super-RHIB, en het aanleggen en op peil brengen van onderdelenvoorraden.

5.3.5. Inzet Defensiemiddelen

Voor de raming van de inzet van Defensiemiddelen wordt gebruik gemaakt van de door Defensie gehanteerde tarieven. Per type eenheid is per vlieguur of vaardag een tarief vastgesteld. De herziene raming is gebaseerd op de tarieven 2012 zoals deze door het CZSK bekend gesteld zijn. De raming geschiedt geheel in euro's.

Inzet Defensiemiddelen	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012	3.000	3.600	3.600	3.600	3.600	
(waarvan tbv. luchtverkenning)		600	600	600	600	600
Ramingverschil	101	501	494	502	502	
Ontwerp 2013	3.101	4.101	4.094	4.102	4.102	4.102
(waarvan tbv. luchtverkenning)		600	600	600	600	600

(bedragen in € x 1.000)

In 2008 maakte het budget ten behoeve van luchtverkenningcapaciteit nog onderdeel uit van de Defensiebegroting. In dat jaar is een deel van dit budget (6,6 miljoen euro) in jaren naar achteren geschoven. Dit budget wordt in de periode 2013-2023 (jaarlijks k€ 600) toegevoegd aan het bestaande budget, te gebruiken voor luchtverkenningcapaciteit. Hierdoor zijn de bedragen genoemd achter 'Ontwerp 2013' per jaar k€ 600 hoger dan de in de Rijksbegroting genoemde reeks. Tussen CZSK en de Kustwacht zullen nadere afspraken worden gemaakt over de technische uitwerking van dit budget.

5.3.6. Luchtverkenning

Onder dit artikel worden alle uitgaven die zijn toe te rekenen aan de luchtverkenningcapaciteit (LVC) van de vliegtuigen en helikopter(s) begroot. Het betreft hier onder meer de uitgaven voor de vaste lease vergoedingen, de vliegreizen, brandstof, landings- en overvliegrechten, uitrusting, opleidingen etc. De raming geschiedt geheel in euro's²⁴.

Luchtverkenning	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012	15.707	15.707	15.707	15.707	15.707	
Ramingverschil	-673	0	150	353	485	
Ontwerp 2013	15.034	15.707	15.857	16.060	16.192	16.328

(bedragen in € x 1.000)

In 2011 is het verwervingstraject afgerond om te komen tot de vervanging van de huidige helikopter-luchtverkenningcapaciteit en wordt een 10-jarig langlopend contract gesloten op leasebasis.

Het ramingverschil in de periode 2014-2016 is gebaseerd op de verwachte prijsindexering van dit contract. Rekening houdende met de periode die de leverancier nodig heeft ter voorbereiding van de uitvoering van het contract, is het de verwachting dat de nieuwe helikopters medio 2012 operationeel kunnen zijn en door de Kustwacht kunnen worden ingezet. Volgens planning worden voor de ingebruikname van de nieuwe helikopters, de hangaaraccommodatie aangepast aan de omvang van de nieuwe toestellen. Tevens wordt voorzien in (kantoor)accommodatie voor het bij de lease betrokken personeel van de leverancier. De uitgaven voor deze aanpassingen worden gedaan voorafgaand aan de operationele start medio 2012 en kunnen daarom opgevangen worden binnen de beschikbare budgetten.

5.3.7. Investerings

De in het LTP 2009-2018 opgenomen investeringen zijn verwerkt in het onderstaande overzicht. De raming geschiedt geheel in euro's²⁵.

Investerings	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerp 2012	2.550	1.930	880	670	5.520	
Herfasering	248	-222	918	668	-5.032	
Ontwerp 2013	2.798	1.708	1.798	1.338	488	388

(bedragen in € x 1.000)

²⁴ Zie paragraaf 5.1. De kosten voor LVC komen geheel voor rekening van Nederland en worden derhalve in euro's begroot.

²⁵ Het grootste deel van de investeringsuitgaven gebeurt in euro's.

In de hierna volgende tabel wordt een totaaloverzicht gepresenteerd van het nu bekende investeringsprogramma voor de periode 2012-2017. Deze ramingen vinden plaats in euro's.

