KUSTWACHT VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN IN HET CARIBISCH GEBIED



JAARPLAN 2016

Herziene begroting 2016 en Meerjarenramingen 2016-2020

Inhoudsopgave

Inleiding 4
1.1. Grondslagen voor de inzet van de Kustwacht 6
1.2. Missie, taken en prioriteiten 6
1.2.1. Opsporings- en toezichthoudende taken 7
1.2.2. Dienstverlenende taken 9
1.2.3. Prioriteitstelling 10
1.3. Samenwerking 10
1.3.1. Samenwerking binnen het Koninkrijk 10
1.3.2. Internationale samenwerking 11
1.4. Voorlichting 13
1.5. Ontwikkelingen 13
2. Operationeel 14
2.1. Algemeen 14
2.2. Inzet 14
2.3 Informatie Gestuurd Optreden 15
2.4. Detectie en Interceptie 16
2.4.1 Kustwachtmiddelen 16
2.5. Coördinatie 17
2.6. Prestatie-indicatoren 18
2.6.1 Achtergrond 18
2.6.2. Concrete prestatie-indicatoren voor 2016 18
2.6.3. Toelichting en achtergrond 18
3. Personeel 20
3.1. Instroom 20
3.2. Doorstroom 20
3.2.1. Algemeen 20
3.2.2. Opleiding en Training 20
3.2.3. Integriteit 21
3.2.4. Medezeggenschap 22
3.3. Uitstroom 22
3.4. Prestatie indicatoren 22
4. Materieel 23
4.1. Inleiding 23
4.1.1. Algemeen 23
4.1.2. Begrippen 23
4.2. Varend materieel 24
4.2.1. Cutters 24
4.2.2. Super-RHIB's 24
4.2.3. Bijboten 24
4.2.4. Justice 20 24
4.2.5. Metal Shark, Defiant 38: vervanger van de Super-RHIB's 24
4.3. Vliegend materieel 25

4.4. ICT 25
4.5 Vastgoed 25
4.6 VHF / Walradar 25
5. Begroting 26
5.1. Algemeen 26
5.2. Valuta 26
5.3. Artikelsgewijze toelichting 27
5.3.1. Lokaal burgerpersoneel 27
5.3.2. Uitgezonden Defensiepersoneel 27
5.3.3. Overige personele uitgaven 27
5.3.4. Materiële uitgaven 28
5.3.5. Bijdrage Defensie Luchtverkenning (voorheen Inzet Defensiemiddelen) 28
5.3.6. Luchtverkenning 29
5.3.7. Investeringen 29
5.4. Financiering 30
Bijlage: Overzicht gebruikte afkortingen 31

Inleiding

Dit Jaarplan zet uiteen hoe de Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied haar taken uitvoert in 2016 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 (RMR).

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]	[4]Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	
Justitie	Justitie	Financiën	Veiligheid en Justitie	Defensie
Financiën en Overheidsorganisatie	Financiën		Infrastructuur en Milieu	Buitenlandse Zaken
Toerisme, Transport, Primaire Sector en Cultuur	Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning		Economische Zaken	
Economische Zaken, Communicatie, Energie en Milieu	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 (inclusief de bijbehorende bedrijfsvoeringsaspecten) plant en uitvoert.

In dit Jaarplan 2016 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 herziene begroting voor 2016 en de meerjarenramingen tot en met 2020.

Bij de behandeling in het Presidium van het Jaarplan 2016 voor de Kustwacht heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) gesteld de koers- en ramingsverschillen ter grootte van € 3,05 miljoen niet te kunnen compenseren. Met deze koersverschillen is in 2016 een bedrag gemoeid van € 2,9 miljoen. Het ramingsverschil – als gevolg van de nieuwe CAO voor Defensiepersoneel – bedraagt € 0,15 miljoen.

[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 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.

De begroting voor 2016 ligt voor een groot deel rechtspositioneel vast of is contractueel verplicht. Zo kan bijvoorbeeld de € 9,3 miljoen voor burgerpersoneel zonder gedwongen ontslagen niet neerwaarts worden bijgesteld. Ten behoeve van de luchtverkenningscapaciteit bestaan leasecontracten voor de vliegende eenheden (zowel “fixed” als “rotary wing”). Daardoor ligt het grootste deel van de € 16,4 miljoen voor luchtverkenningscapaciteit contractueel ook vast. Binnen de budgetten voor personele en materiële exploitatie, respectievelijk € 2,4 en € 5,6 miljoen, bedraagt de beschikbare ruimte die niet is verplicht maximaal € 4,5 miljoen.

Uit de door Directeur Kustwacht uitgevoerde analyse blijkt dat € 0,65 miljoen op korte termijn kan worden bezuinigd zonder directe consequenties voor de operationele inzetbaarheid (dat wil zeggen: niet direct ten koste gaan van de prestatie-indicatoren “vaardagen” en “vaar-/vlieguren”) en de financiële/-operationele duurzaamheid. Deze maatregelen zien op de volgende bezuinigingen:

- het schrappen van havenbezoekers (3x2) van de cutters [€ 0,05 miljoen];
- het schrappen van niet voor de Kustwacht Vakopleiding en niet voor de vaarbevoegdheid benodigde opleidingen [€ 0,2 miljoen];
- het schrappen van niet (direct gerelateerde) operationele dienstreizen [€ 0,2 miljoen];
- het toepassen van single engine concept voor cutters, waardoor kan worden bespaard op brandstof en onderhoud [€ 0,2 miljoen].

Deze maatregelen hebben (indirecte) consequenties voor onder andere de samenwerking met de ketenpartners, de aansturing vanuit de landen en de kwaliteit/motivatie van het personeel.

Van de resterende € 2,4 miljoen financiert het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties € 1,0 miljoen. De overige € 1,4 miljoen komen uit het investeringsgeld dat in 2016 gereserveerd is voor de vervanging van de interceptorcapaciteit. Dit kan worden gebruikt omdat het project in 2016 nog niet tot betaling zal leiden. Het overblijvende deel (€ 2,7 miljoen) van het investeringsbudget wordt, binnen de regels van de Rijksbegroting en na verkregen toestemming van het Ministerie van Financiën, door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties doorgeschoven naar 2018.

Als in 2016 geen aanvullend budget beschikbaar komt, moet worden gewerkt aan maatregelen die, vóór 2018, het (doorgeschoven) tekort van € 1,4 miljoen voor de vervanging van de interceptorcapaciteit moet compenseren. De maatregelen zullen de operationele inzet van de Kustwacht vergaand raken.

Bij de aanhoudend ongunstige wisselkoers blijft het exploitatietekort vanaf 2017 voorts ongeveer € 3,0 miljoen. In het voorjaar van 2016 zal hiervoor een structurele oplossing moeten worden gevonden, anders leidt dit tot een noodzakelijke, nog verdergaande her-dimensionering van de Kustwacht.

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 Kustwacht[5] vormt het kader voor dit samenwerkingsverband en bevat de grondslagen voor de inzet van de Kustwacht. De Rijkswet stelt daartoe het verantwoordelijkheidsgebied vast, evenals 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 maritieme veiligheid in het Caribisch gebied in het algemeen en het Caribisch deel van het Koninkrijk in het bijzonder op het gebied van opsporing, toezicht en dienstverlening."*

De Kustwacht voert deze algemene missie uit door twee operationele concepten uit te voeren, te weten het:

a. algemene inzet concept, dit gaat uit van een integrale koppeling tussen detectie, reactie en coördinatie, respectievelijk o.a. walradar, eenheden en het Joint Rescue and Coordination Center (JRCC);
b. concept voor Informatie Gestuurd Optreden (IGO), dit wordt toegepast voor doelgerichte of thema georiënteerde acties, gebaseerd op tijdige informatievergaring, -analyse en -voorziening.

Bij de uitvoering van de missie maakt de Kustwacht gebruik van eigen, organieke of door Defensie ter beschikking gestelde varende en vliegende middelen. Deze capaciteiten van de Kustwacht worden 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 beleidsplan[6];
b. de verantwoordelijkheid voor een 24-uurs dekking van het Search and Rescue (SAR)-verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht;
c. de beleidsaccenten van de bij de Kustwacht betrokken departementen.

De Kustwacht opereert binnen de haar in de Rijkswet 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 Visserij Zone (EVZ);
- de Aansluitende Zone (AZ) en het overige zeegebied in de Caribische Zee, voor zover dit past binnen de bestaande, internationaal juridische kaders.

[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] Referte: Justitieel Beleidsplan voor de Kustwacht voor Aruba, Curaçao, Sint Maarten en de BES-eilanden 2014-2017.

In de volgende twee sub-paragrafen zal meer in detail aandacht worden besteed aan het totale takenpakket van de Kustwacht, onderverdeeld in opsporings-, toezichthoudende- en dienstverlenende taken.

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 van het land dat de rechtsmacht heeft. De Kustwacht vormt een essentieel onderdeel van de rechtshandhavingsketen. Voor de uitvoering van de opsporingstaken heeft het executieve (geüniformeerde, operationele) deel van het Kustwachtpersoneel de status van 'Buitengewoon Agent van Politie' (BAVPOL). De Kustwacht kent de volgende toezichthoudende – en opsporingstaken.

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, regionale en internationale partners en van informatie die door de Kustwacht zelf is ingewonnen. Daarnaast worden in overleg met de Openbaar Ministeries (OM) van de landen binnen 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 het wederzijds uitwisselen van informatie) van groot belang.

c. Douanetoezicht

   Het executief personeel van de Kustwacht heeft toezichthoudende douanebevoegdheid. Op basis van douanewetgeving kan de Kustwacht controles in de territoriale wateren 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 daarom onderdeel uit van het Kustwachttakenpakket. Binnen het taakgebied worden de navolgende accenten onderkend.

   - Opsporing van (bedrijfsmatige vormen) van illegale visserij in de Exclusieve Visserij Zone (EVZ) en de handhaving van de visserijwet.
   - Toezicht houden op de Sababank[7]. Hierbij zal rekening worden gehouden met de status natuurpark (wet grondslagen natuurbeheer en bescherming BES) en de status PSSA[8] met maatregelen voor de scheepvaart. Daaronder wordt verstaan een ankerverbod voor alle

[7] 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. Sinds 1 juli 2011 is een uniform handhavingsbeleid van kracht, op grond waarvan de Kustwacht bij overtredingen (zoals negeren van het geldende ankerverbod) verbaliserend kan optreden.

