
Vergaderjaar 2005–2006

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2006

Hierbij stuur ik u, als coördinerend minister Noordzee-aangelegenheden, de notitie over de Kustwacht Nederland zoals die is besproken en geaccordeerd in de ministerraad van 10 maart 2006.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

1. Inleiding

Op 25 augustus heeft het kabinet een notitie aanvaard over de omvorming van het samenwerkingsverband Kustwacht tot een Kustwacht Nederland nieuwe stijl. Achtergronden daarbij waren de rapporten van de Algemene Rekenkamer van 1998 en 2005 en de Kamermotie van Hijum/vdHam (Kamerstuk 29 800 XII, nr. 19) waarin gevraagd wordt het beheer van de Kustwacht onder te brengen bij één departement en de capaciteit af te stemmen op een gedegen analyse van de risico's op de Noordzee. Kernpunten uit het kabinetsbesluit zijn:

- Het beheer van de Kustwacht komt in één hand (Defensie);
- Geïntegreerde beleidsplannen, activiteitenplannen en de (meerjarige) begroting worden jaarlijks in de ministerraad vastgesteld (regie: V&W);
- De informatiepositie van het Kustwachtcentrum wordt versterkt en vormt de basis voor informatiegestuurd optreden op de Noordzee;
- De Kustwacht krijgt de onvoorwaardelijke beschikking over de overheidsvliegtuigen en overheidschepen die boven en op zee voor Kustwachttaken worden ingezet;
- De Kustwacht krijgt trekkingsrechten voor een aantal dagen voor betonningsschepen van V&W en schepen en helikopters van Defensie;
- De handhavingsfunctionarissen van de verschillende diensten gaan niet over naar de Kustwacht, maar zijn voor bepaalde tijd beschikbaar;
- De mogelijkheden worden onderzocht om tot een civiele Rijksbrede rederij te komen.

Daarbij is verder afgesproken dat:

- De ministeriële verantwoordelijkheid uitgangspunt vormt bij de verdere uitwerking;
- De betrokkenheid van de Kustwacht bij terrorismebestrijding, veiligheid en grensbewaking verder wordt uitgewerkt in overleg met de ministers van BZK, JUS resp V&I.

De specifieke kenmerken van de Noordzee (groot, «onbewoond», relatief dure overheidsmiddelen, bestuurlijk niet ingedeeld) maken een andere aanpak dan die op het land van het overheidsoptreden zowel noodzakelijk als weerbarstig. In de afgelopen maanden is in een vijftal werkgroepen door alle betrokken departementen en diensten gewerkt aan de implementatie van het kabinetsbesluit. Uitgangspunt daarbij is het besef dat het overheidsoptreden als geheel effectiever kan worden. Dat geldt met name voor het actief monitoren van activiteiten en ontwikkelingen die van belang zijn voor de veiligheid van Nederland. Concreet worden de bundeling van alle actuele informatie op het Kustwachtcentrum en het hebben van eigen ogen en oren in de lucht en op zee als zeer positief gezien. Informatiegestuurd optreden op zee krijgt daarmee een stevige impuls, mede ter ondersteuning van terrorismebestrijding, veiligheid en grensbewaking.

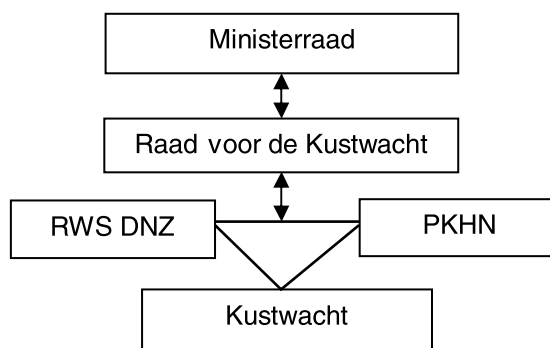
In deze notitie komen de belangrijkste punten van de implementatie aan de orde. Daarmee kan op korte termijn een begin worden gemaakt. Die start houdt in elk geval in dat de directeur Kustwacht verantwoordelijk wordt voor de uitvoering van het activiteitenplan waartoe hij de zeggenschap over de bovengenoemde middelen heeft. Daarnaast zal een aantal details nog uitgewerkt moeten worden en kan de organisatie zich verder ontwikkelen om de potenties van de nieuwe opzet volledig uit te nutten.

2. Aansturing en planvorming

Bij de Kustwacht Nederland is het nadrukkelijk de bedoeling dat de ministerraad een actieve rol vervult, te vergelijken met die bij de Kustwacht Nederlandse Antillen en Aruba. Binnen de ministerraad is de minister van

V&W coördinerend minister voor Noordzeeaangelegenheden wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het *proces* van totstandkoming van geïntegreerd beleid, activiteitenplannen en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is zorgbaas voor de Kustwacht wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor de vertaling van de integrale beleidsdoelen in een activiteitenplan en tevens de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. De minister van Justitie is eerste aanspreekpunt voor coördinatie en afstemming van handhavingszaken wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het proces om te komen tot een afgestemd handhavingsinstrumentarium. Indachtig het Beleidsplan Crisisbeheersing (tijdvak 2004–2007) is de minister van BZK belast met de coördinatie bij crises en rampen.