RAMINGEN IN EURO	2011 ²⁶	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Super-RHIB's							
Modificatie, vervoer, botenliften	400						
VERBINDINGSAPPARATUUR							
Vervanging communicatienetwerk		500	600	600	600		
Vervanging BPS	50	260					
CUTTERS							
Bijboten en onvoorziene (kapitaal intensieve) systeemvervanging	170	800	210	210	100	100	
Onderhoud- en voorraadsysteem		100	310	100			
KLEINE INVESTERINGEN							
Vast budget	330	150	150	250	250	250	250
INFRASTRUCTUUR							
Infrastructurele aanpassingen	138	138	138	138	138	138	138
LTP 2008-2018							
Kleine varende capaciteit	0	500					
Dependance Bonaire	0	50					
Olieruimcapaciteit				250	250		
Implementatie VIU	100	300	300	250			
ONTWERP 2013	1.188	2.798	1.708	1.798	1.338	488	388
ONTWERP 2012	2.130	2.550	1.930	880	670	5.520	
Saldo herfasering budget	-942	248	-222	918	668	-5.032	

(bedragen in € x 1.000)

Rond 2016 zijn de Super-RHIB's op grond van hun leeftijd aan vervanging toe. De cutters zullen op grond van hun leeftijd vanaf 2018 vervangen moeten worden. Voor deze vervangingsinvesteringen zal in samenwerking met de betrokken Ministeries, rekening houdend met financiële ruimte en praktische uitvoerbaarheid, een stappenplan worden ontwikkeld. Dit zal in maart 2012 aan het Presidium worden gepresenteerd. Voor de vervangingsinvesteringen voor de Super-RHIB's en cutters is op dit moment nog geen financiële dekking.

²⁶ Verwachte realisatie per augustus 2011.

5.4. Financiering

Opbouw financiering	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lokaal burgerpersoneel	7.266	7.475	7.725	7.853	7.982	8.005
Defensiepersoneel	3.846	3.591	3.337	3.082	2.912	2.827
Overige personele exploitatie	2.250	2.257	2.280	2.250	2.261	2.247
Materiële exploitatie	5.476	5.309	5.242	5.026	4.936	4.944
Exploitatie integraal	18.838	18.632	18.584	18.212	18.092	18.023
Minus						
Exploitatie Hato (Nederland)	2.110	2.144	2.170	2.194	2.250	2.337
Exploitatie via verdeelsleutel (landen)	16.729	16.488	16.414	16.018	15.842	15.686
Investerings	2.798	1.708	1.798	1.338	488	388
Investerings vorige LTP (Nederland)	1.798	1.258	1.048	838	238	138
Investerings via verdeelsleutel (landen)	1.000	450	750	500	250	250
Luchtverkenning (Nederland)	15.034	15.707	15.857	16.060	16.192	16.328
Inzet Defensiemiddelen (Defensie) ²⁷	3.101	4.101	4.094	4.102	4.102	4.102
Ontwerp 2013	39.770	40.148	40.333	39.712	38.874	38.841
Totaal Nederland (exclusief verdeelsleutel)	22.041	23.210	23.169	23.194	22.782	22.905
Totaal verdeelsleutel (landen)	17.729	16.938	17.164	16.518	16.092	15.936

²⁷ Zie subparagraaf 5.3.5.

Bijlage: Overzicht gebruikte afkortingen

Afl	Arubaanse Florijn
APK	Activiteitenplan Kustwacht
APB	Activiteiten Plan en Begroting
AZ	Aansluitende Zone
BPS	(politie) BedrijfsProcessenSysteem
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Caribisch Nederland	De eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba
CB	Criminaliteitbeeld
CITES-verdrag	Convention International Trade Endangered Species
CITRO	Citizens Rescue Organization Curaçao
CZMCARIB	Commandant der Zeemacht Caribisch Gebied
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DKW	Directeur Kustwacht
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EVZ	Exclusieve Visserij Zone
FIR	Flight Information Regio)
HRM	Human Resources Management
IGO	Informatie gestuurd Optreden
IMO	International Maritime Organization
LTP	Lange Termijn Plan
LRIT	Long Range Identification and Tracking.
LVC	Luchtverkenningcapaciteit
MATLOG	Materieellogistieke Organisatie van CZMCARIB
MoU	Memorandum of Understanding
NAfl	Nederlands Antilliaanse Florijn
OM	Openbaar Ministerie
RCC	Redding en Coördinatie Centrum van de Kustwacht
SAR	Search And Rescue
SARFA	Search And Rescue Foundation Aruba
SRF	Sea Rescue Foundation Sint Maarten
VIU	Verbeterde Informatie-uitwisseling