[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.

schepen en de classificatie als ‘area to be avoided’ voor alle schepen met Gross Tonnage groter dan 300.
- Bestrijding van (illegale) speervisserij.
- Extra aandacht voor gedragingen van visserij in biodiversiteitgebieden.

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 ook een preventieve werking uit.

Het taakgebied toezicht op het milieu valt uiteen in twee delen: milieuverontreiniging (zie ook 1.2.2.b. Rampenbestrijding) 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 het signaleren van olieverontreiniging[9], andere vervuiling door schepen en naleving van regelgeving met betrekking tot het mariene milieu (CITES[10], SPAW[11], de Wet maritiem beheer BES, de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES en de Wet grondslagen natuurbeheer en bescherming BES).

e. Toezicht op de scheepvaart

De Kustwacht houdt toezicht op de naleving van scheepvaartwetgeving en internationale verplichtingen. Hierbij wordt vanzelfsprekend samengewerkt met de betrokken ministeries (i.c. uitwisseling van kennis en informatie). Activiteiten van de Kustwacht in dit verband zijn:

- het monitoren van het scheepvaartgedrag tijdens patrouilles op zee;
- het in samenwerking met de maritieme autoriteiten zoals de scheepvaartinspectie, havenmeesters, maritieme politie en de betreffende (ei)landelijke, bestuursorganen monitoren van het scheepvaartgedrag, mede in de havens en binnenwateren;
- het wederzijds of gezamenlijk opleiden van het personeel;
- het gemeenschappelijk gebruik van bepaalde voorzieningen;
- het verstrekken en uitwisselen van operationele informatie;
- het ondersteunen van elkaar in het kader van gezamenlijke acties;
- het voorlichten van doelgroepen als koopvaardij, visserij en recreatievaart;
- bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving.

f. Terrorismebestrijding

Drugs-, wapen- en mensensmokkel zijn mogelijke financieringsbronnen voor terroristische daden. Middels de bestrijding hiervan, een reguliere taak van de Kustwacht, levert de Kustwacht een bijdrage aan de bestrijding van terrorisme. Indien noodzakelijk kan de Kustwacht desgevraagd ondersteuning leveren aan andere ketenpartners. Indien aan de orde treedt de Kustwacht op onder aansturing en gezag van het Openbaar Ministerie die tevens een centrale rol vervult op het gebied van het beschikbaar stellen van de benodigde informatie.

De Kustwacht levert verder een bijdrage aan terrorismebestrijding door de uitvoering van internationale verplichtingen onder de International Ship and Port Security Facility Code (ISPS Code) van de International Maritime Organization (IMO) ter beveiliging van de zeescheepvaart en havenfaciliteiten. Dit uit zich onder meer in ondersteunen bij havenpatrouilles en –beveiliging. Deze havenpatrouilles vinden op aanvraag plaats in het kader van internationale samenwerking. De concrete invulling hiervan wordt in overleg met de betrokken, lokale autoriteiten verder uitgewerkt.

[9] Het ruimen van olieverontreiniging is een Landsverantwoordelijkheid.
[10] Convention International Trade Endangered Species
[11] 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.

1.2.2. Dienstverlenende taken

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

a. Search And Rescue 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 IMO en is daarmee het nationale, maritiem en aeronautisch redding coördinatiecentrum. In die hoedanigheid draagt de Kustwacht zorg voor actuele en betrouwbare informatieverstrekking aan de scheepvaart en het analyseren van de ontvangstgegevens. De Kustwacht fungeert tevens als opvraagcentrum voor het LRIT[12] voor Curaçao.

Voor assistentie ter plaatse zijn in 2016, naast de varende eenheden, twee maritieme patrouillevliegtuigen (Dash-8) 24/7 beschikbaar met een zogenaamde ready 1 status[13], twee AW139 helikopters en het stationsschip van de Koninklijke Marine, alsmede een helikopter van Defensie (zie paragraaf 2.6.2. voor de daadwerkelijk beschikbare uren en verdeling). 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 en bestendiging van die samenwerking via samenwerkingsovereenkomsten, protocollen en gecombineerde oefeningen 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 altijd belegd bij regering van het betreffende land.

Voor Caribisch Nederland (CN) treedt de Kustwacht op als aanspreekpunt voor het melden van maritieme incidenten, zoals olieverontreiniging en kan op verzoek van de verantwoordelijke autoriteiten tevens een coördinerende rol vervullen bij de bestrijding hiervan.

c. Verlenen van ondersteuning aan ketenpartners

Tevens verleent de Kustwacht 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. Voorbeelden daarvan zijn het maken van foto vluchten bij opsporing en de ondersteuning van gevangenentransport.

[12] *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 CN 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.

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

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. Ten aanzien van de opsporingsactiviteiten wordt de prioriteitstelling afgesproken tussen de verschillende (ei)landen van het Koninkrijk in het Caribisch gebied en is vastgelegd in het Justitieel Beleidsplan 2014-2017. Op basis van het Justitieel Beleidsplan geldt dat in 2016 de justitiële prioriteiten (in willekeurige volgorde) 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;
c. de bestrijding van mensenhandel, illegale immigratie en mensensmokkel en daaraan gerelateerde criminele activiteiten.

Met inachtneming van het Justitieel beleidsplan 2014-2017 hanteert de Kustwacht hierbij net als voorgaande jaren een 80-20% verdeling van de beschikbare capaciteit. Concreet betekent dit dat op jaarbasis bij 80 procent van de inzet van de beschikbare capaciteit, het accent ligt op inzet voor de prioritaire justitiële opsporingstaken en bij de overige 20 procent het accent ligt op de andere (toezichthoudende en dienstverlenende) taken, zoals het toezicht op de maritieme grenzen, het toezicht op de visserij, het (mariene) milieu en de scheepvaart, SAR, hulpverlening en rampenbestrijding. Op elke SAR-melding wordt gereageerd.

1.3. Samenwerking

De Kustwacht is een schakel in de (maritieme) rechtshandhavingsketen 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 sub-paragrafen zal nader worden ingegaan op samenwerking met en door de Kustwacht, onderverdeeld naar samenwerking binnen het Koninkrijk en de internationale samenwerking.

1.3.1. Samenwerking binnen het Koninkrijk

De samenwerking tussen de Kustwacht en andere lokale handhavingspartners is binnen het Koninkrijk per land georganiseerd in het “Vierhoek overleg”. Aan dit overleg, dat onder voorzitterschap van de procureur-generaal van het betreffende land ongeveer drie keer per jaar plaatsvindt, nemen de hoofden van politie, douane, immigratiediensten en Kustwacht deel. Het overleg omvat niet de uitwisseling van informatie en afstemming van operationele zaken, maar richt zich met name op het verstevigen van de onderlinge samenwerking. Op werkniveau is er veelvuldig contact tussen de ketenpartners. Binnen het kader van het Justitieel beleidsplan 2014-2017 worden hierbij (aanvullende) accenten voor de operationele taakuitvoering aangegeven. Als gevolg van de her-prioritering in het kader van de problematiek koers – en ramingsverschillen zal in 2016 minder overleg kunnen plaatvinden vanwege het wegvallen van dienstreisbudgetten.

Als gevolg van een beleidsintensivering bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (MIN I&M), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), zal nadrukkelijker dan voorheen de samenwerking worden gezocht met KWCARIB in Caribisch Nederland. Het gaat hierbij met name om controle van scheepvaartgedragingen, zoals vaarsnelheid, registratie en vergunningen. Hierbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met alle nieuwe ontwikkelingen op het gebied van (lokale) wet- en regelgeving.

De Directeur Kustwacht (DKW) geeft hier vervolgens operationele invulling aan en kan op verzoek van de lokale autoriteiten in specifieke gevallen en op ad hoc basis aanpassingen aanbrengen ten aanzien van de operationele inzet. 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 zullen in 2016 verder werken aan het eenduidig doorvoeren van het plan van het openbaar ministerie van Aruba (2014) dat is gericht op de verbetering van de informatie-uitwisseling tussen de ketenpartners met een versterkte aansturing door het OM. Deze versterkte aansturing van het OM bestaat ten aanzien van de Kustwacht uit een meer actieve en sturende rol van de officier van justitie, informatiegestuurde inzet in plaats van quotumgestuurd en het beter betrekken van de maritieme expertise van de Kustwacht binnen de justitiële keten. In 2016 zal er meer samenhang komen tussen de verschillende processen, waarbij onder meer de informatievergaring meer gericht zal zijn op overeengekomen thema's (zie paragraaf 2.3). De participatie van de Kustwacht in dit initiatief komt door de herprioritering in het kader van de problematiek koers – en ramingsverschillen onder druk te staan.

1.3.2. Internationale samenwerking

De bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende drugscriminaliteit, vuurwapensmokkel, mensensmokkel, -handel en illegale immigratie in het Caribisch gebied vereist hechte samenwerking in regionaal en internationaal verband. Door internationale samenwerking kan geografisch worden bepaald met welke middelen op welke manier het meest efficiënt en effectief kan worden opgetreden. Deze internationale samenwerking is daarnaast van cruciaal belang voor de uitvoering van de dienstverlenende taken, in het bijzonder de SAR.Het Koninkrijk heeft hier op grond van bilaterale, regionale en internationale afspraken een belangrijk aandeel in en werkt nauw samen met de landen in de regio. Ondanks het grote belang van de internationale samenwerking voor het efficiënt en effectief optreden van de Kustwacht, zijn door de her-prioritering in 2016 de middelen voor de Kustwacht beperkt hieraan invulling te geven. Dit wordt veroorzaakt omdat enerzijds door de cutters geen havenbezoeken worden afgelegd en anderzijds het dienstreizenbudget ontbreekt. Tijdens havenbezoeken worden de persoonlijke banden met lokale autoriteiten versterkt. Dit persoonlijke contact is in de lokale context erg belangrijk en draagt bij aan succesvolle samenwerking met partners in de regio.