Alle bij de Kustwacht betrokken ministers behouden hun eigen verantwoordelijkheid. Dit betekent dat elke minister zich naar het parlement toe moet kunnen verantwoorden voor zijn beleid en de uitvoering daarvan. De Kustwacht doet de uitvoering van het activiteitenplan voor de dertien Kustwachttaken binnen de integrale beleidskaders. Kenmerkend voor de Kustwacht Nederland is dat deze taken zowel handhaving als dienstverlening inhouden. Bij de departementale beleidsuitvoering spelen de handhavingsdiensten een belangrijke rol. De verantwoordelijkheid voor de bestuursrechtelijke handhaving ligt bij de afzonderlijke departementen. De officier van justitie Zeezaken heeft primair de verantwoordelijkheid voor de strafrechtelijke handhaving op de Noordzee. De Dienst Noordzee Rijkswaterstaat (DNZ) voert voor de minister van V&W het beheer over de Noordzee (zoals water- en bodemkwaliteitsbeheer en nautisch beheer). Voor de aansturing wordt de volgende structuur voorgesteld:



De Raad voor de Kustwacht (RvdK) richt zich met name op de integrale beleidsvorming en de vertaling daarvan in activiteitenplannen en een begroting en de verantwoording. Bij de planvorming speelt de vertaling van beleid, het verbeteren van de informatiepositie met betrekking tot de Noordzee en komen de aangegane (internationale) verplichtingen (zoals bijvoorbeeld de EU-afspraken over visserijcontroles) expliciet in alle fasen aan de orde. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplannen en begroting waarover de ministerraad beslist zijn zodanig concreet dat elke minister zich daarover naar het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht.

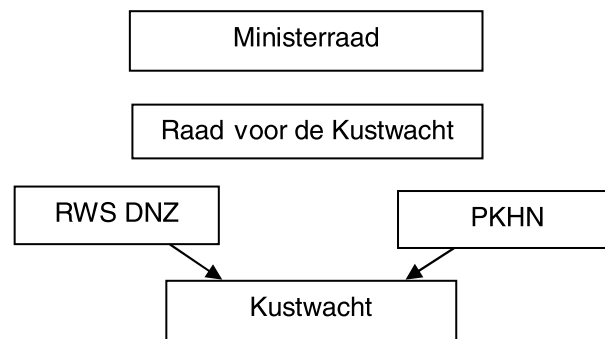
De RvdK wordt gevormd door:
 DG Rijkswaterstaat (voorzitter), DG Transport en Luchtvaart (V&W),
 Commandant Zeestrijdkrachten, Directeur Operationeel Beleid, Behoeftestellingen en Plannen (Def), DG Rechtshandhaving (Jus), DG Belastingdienst (Fin), DG Visserij (LNV), DG Veiligheid (BZK), DG Internationale Aangelegenheden en Vreemdelingenbeleid (V&I).

De RvdK komt in principe tweemaal per jaar bij elkaar¹, gekoppeld aan de begrotingscyclus². Eenmaal om departementaal beleid te vertalen in speerpunten en (de-)intensiveringen van gewenste outcome³, het integrale beleid en de goedkeuring van het jaarverslag voor te bereiden en eenmaal om het activiteitenplan en de begroting te behandelen voor het naar de ministerraad gaat. Daarnaast kan de RvdK een rol vervullen in het overleg voor kustwachtzaken die niet bevredigend verlopen (op verzoek van een van de leden).

De Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN) en V&W/RWS Dienst Noordzee (DNZ) formuleren voor respectievelijk handhavings- en dienstverleningstaken SMART-output⁴, rekening houdend met de door de RvdK aangegeven speerpunten, (internationale) verplichtingen en risico's (o.a. op basis van het PKHN 7-stappenmodel⁵). De minister van Defensie, voor deze de directeur Kustwacht (DKW), vertaalt deze output, in overleg met de voorzitter PKHN en de hoofdingenieur-directeur DNZ, naar een concept-activiteitenplan en -begroting (APB) en geeft mogelijke knelpunten aan. De Kustwacht wordt hiertoe uitgebreid met een controller. Het driemanschap zoekt in eerste instantie naar oplossingen en het concept APB (met eventuele knelpunten) wordt besproken in de PKHN. Het activiteitenplan en de begroting worden, met resterende knelpunten, door het driemanschap voorgelegd aan de RvdK ter doorgeleiding aan de ministerraad.

De PKHN wordt gevormd door handhavingsdiensten op directieniveau: Officier van justitie Zeezaken (voorzitter), hoofd Douane West, hoofdinspecteur AID, Directeur Operaties Marechaussee⁶, hoofd dienst waterpolitie KLPD, hoofd Handhaving en Incidentenaanpak Dienst Noordzee, hoofdinspecteur Zeevaart IVW.