Daarnaast leidt beperking van dientreizenbudget tot verminderde deelname aan overlegvergaderingen met ketenpartners, openbare ministeries en vakbonden.

De afspraken voor internationale samenwerking worden hieronder nader toegelicht.

a. <u>Bilaterale samenwerking met de Verenigde Staten (VS)</u>
   De Kustwacht werkt nauw samen met de VS. Ten behoeve van de toezicht- en opsporingstaken vindt er informatie-uitwisseling plaats, worden drugsbestrijdingsacties 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. CTG 4.4. maakt onderdeel uit van de Amerikaanse (niet-militaire) drugsbestrijdingsorganisatie Joint Interagency Task Force South (JIATF-South) die 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. Naast Nederland zijn ook onder meer het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Canada, Spanje en Colombia in deze organisatie vertegenwoordigd.

   Aangezien de SAR gebieden van Puerto Rico en het Koninkrijk aan elkaar grenzen, worden er ten behoeve van de dienstverlenende taken gezamenlijk SAR acties gecoördineerd.

b. Het Regionaal Maritiem Verdrag (Verdrag van San José)[14]
Er wordt uitvoering gegeven aan het Verdrag van San José dat sinds augustus 2010 voor het Koninkrijk van kracht is. Hierdoor is het eenvoudiger om te opereren op volle zee en binnen de territoriale wateren van andere deelnemende landen. De Kustwacht is namens het Koninkrijk aangewezen als operationeel meldpunt voor het verdrag. Om bij te dragen aan de inspanningen het aantal verdragsstaten[15] uit te breiden, zal de Kustwacht ook in 2016 het verdrag onder de aandacht brengen.

c. Bilaterale samenwerking met Frankrijk
Rondom de Bovenwindse eilanden, waar de territoriale wateren van Sint Maarten en Frankrijk dicht bij elkaar liggen, wordt ook in 2016 op het gebied van rechtshandhaving samengewerkt met Franse autoriteiten, zoals met betrekking tot de douane en het -onder voorwaarden- opereren in elkaars kustwateren. Bij de contacten met de Franse counterpart is gebleken dat het in 2013 afgesloten operationele samenwerkingsprotocol tussen de DKW en de Franse regionale commandant in Martinique nog door de Franse centrale overheid moet worden bekrachtigd. In voorbereiding hierop wordt bekeken hoe de samenwerking tijdens gezamenlijke patrouilles en patrouilles in wederzijdse territoriale wateren kan worden geoptimaliseerd op basis van een bestaande FR-NL douane overeenkomst. Voorstellen daartoe zullen in nauwe samenwerking met o.a. het Ministerie van Buitenlandse zaken (BZ) in 2016 worden aangeboden aan de Franse centrale overheid.

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.

In 2015 hebben de ministers van Defensie positief gesproken over een mogelijke samenwerking bij de Franse plannen voor een walradarsysteem op Sint Maarten. Frankrijk heeft de financiering rond om in 2018 een walradarsysteem op de Franse Bovenwindse Eilanden te plaatsen. Minister Le Drian heeft de Kustwacht in het Caribisch gebied uitgenodigd gebruik te maken van de informatie die door het Franse systeem wordt gegenereerd. Om de systemen te laten aansluiten is echter een investering nodig bij de Kustwacht. Deze investering past echter op dit moment nog niet in de begroting. Het project blijft onderwerp van gesprek met Frankrijk en de Franse Kustwacht.

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 het maritieme informatieknooppunt van de Kustwacht eveneens nauwe contacten met de nationale politie liaisonofficieren en nationale inlichtingendiensten 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 in 2016 een Kustwachtoefening (Open Eyes) voorzien.

In 2011 is er tussen het Koninkrijk en Venezuela overeenstemming bereikt, dat er internationaalrechtelijk geen verplichting bestaat om bij het binnenvliegen van de Flight Information Region - FIR - (buiten het territoriale luchtruim) toestemming te vragen. De Kustwacht zal Venezuela ook in 2016 conform de gemaakte afspraken op veiligheidsgronden wel informeren wanneer de FIR-Maiquetia wordt binnengevlogen.

Voorts is met Venezuela op 4 juli 2012 een verdrag tot stand gekomen betreffende toestemming tot overvlucht voor staatsvliegtuigen, waaronder de Dash-8 van de Kustwacht.

[14] Verdrag inzake samenwerking bij de bestrijding van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen over zee en door de lucht in het Caribisch gebied, tot dusver geratificeerd door Belize, Costa Rica, de Dominicaanse Republiek, Frankrijk, Guatemala, Nicaragua, Verenigde Staten en Nederland.
[15] Het Ministerie van Buitenlandse zaken heeft aangegeven te streven naar uitbreiding van het aantal verdragslanden, zoals bijvoorbeeld kleine Caribische eilandstaten, het Verenigd Koninkrijk en eventueel Cuba.

Met Colombia bestaat ook in 2016 bilaterale samenwerking op het gebied van maritieme drugsbestrijding en op het gebied van SAR. Deze samenwerking is vastgelegd in een MoU (2015). De drugsbestrijdingssamenwerking heeft vooral betrekking op de uitwisseling van informatie, onderlinge coördinatie en afstemming. De gezamenlijke kustwacht operatie “Vista del Condor” zal in 2016 voor de tweede maal plaatsvinden. Verder zullen ontwikkelingen bij de Colombiaanse Marine/Kustwacht ook in 2016 nauwlettend worden gevolgd.

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 deelname aan de internationale oefening “Tradewinds 2016”. Deze oefening staat onder leiding van de VS.

e. Bilaterale samenwerking met overige Caribische landen
Voor een effectieve inzet van de Kustwacht vindt er ook in 2016 samenwerking plaats met verschillende omringende Caribische landen. In 2016 zal verder worden gewerkt aan een MoU met Jamaica.

1.4. Voorlichting

Conform voorgaande jaren zal de Kustwacht een actief voorlichtingsbeleid voeren in de verschillende media (internet[16], gedrukte media, radio en TV) om haar zichtbaarheid bij het publiek te behouden en te vergroten. Sociale media, met name de Facebook pagina van de Kustwacht, zijn op dit moment de beste manier om een groot publiek snel te bereiken en dit medium zal ook volop worden gebruikt. Naast de aanwezigheid van de Kustwacht op beroepen markten, worden ook scholen bezocht om voorlichting te geven over de Kustwacht en de (carrière) mogelijkheden binnen deze organisatie. In februari 2016 viert de Kustwacht haar 20-jarig bestaan en zullen op zowel de Benedenwindse als de Bovenwindse eilanden speciale Open Dagen worden gehouden.

1.5. 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.

Op Bonaire beschikt de Kustwacht sinds eind 2014 over een kantoor in het nieuwe politiebureau van Kralendijk. Ook wordt in 2016 verdere invulling gegeven aan de samenwerking tussen de ketenpartners en de Kustwacht, waarbij met gemengde bemanningen gepatrouilleerd zal worden.

In 2016 zal het aanbestedingstraject voor 12 nieuwe interceptors worden gecontinueerd. Er zijn op dit moment financiële middelen gereserveerd binnen de begroting om in de vervanging te voorzien. Definitieve allocatie van deze middelen vindt plaats bij goedkeuring van Hoofdstuk IV Rijksbegroting (KR) van 2017 en 2018. De kosten voor het project zullen worden verrekend conform de overeengekomen verdeelsleutel[17]. Het investeringsbudget dat voor 2016 gereserveerd stond, wordt deels gebruikt om de wisselkoersproblematiek in 2016 op te lossen. Dit is mogelijk omdat de vervanging van de interceptorcapaciteit in 2016 nog niet tot betaling zal leiden. Wel dient het verschil op de begroting KR (€1,4 miljoen) voor 2018 gecompenseerd te worden. Als dit niet gebeurt, moet in 2016 gewerkt worden aan maatregelen die de operationele inzet vergaand raken.

[16] www.kustwacht.org

[17] Sint Maarten 4%, Aruba 11%, Curacao 16% en Nederland 69%.

In 2015 is gestart met het concept Lange Termijn Plan 2019-2027. De nadruk van dit LTP zal liggen op het bestendigen van de voor de taakuitoefening van de Kustwacht benodigde capaciteitenmix en de hiervoor benodigde financiële middelen. Vanzelfsprekend zal hierbij rekening worden gehouden met de omgeving waarin de Kustwacht haar taken uitvoert en (technische) ontwikkelingen en inzichten. Bij de totstandkoming van het LTP hebben de Landen-vertegenwoordigers een grote rol gespeeld. Nadat het Presidium en de Kustwachtcommissie hebben ingestemd met het LTP, wordt het document doorgeleid naar de Rijksministerraad (RMR), die hierover in 2016 een definitief besluit zal nemen.

In 2016 zal in overleg met Rijkswaterstaat (RWS) verder gewerkt worden aan het uitbreiden en robuust maken van de 'Automatic Identification System' (AIS) dekking rondom Bonaire, Saba en Sint Eustatius, conform het project waarbij in 2014 AIS dekking op de Sababank is gerealiseerd. Dit zal gebeuren in samenhang met het lopende Kustwacht project "vervanging VHF netwerk", waarbij onder meer gebruik gemaakt zal worden van een antennelocatie op St Kitts.

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

2. Operationeel

2.1. Algemeen

De Kustwacht wil in 2016 effectiever en meer slagvaardig opereren aan de hand van twee operationele concepten, te weten het algemene inzetconcept en het concept voor Informatie Gestuurd Optreden (IGO). Als gevolg daarvan zal de Kustwacht in 2016 niet meer alleen beoordeeld worden op indicatoren als vaardagen en vlieg-/vaaruren, maar ook op de prestaties op basis van een thematische inzet. Alle ter beschikking staande middelen van de Kustwacht kunnen voor de uitvoering van deze thema's worden ingezet.

2.2. Inzet

Het algemene inzetconcept is gebaseerd op het uitgangspunt dat detectie nodig is voor interceptie en dat effectieve interceptie coördinatie vereist, in het bijzonder wanneer meerdere eenheden worden ingezet. Uitgangsprincipe voor met name detectie en interceptie is de gelaagde inzet; kleine eenheden (Super-RHIB's, AW139 en Justice 20) opereren binnen de TTW's en de grote (Stationsschip, Dash-8 en cutter) worden grenzend aan de TTW's of er buiten ingezet.

Omdat aantallen vaar- en vlieguren onvoldoende zeggen over de kwaliteit van de uitvoering ervan zal er in 2016 een begin worden gemaakt met een nog effectievere inzet van de Kustwacht. De eerste aanzet hiertoe wordt gemaakt door het aantal verplichte vaaruren (ten behoeve van de algemene patrouilles) voor de lichte vaartuigen terug te brengen (naar 1300 uur per steunpunt). De andere helft aan vaaruren (eveneens 1300 per steunpunt) van deze lichte vaartuigen zal worden ingezet op specifieke thema's, zowel lokaal als eiland overstijgend. Het totaal aantal vaaruren komt daarmee per steunpunt op 2600 uur. Voorbeelden van deze thema gerichte inzet zijn het uitvoeren van internationale operaties of inzet op het gebied van grensoverschrijdende criminaliteit het langdurig controleren van waterscooters, de toezicht-controle op de Sababank, het toepassen van de Wet maritiem Beheer BES[18] en controle op illegaal vissen in specifieke gebieden. Steunpunten krijgen de verantwoordelijkheid om een bepaald aantal lokale thema's uit te voeren. De operationele staf te Curaçao krijgt dezelfde opdracht. De thema's komen in nauw overleg met het OM tot stand en zijn gebaseerd op het Justitieel Beleidsplan. Per thema worden van te voren concrete meetbare doelen afgesproken. Achteraf wordt de thematische inzet geëvalueerd.

[18] Dit in nauwe samenspraak met het Hydro Meteo Centrum (HMC) bij RWS in Rijswijk/Middelburg (+31 88 7977100).

Naast deze thema gerichte inzet zijn algemene patrouilles nog steeds benodigd. Allereerst preventief (afschrikwekkende werking) en ten tweede om het contact met de maritieme omgeving te verstevigen (politiezorg te water). Tot slot met het doel om informatie te vergaren en zo bij te dragen aan het IGO-concept.

2.3 Informatie Gestuurd Optreden

Conform het Lange Termijnplan zet de Kustwacht zoveel mogelijk in op Informatie Gestuurd Optreden (IGO) bij de uitvoering van haar taken.

Het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) heeft tot taak informatie te verzamelen vanuit zowel internationale als nationale bronnen. Internationale bronnen vereisen contacten met enerzijds intelligence organisaties uit de regio en anderzijds met CTG4.4/JIATF-South en het Maritime Analysis and Operation Center (MAOC) Europe. Bij nationale bronnen spelen de Criminele Inlichtingen Dienst van de Kustwacht, de lokale ketenpartners en de informatieknooppunten op de maritieme steunpunten een belangrijke rol. Tot slot draagt informatie verkregen van eigen varende/vliegende eenheden en uit het walradarsysteem bij aan het totale informatiebeeld.

De informatie wordt geregistreerd in het informatie verwerkend systeem ACTPOL[19]. Op basis van analyses uitgevoerd door het MIK kan gerichtere en effectievere inzet van de beschikbare Kustwacht eenheden plaatsvinden. De informatie wordt door analyses en verrijking omgevormd tot inlichtingen. De inlichtingen kunnen enerzijds worden gebruikt om eenheden kortdurend en direct in te zetten, anderzijds kunnen deze worden gebruikt voor grootschalige en langdurige inzet tegen specifieke doelgroepen of op bepaalde locaties. Dit wordt thematische inzet genoemd. Deze vorm van inzet vindt steeds plaats in nauw overleg met het OM. Dit past binnen de uitvoering van het IGO concept.

IGO is een informatie verwerkend concept, bestaande uit het vergaren, vastleggen, verrijken en analyseren van gegevens om deze vervolgens te vertalen in informatie, op basis waarvan doelgerichte acties kunnen plaatsvinden. Het Maritiem Informatieknooppunt van de Kustwacht (MIK) verzamelt en veredelt gegevens en inlichtingen uit verschillende bronnen ten behoeve van tactisch optreden, maar ook ten behoeve van het strategisch (beleids)niveau. Het MIK is nadrukkelijk bedoeld als een aanvullende maritieme capaciteit op de info-eenheden van de 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 rechtshandhavingsorganisatie, te ondersteunen en daarmee gericht op te kunnen treden. Het vormt daarmee een essentieel onderdeel voor het primaire proces zoals ook is gebleken uit het onderzoek van het OM Aruba uit 2014. Voor 2016 is ten aanzien van de informatievoorziening het continueren van themagericht optreden - op basis van prioriteiten uit het Justitieel Beleidsplan en het IGO concept - van belang.

Het MIK is nog niet geformaliseerd en beschikt daarom kwalitatief en kwantitatief nog niet over het juiste personeel. Zo beschikt het MIK nu niet over tactische en operationele analyse capaciteit. Als gevolg hiervan kan het concept van Informatie Gericht Optreden niet volledig worden uitgevoerd. In 2016 wordt bekeken of tijdelijke invulling door ketenpartners mogelijk is.

Door het structureel doorvoeren van de maatregelen uit de pilots zullen de steunpunten, in het bijzonder de Lokale Informatie Knooppunten (LIK) aldaar, beter in staat zijn om informatie, afkomstig van varende en vliegende eenheden, vast te leggen in het databeheerssysteem ACTPOL.

[19] ACTPOL is het nieuwe bedrijfsprocessensysteem en vervangt het verouderde BPS bij de Kustwacht. Het systeem is afkomstig van de firma ACTS en is noodzakelijk om POLitie-informatie te verwerken en te verrijken.

Het LIK is verantwoordelijk voor de decentrale informatieverzameling en informatiedeling tussen de lokale ketenpartners en het OM. Na veredeling van die informatie op het MIK (centrale informatiehuishouding) zullen de daaruit voortvloeiende inlichtingen gebruikt worden door de steunpunten om hun eenheden gerichter en efficiënter aan te sturen (thema georiënteerd). Het MIK zal voorts het proces van registreren van de informatie begeleiden en waar mogelijk ondersteunen.
Informatievergaring is geen doel op zich, maar dient steeds in samenhang plaats te vinden met gestelde behoeften. Dat betekent, dat de Kustwacht in principe alleen investeert in een informatiepositie op de door het OM, op basis van Justitieel Beleidsplan, vastgestelde thema's.

Informatie gericht optreden vereist dat het OM, met name de Kustwachtofficieren van Justitie, een strakke regie op de inzet van de Kustwacht voert. Dat betekent ook dat zij nauw bij het informatievergarings- en verwerkingsproces betrokken moeten zijn en daarvoor zal nauwe samenwerking tussen de verschillende Kustwachtofficieren van Justitie nodig zijn.

De door het OM vastgestelde thema's worden als project voorbereid en tegen elkaar afgewogen. Op basis van prioriteitstelling door het OM wordt bepaald op welk thema ingezet zal gaan worden. Na afloop van elk thema dient een analyse uitgevoerd te worden. De inzet op een thema is veelal langdurig (ter grootte van enkele weken) en vereist vaak inzet van zowel varende als vliegende middelen. In 2016 zullen de steunpunten minimaal elk vijf thema's ten uitvoer brengen. De operationele staf zal eveneens vijf eiland overschrijdende thema's uitvoeren op basis van een dreigingsinschatting.

2.4. Detectie en Interceptie

Met het Jaarplan als basis, stelt de Kustwacht een Activiteiten Plan 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 er wordt onderscheid gemaakt naar algemene (preventieve) inzet en gerichte, thema-georiënteerd acties of operaties. In het APK worden planning, realisatie en de veranderingen in de omgeving gedurende het gehele jaar aan elkaar getoetst.

Het walradarsysteem op de Benedenwindse eilanden heeft zijn waarde als 24/7 detectie-instrument bewezen. Het systeem wordt gebruikt bij inzet van middelen en is daarnaast een belangrijk instrument voor het informatie gestuurd optreden. De radars kunnen niet alleen bij tijdige detectie van verdachte vaartuigen inzet van interceptors zoals de Super-RHIB mogelijk maken, maar ook een bijdrage leveren aan juridische processen (additionele bewijslast). Radaranalisten op het MIK kunnen op basis van de radardata risicogebieden identificeren.

De Franse autoriteiten zijn voornemens om in 2018 een walradarsysteem te plaatsen op het Franse deel van St. Maarten. In het kader van de afspraken met de Franse minister van Defensie (zie ook pagina 12) wordt getracht om op termijn de beschikking te krijgen over de Franse radardata. Dit zal echter een investering vereisen die op dit moment nog niet in de begroting past.

2.4.1 Kustwachtmiddelen

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. Naast de eigen organieke middelen stelt Defensie het stationsschip gedurende 92 vaardagen ter beschikking aan de Kustwacht.

a. Lichte vaartuigen

De capaciteit lichte vaartuigen van de Kustwacht bestaat in 2016 uit tien Super-RHIB's en vijf Justice 20 vaartuigen. In de prestatie-indicatoren wordt een onderscheid gemaakt tussen beide types lichte vaartuigen. In totaal dient elk steunpunt 1300 algemene vaaruren te maken (was in totaal 2600). De overige 1300 vaaruren worden gemaakt in het kader van thematische inzet. Uitgaande van de scheepvaartdichtheid in het reguliere inzetgebied van de lichte vaartuigen, dienen tijdens de algemene vaaruren 500 controles per steunpunt uitgevoerd te worden (was 800). Bij patrouilles in het kader van een thema kan juist gerichter worden gecontroleerd.

b. Cutters

De cutters (middelgrote vaarcapaciteit) worden op grond van de verbreding van bevoegdheden van de Kustwacht (Verdrag van San José), veelal ingezet op de grens van of buiten de TTW's. Voor de cutters zijn planmatig 120 vaardagen per eenheid genormeerd. Door hun voortzettingsvermogen lenen zij zich specifiek voor thematische inzet. De cutters opereren over het algemeen verder uit de kust waar de scheepvaartdichtheid lager is en het aantal controle mogelijkheden aanzienlijk lager is. Tevens wijkt de taak af van die van de lichte vaartuigen. De taak van de cutters is namelijk meer gericht op langdurige opdrachten, surveillance en beeldopbouw in het kader van IGO.

c. Vliegende eenheden

De inzet van de Dash-8 vliegtuigen wordt gezien de ligging van de Benedenwindse eilanden bij Colombia en Venezuela en de grootte van het FIR-gebied niet evenredig verdeeld. Dit betekent dat ongeveer 60% van het aantal patrouilles in het Benedenwindse gebied (Aruba, Bonaire, Curaçao) en 40% in het Bovenwindse gebied (Saba, Sint Eustatius, Sint Maarten) wordt gevlogen.

De AW139 helikopters zijn gestationeerd op Hato en opereren hoofdzakelijk rond de Benedenwindse eilanden. De AW139 helikopter wordt jaarlijks voor twee periodes van twee á drie weken op Sint Maarten gestationeerd. De helikoptercapaciteit op de Benedenwindse eilanden richt zich op toezicht, opsporing en Search And Rescue (SAR).

Beide type vliegende eenheden zullen thematische operaties ondersteunen, waardoor ook hun inzet flexibel zal worden.

d. Stationsschip en (boord)helikopter (Defensie middelen)

De Kustwacht kan ook in 2016 rekenen op 92 vaardagen van het stationsschip en 290 vlieguren met een helikopter. Deze helikopter zal zich niet aan boord van het stationsschip bevinden, maar primair opereren vanaf het steunpunt Hato. Het stationsschip zal ongeveer 60% van de tijd worden ingezet bij de Bovenwinden.

2.5. Coördinatie

Het *Joint Rescue and Coordination Centre* (JRCC) is het centrale aanspreekpunt in de Kustwachtoperaties en is belast met de coördinatie van Kustwachteenheden voor zowel handhavende als dienstverlenende taken[20]. Het JRCC is gesitueerd op Curaçao, maar het werkterrein omvat het volledige operatiegebied van de Kustwacht. Het JRCC heeft met het Verbeterde Informatie Uitwisselingssysteem (VIU) de mogelijkheid om eenheden beter aan te sturen waardoor de interceptie mogelijkheden zijn uitgebreid. Met de komst van VIU kunnen de eenheden nu ook beschikken over de walradarinformatie. Met de nieuwe software SAROPS en daarvoor door de US Coast Guard opgeleide medewerkers is het JRCC nu ook veel beter in staat zoekgebieden vast te stellen en zo de coördinatie in geval van SAR beter uit te voeren.

[20] De Kustwacht fungeert tevens als opvraagcentrum voor het LRIT (zie 1.2.2.a.) voor Curaçao.

2.6. Prestatie-indicatoren

2.6.1 Achtergrond

Zoals in paragraaf 1.3 vermeld, streven de Kustwacht en de Landen ernaar om onder aansturing van het OM de samenwerking binnen de justitiële keten te optimaliseren. Ook voor de verdere ontwikkeling van het informatiegerichte optreden van de Kustwacht en de resultaten hiervan is dit cruciaal.

2.6.2. Concrete prestatie-indicatoren voor 2016

In onderstaande tabel worden de prestatie-indicatoren vermeld die verband houden met de uitvoering van de algemene beleidstaken, inspanningen en zichtbaarheid van de Kustwacht. Onder verwijzing naar paragraaf 2.2 worden de normen weergegeven met betrekking tot de in 2016 te maken vaar- en vlieguren, controles en thema's:

Organieke Kustwachteenheden	**Jaarcapaciteit Patrouilles**	**Jaarcapaciteit thema's**
Kustwacht Cutter Panter	120 vaardagen	
Kustwacht Cutter Jaguar	120 vaardagen	
Kustwacht Cutter Poema	120 vaardagen	
Super-RHIB's Steunpunt Aruba	1225 vaaruren	1225 vaaruren
Super-RHIB's Steunpunt Curaçao	1150 vaaruren	1150 vaaruren
Super-RHIB's Steunpunt Sint Maarten	1150 vaaruren	1150 vaaruren
Justice 20 Steunpunt Aruba	75 vaaruren[21]	75 vaaruren
Justice 20 Steunpunt Curaçao	150 vaaruren	150 vaaruren
Justice 20 Steunpunt Sint Maarten	150 vaaruren	150 vaaruren
Dash-8 Luchtverkenningcapaciteit	1.900 vlieguren[22]	
AW139 helikopters	1.000 vlieguren	

Defensie-eenheden	**Jaarcapaciteit**
Stationsschip	92 vaardagen
Helikopter	290 vlieguren

Uitvoering taken	**Norm**
Aantal controles lichte vaartuigen	1500 (500 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
Thema's	20 (5 per steunpunt en 5 voor Operaties)

2.6.3. 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 dichter 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. Aangezien daar minder reguliere scheepvaart is, wordt het aantal genormeerde controles voor deze eenheden ook lager. De lichte vaartuigen worden veelal gebruikt om dichter onder de kust kortdurende patrouilles uit te voeren en zijn hierbij

[21] Aangezien Aruba aanmerkelijk minder baaien/binnenwateren heeft dan de andere landen, is het aantal vaaruren met de hiervoor bedoelde eenheid lager genormeerd)
[22] Naast de 1900 uur voor de Kustwacht zijn maximaal 300 vlieguren beschikbaar voor CZSK.

beschikbaar om met een korte reactietijd in een reactieve rol (bijvoorbeeld achtervolgen van een Go Fast) te worden ingezet.

Hieronder worden deze prestatie-indicatoren kort toegelicht.

Vaardag. Standaard is een vaardag een vol etmaal op zee. Alleen op een dag van binnenkomst in een haven of bij vertrek uit een haven, wordt een periode van meer dan 12 uur op zee als hele vaardag gerekend. Een periode van minder dan 12 uur op een dag van binnenkomst of vertrek wordt gerekend als halve vaardag. Op basis van personele, materiële en financiële ruimte is voor elke cutter 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 te varen of te vliegen uren. Op basis van personele, materiële, financiële en contractuele ruimte is voor de lichte vaartuigen een norm van 2600 (1300 algemene patrouilles/1300 themagericht) vaaruren per steunpunt, 1900 vlieguren met de Dash-8 en 1000 vlieguren met de AW139 afgesproken.

Daarnaast stelt Defensie een helikopter ter beschikking voor 290 vlieguren.

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 (exclusief eventuele administratieve afhandeling achteraf). Als hierbij aanwijzingen gevonden worden die het noodzakelijk maken het hele schip grondig te doorzoeken, kan de controle langer in beslag nemen.

Thema. Een thema is een actie of operatie die wordt opgesteld onder aansturing van het OM, op basis van het Justitieel Beleidsplan. Deze wordt door de Kustwacht, al dan niet in samenwerking met Ketenpartners, in een specifiek operatiegebied gedurende een bepaalde periode uitgevoerd. Per thema worden onderliggende doelstellingen bepaald. Op basis van analyse en projectvoorbereiding vindt inzet plaats gericht op een bepaald tijdstip, een specifieke locatie of een doelgroep (personen of vaartuigen). De duur van het thema is onbepaald en afhankelijk van dreigingsaspecten. De aard en het soort inzet is thema-afhankelijk. De ketenpartners en het OM worden nadrukkelijk betrokken bij de uitvoering en de analyse of de inzet het verwachte/gewenste nut heeft gehad

3. Personeel

3.1. Instroom

De geplande vullingsgraad voor 2015 is nagenoeg bereikt. Door enkele integriteitszaken, als gevolg waarvan de terbeschikkingstelling van enkele medewerkers aan de Kustwacht is beëindigd, is de vulling van het Steunpunt Curaçao lager dan gepland. Dit wordt gedurende het grootste deel van 2016 in stand gehouden tot de nieuwe groep Kustwachters de initiële opleiding heeft afgerond. Het theoretische deel van de opleiding, verzorgd door de Politie Academie, duurt twee jaar in plaats van de oorspronkelijke, niet erkende, één-jarige Kustwachtvakopleiding (KVO).

Voor specifieke functies die de Kustwacht niet met eigen medewerkers kan vullen wordt nadrukkelijk geïnvesteerd in lokale, geschikte horizontale instroom. De inspanningen die in 2015 met de verschillende landen zijn geleverd, zoals het benaderen van de Kabinetten van de Gevolmachtigd Ministers, het aangaan van relaties met verschillende landsdiensten en het presenteren op verschillende beurzen en job-fairs, zullen ook in 2016 voort gaan. De Kustwacht werft voor deze lokale, horizontale instroom ook in Nederland, waaronder bij de diverse hogescholen.

In januari 2016 zal de Kustwacht wederom met ongeveer tien leerlingen, afkomstig van de verschillende eilanden waar de Kustwacht actief is, deelnemen aan de tweejarige erkende MBO-3 opleiding van de Politie Academie. Het enige verschil is dat deze opleiding nu op Curaçao plaatsvindt (eerder op Bonaire). De Kustwacht verzorgt de huisvesting.

3.2. Doorstroom

3.2.1. Algemeen

De Kustwacht voorziet uiterlijk 2016 in een loopbaanplan voor Kustwachters. Enerzijds omdat de interne doorstroom stagneert. Anderzijds omdat, als gevolg van de onderzoeken naar de fysieke belasting van Kustwachters die varen op de snelle interceptors, de verwachting is dat niet iedereen tot aan het einde van zijn diensttijd kan blijven varen. De Kustwacht voorziet onvoldoende functies binnen de eigen organisatie om Kustwachters te herplaatsen en kan daarbij niet zonder de samenwerking met de landen. Derhalve zullen in 2016, naast beleid ten aanzien van interne herplaatsingsmogelijkheden en scholing, afspraken met de landen worden gemaakt over het beleggen van de andere verantwoordelijkheden. Voorbeelden hiervan zijn het binnen de overheid herplaatsen van personeel aan het einde van hun reguliere contract bij de Kustwacht, of personeel met een contract voor onbepaalde tijd maar dat buiten schuld - bijvoorbeeld medisch - niet meer in staat is taken bij de kustwacht uit te voeren. Een ander voorbeeld is afspraken maken hoe om te gaan met personeel voor wie wegens onacceptabel gedrag (zoals integriteitsschedingen) geen plaats meer is bij de Kustwacht. Voor de uitvoering van dit beleid en deze afspraken zijn door de her-prioritering in het kader van de problematiek koers – en ramingsverschillen geen gelden in de begroting van 2016 opgenomen.

Door het voortzetten van de werkwijze, waarbij loopbaanafspraken en ontwikkelplannen worden uitgewerkt, kunnen medewerkers hun doorstroom zelf ook aan- of bijsturen. Ook hier geldt dat in 2016 door de bezuinigingsmaatregelen geen geld voor de uitvoering van deze ontwikkelplannen beschikbaar is en afgesproken ontwikkeltrajecten vertraagd of voorlopig gestopt worden.

3.2.2. Opleiding en Training

Het leveren van een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening door de Kustwacht kan uitsluitend plaatsvinden met goed opgeleid personeel. De opleidingsmogelijkheden die de Kustwacht aanbiedt in 2016 zullen zich richten op twee sporen. Het eerste spoor betreft het vakinhoudelijke deel. Hierbij zal

veel nadruk gelegd worden op zowel de fysieke normvaardigheden als de theoretische kennis en Integrale Beroepsvaardigheden Training (IBT). Het tweede spoor zal vooral gericht zijn op de dienstverlening en omgang met klanten.

De specifieke functieopleidingen voor het JRCC en de Cutter- en Super-RHIB bemanningen worden in 2016 onverminderd gecontinueerd. Het voldoen aan de STCW[23]-eisen en de voorschriften van de Inspectie Leefomgeving & Transport voor de vaarbevoegdheid op de Cutters, vereisen continue bijscholing en opfriscursussen. Aangezien de erkenning van opleidingen op Curaçao door Nederland zeer wisselend is en deze opleidingen door Kustwachters minder goed worden gewaardeerd, is er vooralsnog voor gekozen om alle opleidingen in Nederland te laten volgen. Dit betreft onder andere de opleidingen voor Basic Safety, Fire Fighting, Proficiency Survival Craft en Koopvaardij Officier Kleine Schepen. Daarnaast wordt fors geïnvesteerd in het opleiden van lokale, technisch vaarbevoegde medewerkers waardoor de afhankelijkheid van Defensie voor die functies minimaal wordt. De komende tijd worden voor al deze opleidingen convenanten afgesloten. Hiermee zijn ook nieuwe opvarenden van een cutter in het bezit zijn van de juiste vaarbevoegdheidsdocumenten.

Tot slot zullen de bestuurders van de huidige Super-RHIB's getraind worden in het varen met de nieuwe fast interceptors.

3.2.3. Integriteit

Integriteit heeft grote prioriteit bij de Kustwacht en vergt constante aandacht. Regelmatig wordt bezien of het beleid nog geheel aansluit op de eisen die in de huidige tijd aan een (maritieme) rechtshandhavingsorganisatie gesteld worden. Zo nodig zullen de (preventieve) maatregelen nog verder worden aangescherpt. In 2015 heeft in dit kader een grondige risicoanalyse Integriteit plaatsgevonden bij de Kustwacht. Vooralsnog heeft dit onderzoek zich gericht op de directie, de stafafdelingen en het JRCC. In 2016 zijn door de wisselkoersproblematiek geen financiële middelen beschikbaar voor vervolgonderzoeken bij de steunpunten van de Kustwacht.

Een aantal belangrijke risico's op het gebied van sociale integriteit (ongewenst gedrag) is opvallend goed beheerst, aldus de risicoanalyse. Het is nu zaak om dat zo te blijven behouden. Strategische opsporings- en vertrouwelijke informatie kunnen beter beschermd worden. Enerzijds door investeringen in up-to-date automatisering, anderzijds door het beter handhaven van de eigen interne regelgeving. Het gebrek aan eenduidige rechtszekerheid, (kustwachtpersoneel is verdeeld over vier verschillende werkgevers, de vier landen, met elk een verschillende rechtspositie) de specifieke kenmerken die samenhangen met de geringe omvang van de gemeenschap en de invloed van de politiek worden door de risicoanalyse aangemerkt als zijnde risico verhogend. Het investeren op integriteit dient dan ook in gezamenlijkheid met de landen plaats te vinden. Daartoe zoekt de Kustwacht nog nadrukkelijker de samenwerking met de bij de Kustwacht betrokken personeelsafdelingen van de landen. Voor de overige aanbevelingen, die meer gericht zijn op het bezien van nut en noodzaak en vervolgens het beter borgen van de huidige regelgeving, heeft de directeur Kustwacht een adviescommissie in het leven geroepen. Deze commissie, bestaande uit Kustwachtmedewerkers uit alle lagen van de organisatie, adviseert de directie hoe om te gaan met de gesignaleerde risico's. Voorbeelden van de maatregelen die zijn overgenomen zijn onder andere wisselende samenstellingen van de bemanningen van de Super-RHIB's en (mede als gevolg van de thema georiënteerde acties) wisselende roosters voor het uitvaren.

Integriteit zal ondanks de door de bezuiniging beperkte financiële middelen de constante aandacht hebben en een zeer hoge prioriteit blijven voor de kustwacht. Niet-integer gedrag resulteert in grondig onderzoek en indien daar aanleiding toe is concrete actie tegen de betrokkene.

[23] Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst.

3.2.4. Medezeggenschap

Ook in 2016 is het plan via opleidingen te investeren in medezeggenschap. Alle leden van de MR en GMR alsmede hun overlegvoorzitters zouden planmatig twee maal per jaar gedurende meerdere dagen worden getraind. Daarbij kunnen de raden zelf de opleidingsbehoefte aangeven. Ook wordt tweemaal per jaar voorzien in het terugkoppelen van de opleidingen aan de vakbonden. De uitvoering van dit opleidingsplan voor de (G)MR zal door de bezuinigingsmaatregelen - als gevolg van de wisselkoersproblematiek - worden vertraagd.

3.3. Uitstroom

De (reguliere) uitstroom is sinds 2013 genormaliseerd. In 2016 zal vooral aandacht gegeven worden aan de uitstroom van de contractanten bij einde contract en aan het verder uitwerking van de gevolgen voor “uitgevaren” bemanningen als gevolg van het belastbaarheidsonderzoek.

3.4. Prestatie indicatoren

De indicatoren voor personeelsbeleid, zoals genoemd in onderstaande tabel, 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. De personele gereedheid wordt gerelateerd aan de mate waarin het executief personeel voldoet aan de normvaardigheidsvereisten, die zijn vastgelegd in interne Kustwachtvoorschriften. Met minimaal 80% van het executief personeel, mits volledig inzetbaar en voldoend aan de normvaardigheidsvereisten, kan voldaan worden aan de operationele normen. Een lagere bezettingsgraad van het executief personeel kan dus niet gecompenseerd worden met een hogere bezettingsgraad van stafpersoneel.

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

4. Materieel

4.1. Inleiding

4.1.1. Algemeen

Naast organiek materieel beschikt de Kustwacht over materieel dat Defensie beschikbaar stelt. Dit hoofdstuk beschrijft de verwervings-, instandhoudings-, en afstotingsplannen voor 2016. Naast het in hoofdstuk 2 genoemde materieel, beschikt de Kustwacht nog over de volgende infrastructuur:

- Een maritiem steunpunt op Aruba;
- Een maritiem en aeronautisch steunpunt op Curaçao;
- Een maritiem steunpunt op Sint Maarten;
- Een Kustwachtdependance op Bonaire;
- Een Kustwachthoofdkwartier (voor RCC en staf) op Curaçao.

4.1.2. Begrippen

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 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 er tijd kan worden 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.

SAP (Systems, Applications, Products) als Enterprise Resource Planning
Begin 2016 zal in het teken staan van nazorg op het gebied van de SAP-implementatie. SAP zorgt voor een ingrijpende wijziging van de materieel-logistieke bedrijfsvoering. Op alle steunpunten en binnen de Kustwacht staf zal er significant anders gewerkt gaan worden, dan voor de SAP-implementatie het geval was.

Onderhoudsplan
Schematisch ziet het onderhoudsplan 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 2½ jaar een *intermediate survey* en elke vijf jaar een *special survey*.	-

4.2. Varend materieel

4.2.1. Cutters

In 2016 starten zowel het nieuwe single-engine concept als de nieuwe, geplande dokking-cyclus voor de Cutters. Hierbij wordt de dokking van de Cutter Poema vroegtijdig uitgevoerd, vanwege een probleem met de schroefas. Deze problemen zijn niet van dien aard dat de operationele gereedheid in gevaar komt. Een Lloyds intermediate survey dokking vindt (zie de tabel "onderhoudsplan") elke 2,5 jaar plaats, maar deze mag ook al na 2 jaar worden uitgevoerd. Het betreft derhalve geen extra dokking-moment.

4.2.2. Super-RHIB's

Sinds medio 2013 zijn nog slechts 10 van de oorspronkelijke 12 Super-RHIB's beschikbaar. Door het intensieve gebruik zijn belangrijke onderdelen als motor en sterndrive aan snellere slijtage onderhevig. Dit leidt tot een grotere onderhoudsinspanning. Begin 2017 wordt gestart met de vervanging van de Super-RHIB's door de Metal Shark (zie para 4.2.5).

4.2.3. Bijboten

Hoewel de nieuwe bijboten van de cutters een bijzonder gewaardeerde aanwinst zijn, zorgt de kielstrip tijdens het invaren bij de cutter voor problemen. Contractueel was afgesproken dat de leverancier de bijboot zo zou ontwerpen en bouwen, dat de cutters niet voor gebruik van bijboot hoefden te worden aangepast. Uit het laatste onderzoek van CZSK Directie Materiële Instandhouding is gebleken dat aanpassing van cutters toch nodig is om schade bij het lanceren en aan boord nemen van bijboot te voorkomen. De schade die nu ontstaat, is zodanig groot dat dit in sommige gevallen kan leiden tot een operationele beperking. De Defensie Materieel Organisatie komt in 2016 met een oplossing, waarbij het uitgangspunt van de Kustwacht is dat leverancier aansprakelijk wordt gesteld voor de kosten van deze aanpassing; bij de aanbesteding was immers overeengekomen dat de cutters niet aangepast hoefden te worden.

4.2.4. Justice 20

Ook in 2016 zal het onderhoud van de Justice via een raamovereenkomst volledig worden uitbesteed aan de lokale leverancier.

4.2.5. Metal Shark, Defiant 38: vervanger van de Super-RHIB's

Naar verwachting worden vanaf begin 2017 alle super-RHIB's vervangen door Metal Shark Defiants 38. Door de Defensie Materieel Organisatie is besloten deze boten via Foreign Millitary Sales (FMS) te verwerven bij de US Coast Guard. Deze boten hebben hun meerwaarde (proven concept) in het

Caribisch gebied bewezen. De belangrijkste infrastructurele aanpassingen (schepenliften) vinden in 2016 plaats, de exploitatievoorbereiding zal aan het einde van de SAP nazorgfase in een stroomversnelling raken.

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. In 2016 wordt het onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van de eventuele inzet van binnen Defensie aanwezige onbemande systemen ten behoeve van KWCARIB voltooid.

4.4. ICT

Geen noemenswaardige projecten.

4.5 Vastgoed

Naast het uitvoeren van jaarlijks onderhoud zijn er vanaf eind 2016 en in 2017 ingrijpende plannen om de airconditioning te vervangen van de stafgebouwen van CZMCARIB en de Kustwacht. Het dak zal daarbij letterlijk van het Kustwacht stafgebouw worden gehaald. De exacte data en consequenties zijn nog niet bekend.

4.6 VHF / Walradar

De walradarketen ondervond in 2015 veel problemen. Dit was het gevolg van achterstallig onderhoud, waarbij de externe partij aan wie dit onderhoud is uitbesteed, in gebreke is gebleven. Het onderhoudscontract met deze partij verloopt eind 2017. Op dit moment wordt bekeken hoe een toekomstig onderhoudscontract eruit moet zien, waarbij nadrukkelijk de mogelijkheden worden meegenomen om delen van het onderhoud binnen Defensie te beleggen. Eind 2016 zullen de resultaten bekend zijn.

Naast de walradar verwacht de Defensie Materieel Organisatie medio 2016 het bestaande VHF-communicatiesysteem te vervangen en/of te verbeteren (conform de International Maritime Organization standaard). Door het uitzenden van de projectleider voor een missie is enige vertraging binnen dit project opgetreden.

5. Begroting

In dit hoofdstuk worden de Herziene Begroting 2016 en de Meerjarenramingen 2017-2020 weergegeven en worden de ramingen nader toegelicht. Het concept Lange Termijnplan 2019-2027 is in afwachting van goedkeuring en derhalve nog niet verwerkt in de ramingen.

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 luchtverkenningscapaciteit.

5.2. Valuta

De ramingen van de Kustwacht worden deels in NAfl/Afl begroot en deels in Euro's. In onderstaande tabel wordt de Herziene Begroting 2016 en de Meerjarenramingen 2017-2020 afgezet tegen de Meerjarenramingen 2016-2019 zoals deze in het Jaarplan 2015 waren opgenomen.

UITGAVEN	2016[24]	2017	2018	2019	2020
Lokaal burgerpersoneel	9.300	9.512	9.764	10.042	10.292
Defensiepersoneel	3.170	2.849	2.570	2.476	2.428
Overige personele exploitatie	1.987	2.441	2.457	2.492	2.500
Materiële exploitatie	5.440	5.554	5.856	5.791	5.926
Luchtverkenning	16.412	16.671	16.987	17.259	17.696
Totaal exploitatie	**36.309**	**37.027**	**37.634**	**38.060**	**38.842**
Bijdrage Defensie Luchtverkenning	733	733	733	733	733
Investeringen	1.488	5.588	4.938	388	388
Jaarplan 2016	**38.530**	**43.348**	**43.305**	**39.181**	**39.963**
Koersverschillen	2.882	2.912	2.952	2.996	
Ramingsverschillen	-4.587	145	4.218	50	
Jaarplan 2015	**40.235**	**40.291**	**36.135**	**36.135**	

Herziene Begroting 2016 en de Meerjarenramingen 2017-2020 (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, de Bijdrage Defensie ten behoeve van Luchtverkenning, Luchtverkenningscapaciteit 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. Het koersverschil ten opzichte van het Jaarplan 2015 verschilt hierdoor per artikel.

De ramingen zijn, voor zover in NAfl/Afl opgesteld, omgerekend tegen de door het Ministerie van Financiën vastgestelde plankoers voor 2016: 1 NAfl/Afl is € 0,51. De ramingen in het Jaarplan 2015 waren gebaseerd op de plankoers voor 2014: 1 NAfl is € 0,4097, waardoor voor de ramingen in Afl/NAfl een ongunstig koersverschil ontstaat. Voor eenzelfde raming in Afl/NAfl zijn immers meer Euro's benodigd. In de herziene begroting 2016 is - zoals op pagina 5 van de inleiding beschreven - een oplossing gevonden om het ongunstige koersverschil op te vangen. Voor de jaren 2017 en verder zijn nog geen bezuinigingsmaatregelen in de begroting verwerkt. Indien het koersverschil in 2016 niet ten gunste wijzigt, dan wel op Hoofdstuk IV Rijksbegroting (KR) geen aanvullend budget beschikbaar komt, dient in 2016 gewerkt te worden aan een herdimensionering van de Kustwacht om de kustwacht op lange termijn betaalbaar te houden.

[24] Met het goedkeuren van dit Jaarplan, wordt enkel de herziene begroting voor 2016 vastgesteld.

5.3. Artikelsgewijze toelichting

Per artikel wordt een toelichting gegeven en wordt ingegaan op de verschillen ten opzichte van Jaarplan 2015. Hierbij wordt niet alleen per artikel vermeld wat het koersverschil is maar ook wat het ramingsverschil is ten opzichte van Jaarplan 2015. Positieve bedragen betekenen hierbij een nadelig verschil (immers, er is een hoger bedrag benodigd dan eerder voorzien) en negatieve bedragen wijzen op een voordelig verschil. Tevens wordt voor 2016 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, het overwerk en de verschillende toelagen en tegemoetkomingen voor het lokale burgerpersoneel. Binnen dit artikel vinden per saldo geen verschuivingen plaats. De raming geschiedt geheel in NAfl/Afl en bedraagt NAfl/Afl 18.236.103,- voor 2016.

Lokaal burgerpersoneel	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarplan 2015	**7.471**	**7.641**	**7.843**	**8.067**	
Koersverschil	1.829	1.871	1.921	1.975	
Ramingsverschil	0	0	0	0	
Jaarplan 2016	**9.300**	**9.512**	**9.764**	**10.042**	**10.292**

(bedragen in € x 1.000)

Op basis van de daadwerkelijk betaalde salarissen in 2015 en diverse extrapolaties zijn de ramingen tot stand gekomen. Deze zijn getoetst aan de midden-sommen per rang of schaal. In de begroting is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 3% van de salarissen.

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, de buitenlandtoelage is afhankelijk van de koersontwikkeling.

Defensiepersoneel	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarplan 2015	**2.805**	**2.523**	**2.288**	**2.268**	
Koersverschil	202	181	164	158	
Ramingsverschil	163	145	118	50	
Jaarplan 2016	**3.170**	**2.849**	**2.570**	**2.476**	**2.428**

(bedragen in € x 1.000)

Zoals nu voorzien zullen tot en met 2018 in afnemende mate lokale en diverse flexibele functies door Defensiepersoneel worden ingevuld. Hierna stabiliseert deze verhouding zich. Met name voor het steunpunt Hato is voorzien dat een belangrijk deel van de functies door militairen wordt bekleed omdat de gevraagde kwaliteiten lokaal nog in onvoldoende mate aanwezig zijn. Op basis van de huidige populatie Defensiepersoneel heeft een bijstelling van de raming plaatsgevonden door de nieuwe CAO voor Defensiepersoneel (5% loonsverhoging), alsmede door ongunstige koersontwikkelingen 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. Behalve in 2016 vinden binnen dit artikel per saldo geen verschuivingen plaats. De maatregelen in 2016 leiden tot ramingsverschillen door het drastisch terugdringen van dienstreizen tot

het slechts uitvoeren van dienstreizen die direct gerelateerd zijn aan het varen of vliegen. Voorts worden opleidingen beperkt tot opleidingen om de vaarbevoegdheid te borgen en tot de Kustwacht Vakopleiding (KVO). Deze maatregelen leiden tot een ramingsverschil van € 0,45 miljoen op dit artikel. De raming geschiedt geheel in NAfl/Afl en bedraagt NAfl/Afl 3.896.550,- voor 2016.

.Overige personele exploitatie	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarplan 2015	**1.958**	**1.961**	**1.974**	**2.002**	
Koersverschil	479	480	483	490	
Ramingsverschil	-450	0	0	0	
Jaarplan 2016	**1.987**	**2.441**	**2.457**	**2.492**	**2.472**

(bedragen in € x 1.000)

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 2016 in NAfl/Afl bedraagt 3.716.133,- Het overige deel wordt in Euro's geraamd.

Materiële exploitatie (totale raming)	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarplan 2015	**5.268**	**5.174**	**5.472**	**5.418**	
Koersverschil	372	380	384	373	
Ramingsverschil	-200	0	0	0	
Jaarplan 2016	**5.440**	**5.554**	**5.856**	**5.791**	**5.904**

(bedragen in € x 1.000)

Binnen dit artikel vinden grote verschuivingen plaats. De hoogte van de meerjarenramingen wordt in belangrijke mate beïnvloed door de onderhoudscycli van de cutters (incl. bijboten) en lichte vaartuigen. De onderhoudsramingen zijn deels gebaseerd op het aantal draaiuren van de motoren en de verwachte einde levensduur. De maatregel single-engine concept bij de cutters leidt tot een ramingsverschil van € 0,2 miljoen ten opzichte van Jaarplan 2015. De meerjarenramingen voor onderhoud aan de vaartuigen zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Onderhoud vaartuigen	2016	2017	2018	2019	2020
Cutters (incl. bijboten)	1.290	1.189	1.493	1.465	1.750
Lichte vaartuigen	600	600	550	550	400
Jaarplan 2016	**1.890**	**1.940**	**1.789**	**2.043**	**2.015**

(bedragen in € x 1.000)

5.3.5. Bijdrage Defensie Luchtverkenning (voorheen Inzet Defensiemiddelen)

Onder dit artikel worden de uitgaven geraamd van het vliegende personeel van helikoptercapaciteit. Dit betreft twee vliegers en vier helikopteroperators, alsmede de functie van stafofficier luchtvaartzaken.

Inzet Defensiemiddelen (bijdrage luchtverkenning)	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarplan 2015	**733**	**733**	**733**	**733**	
Ramingsverschil	0	0	0	0	
Jaarplan 2016	**733**	**733**	**733**	**733**	**733**

(bedragen in € x 1.000)

In 2008 is een deel van dit budget (€ 6,6 miljoen) in de jaren naar achteren geschoven en toegevoegd aan het bestaande budget voor luchtverkenningscapaciteit van BZK voor de periode 2013-2023. Van dit budget wordt het vliegend personeel van de helikoptercapaciteit en de stafofficier luchtvaartzaken

gefinancierd. De periode is met ingang van Jaarplan 2015 aangepast aan de looptijd van het huidige helikoptercontract, tot en met 2021 (jaarlijks € 733.000 gedurende 9 jaar). Na deze periode zal de personele behoefte in relatie met de dan benodigde (helikopter) luchtverkenningscapaciteit opnieuw bezien dienen te worden.

5.3.6. Luchtverkenning

Onder dit artikel worden alle uitgaven die zijn toe te rekenen aan de luchtverkenningscapaciteit (LVC) van de vliegtuigen en helikopter(s) begroot. Het betreft hier onder meer de uitgaven voor de vaste lease vergoedingen, de vlieguren, brandstof, landings- en overvliegrechten, uitrusting, opleidingen etc. De raming geschiedt geheel in Euro's[25].

Luchtverkenning	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Jaarplan 2015	**16.412**	**16.671**	**16.987**	**17.259**	
Ramingsverschil	0	0	0	0	
Jaarplan 2016	**16.412**	**16.671**	**16.987**	**17.259**	**17.696**

(bedragen in € x 1.000)

In 2011 is een 10-jarig contract afgesloten voor helikopter-luchtverkenningscapaciteit op leasebasis. Dit contract voorziet in een jaarlijks vast te stellen prijsindexering (november) op basis van de prijsontwikkeling in het Verenigd Koninkrijk. Het huidige contract voor de vliegtuig-luchtverkenningscapaciteit loopt af in september 2019. De raming voor 2020 is vooralsnog gebaseerd op de huidige reeks, in afwachting van het Lange Termijnplan 2019-2027.

5.3.7. Investeringen

De in het LTP 2009-2018 opgenomen investeringen zijn verwerkt in het onderstaande overzicht. De raming geschiedt geheel in Euro's[26]. Investeringen uit het concept Lange Termijnplan 2019-2027 zijn nog niet verwerkt in de ramingen

Investeringen	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Jaarplan 2015	**5.588**	**5.588**	**838**	**388**	
Her-fasering	-4.100	0	4.100	0	
Jaarplan 2016	**1.488**	**5.588**	**4.938**	**388**	**388**

(bedragen in € x 1.000)

In de hierna volgende tabel wordt een totaaloverzicht gepresenteerd van het nu bekende investeringsprogramma voor de periode 2016-2020. Deze ramingen vinden plaats in Euro's.

	budget	*prognose*					
RAMINGEN IN EURO	*2015*	*2015*	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Kleine bedrijfsmatige investeringen	150	150	250	250	200	250	250
Infrastructuur bij vernieuwing lease contracten Walradar				300			
Apparatuur: vervanging communicatienetwerk (VHF)	1.350	1.350	900				
Apparatuur: vervanging BPS	150	150					
Cutters: bijboten & restpunten MLU	100	100	100				
Vaste balk infrastructuur	138	138	138	138	138	138	138
Vervanging vaartuigen Jaarplan 2015			100	4.900	4.600		
Jaarplan 2016		***1.888***	***1.488***	***5.588***	***4.938***	***388***	***388***
Jaarplan 2015	1.888		5.588	5.588	838	388	
Her-fasering			-4.100	0	4.100	0	

[25] Zie paragraaf 5.1. De kosten voor LVC komen geheel voor rekening van Nederland en worden derhalve in Euro's begroot.
[26] Het grootste deel van de investeringsuitgaven gebeurt in Euro's.

De implementatie van het project vervanging BPS is in 2015 afgerond en de beheersorganisatie is opgezet. Het project Vervanging communicatienetwerk (VHF) ligt op koers voor afronding op de geplande einddatum van het project in 2016. Rond 2016 zijn de Super-RHIB's op grond van hun leeftijd aan vervanging toe. In Jaarplan 2015 is hiervoor reeds € 9,6 miljoen ter beschikking gesteld in 2016-2018. Het contract voor de vervanging kan naar verwachting uiterlijk begin 2016 worden getekend, de eerste betalingen zijn voorzien in 2017.

5.4. Financiering

Opbouw financiering

De exploitatiekosten nemen in de periode tot en met het jaar 2020 met circa € 1,9 miljoen toe. De exploitatiekosten stijgen met circa € 2,7 miljoen als gevolg van de jaarlijkse prijsindexering, te weten de kosten van de Lucht Verkenning Capaciteit (LVC) op basis van de prijsontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk), de meerkosten voor het onderhoud van de op leeftijd rakende cutters, en de jaarlijkse indexering met 3% voor salarissen van lokaal burgerpersoneel. Deze meerkosten over deze periode bedragen respectievelijk € 1,3 miljoen, € 0,4 miljoen en € 1,0 miljoen. Daar staat tegenover dat kosten voor Defensiepersoneel minder zullen worden omdat in afnemende mate lokale en flexibele functies door Defensiepersoneel worden ingevuld. Hiermee is een minder-bedrag van ongeveer € 0,8 miljoen gemoeid.

	2016	2017	2018	2019	2020
Lokaal burgerpersoneel	9.300	9.512	9.764	10.042	10.292
Defensiepersoneel	3.170	2.849	2.570	2.476	2.428
Overige personele exploitatie	1.987	2.441	2.457	2.492	2.500
Materiële exploitatie	5.440	5.554	5.856	5.791	5.926
Exploitatie (excl. Luchtverkenning)	**19.897**	**20.356**	**20.647**	**20.801**	**21.146**

Exploitatie Hato (Nederland)	2.516	2.492	2.498	2.507	2.516
Exploitatie via verdeelsleutel (landen)	17.381	17.864	18.149	18.294	18.630

Investeringen (Nederland)	1.138	138	138	138	138
Investeringen via verdeelsleutel (landen)	350	5.450	4.800	250	250
Investeringen totaal	**1.488**	**5.588**	**4.938**	**388**	**388**

Luchtverkenning (Nederland)	**16.412**	**16.671**	**16.987**	**17.259**	**17.696**
Bijdrage Defensie Luchtverkenning (Defensie)	**733**	**733**	**733**	**733**	**733**

Jaarplan 2016	**38.530**	**43.348**	**43.305**	**39.181**	**39.963**
Bijdrage Defensie Luchtverkenning (Defensie)	733	733	733	733	733
Totaal Kustwacht (BZK)	37.797	42.615	42.572	38.448	39.230

Totaal Nederland (exclusief verdeelsleutel)	20.066	19.301	19.623	19.904	20.350
Totaal verdeelsleutel (landen)	17.731	23.314	22.949	18.544	18.880
Totaal Nederland (69%), incl. totaal Nederland zonder verdeelsleutel	32.300	35.388	35.458	32.699	33.377
Totaal Curacao (16%)	2.837	3.730	3,672	2.967	3.021
Totaal Aruba (11%)	1.950	2.565	2.524	2.040	2.077
Totaal Sint Maarten (4%)	710	932	918	742	755

Bijlage: Overzicht gebruikte afkortingen

Afl		Arubaanse Florijn
AIS		Automatic Identification System
APK		Activiteitenplan Kustwacht
APB		Activiteiten Plan en Begroting
AZ		Aansluitende Zone
BZK		Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
BES		Bonaire, Sint Eustatius en Saba ((Caribisch Nederland)
CB		Criminaliteitbeeld
CITES-verdrag		Convention International Trade Endangered Species
CITRO		Citizens Rescue Organization Curaçao
CN		Caribisch Nederland
CZMCARIB		Commandant der Zeemacht Caribisch Gebied
CZSK		Commando Zeestrijdkrachten
DKW		Directeur Kustwacht
EEZ		Exclusieve Economische Zone
EVZ		Exclusieve Visserij Zone
FIR		Flight Information Region
FMS		Foreign Military Sales
GMR		Gemeenschappelijke MedezeggenschapsRaad
HMC		Hydro Meteo Centrum
HRM		Human Resources Management
IGO		Informatie Gestuurd Optreden
IMO		International Maritime Organization
JRCC		Joint Rescue and Coordination Center
KVO		Kustwachtvakopleiding
LTP		Lange Termijn Plan
LRIT		Long Range Identification and Tracking.
LVC		Luchtverkenningscapaciteit
MATLOG		Materieel-logistieke Organisatie van CZMCARIB
MIK		Maritiem Informatie Knooppunt
MoU		Memorandum of Understanding
NAfl		Nederlands Antilliaanse Gulden
OM		Openbaar Ministerie
RCC		Redding en Coördinatie Centrum van de Kustwacht
RMR		Rijksministerraad
RWS		Rijkswaterstaat
SAR		Search And Rescue
SARFA		Search And Rescue Foundation Aruba
SRF		Sea Rescue Foundation Sint Maarten
VIU		Verbeterde Informatie Uitwisseling