3. Aansturing en uitvoering



De directeur Kustwacht (DKW) is verantwoordelijk voor de uitvoering van het activiteitenplan. In de uitvoering is er een directe aansturingrelatie tussen de voorzitter van de PKHN en de DKW m.b.t. handhavingszaken en tussen de hoofdingenieur-directeur Dienst Noordzee en de DKW m.b.t. dienstverleningszaken. Geconstateerde (uitvoerings)problemen worden in eerste instantie besproken tussen de directeur Kustwacht, de voorzitter PKHN en de hoofdingenieur-directeur Dienst Noordzee, hetzij bilateraal, hetzij als driemanschap, afhankelijk van het probleem. De voorzitter PKHN koppelt waar nodig tijdig terug naar de departementale diensten. Als problemen niet bevredigend opgelost worden, kunnen deze voorgelegd worden aan de RvdK via een van de leden daarvan.

De DKW rapporteert elk kwartaal over de voortgang van het activiteitenplan aan de voorzitter en leden van de PKHN en de hoofdingenieur-

¹ M.n. in de opstartfase tot aan de eerste evaluatie zal de RvdK vaker bij elkaar komen.

² In alle hierna beschreven processen zal de begrotingscyclus zoals aangegeven in de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV 2006) leidend zijn. Financiële consequenties worden meegenomen in de beleidsbrief aan Financiën medio maart. Een nadere uitwerking op dit vlak zal nog plaats moeten vinden. Bij die uitwerking zal de specifieke verantwoordelijkheid van de afzonderlijke ministers in het begrotingsproces nader worden beschreven (rekening houdend met de departementale sturingscycli en de daaraan gekoppelde besluitvormingsmomenten).

³ Outcome is het effect dat bereikt wordt door het uitvoeren van beleid en wordt aangegeven in termen als een veilige buitengrens, veilig scheepvaartverkeer, terugdringen van drugsaanvoer via de Noordzee, enz.

⁴ Output is een meetbaar te behalen resultaat en wordt aangegeven in bijv. aantal gecontroleerde schepen op smokkelwaar (preventief), 100% optreden in gevallen van vermeende smokkel (repressief). SMART: Specifiek, Meetbaar, Ambitueus, Realistisch, Tijdgebonden.

⁵ De kern van het 7-stappenmodel van de PKHN is de analyse van risico's op de Noordzee.

⁶ De Koninklijke Marechaussee voert deze taak uit voor de minister van V&I. Afstemming tussen KMar en V&I vindt plaats in het Nationaal Taakveldberaad Vreemdelingen.

directeur Dienst Noordzee. Gezien de internationale verplichtingen die het ministerie van LNV heeft ten aanzien van de (EU)-visserijcontroles zal LNV in de opstartfase (in elk geval tot aan de evaluatie in 2009) elk kwartaal overleggen met de Kustwacht over deze rapportage teneinde naar de EU te kunnen verantwoorden hoe de uitvoering verloopt. Als er op het gebied van de uitvoering van visserijcontroles en / of de inzet van de Barend Biesheuvel vanuit de EU-commissie opmerkingen of sancties (inclusief eventuele terugvorderingen) volgen zal hiervoor in de RvdK een oplossing worden gezocht.

De DKW beschikt over een aantal eenheden vanwaar de uitvoering van taken wordt gedaan door opstappers van de verschillende diensten die in kustwachtverband optreden. De inspectie- en handhavingdiensten, vertegenwoordigd in de PKHN, zijn ieder voor de eigen dienst, verantwoordelijk voor het in voldoende mate beschikbaar stellen van gekwalificeerde opstappers om de handhaving mogelijk te maken. De opstappers zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van de inspecties tijdens de inzet¹. In principe voeren de eenheden zelfstandig de in de planning gegeven opdracht uit. De keuze of en wanneer welk object geïnspecteerd wordt is aan de handhavers op de eenheid. Hierbij gebruiken ze eigen kennis en ervaring, aandachtlijsten en eventueel extra informatie van het Kustwachtcentrum of van één der diensten, via het Kustwachtcentrum. Kernpunt bij dit alles is informatiegestuurde inzet waarbij de liaisons op het Kustwachtcentrum een belangrijke rol vervullen.

De DKW mag de opdracht aanpassen bij een search and rescue actie, bij rampen en incidentenbestrijding of bij een spoedeisende OM-actie. Daarover legt hij *achteraf* verantwoording af aan de voorzitter PKHN en aan de betrokken diensten dan wel de hoofdingenieur-directeur Dienst Noordzee (afhankelijk van de taak die op dat moment uitgevoerd werd). Bij significante afwijkingen om andere redenen dient hij *vooraf* in overleg te treden met de direct verantwoordelijken voor de geplande activiteit en de andere leden van het driemanschap. In de jaarplannen wordt capaciteit gereserveerd voor «ong geplande» inzet op basis van ervaring en risico-inschatting.

4. Gezagsrelaties bij rampen en incidenten

Op het land functioneert een zgn. driehoek met als leden de burgemeester van een gemeente (als korpsbeheerder en/of verantwoordelijke voor openbare orde en veiligheid), de officier van justitie en de korpschef. Het genoemde driemanschap van directeur Kustwacht, voorzitter PKHN en hoofdingenieur-directeur Dienst Noordzee kan een dergelijke formele driehoek *niet* invullen maar kan praktisch gezien voor de reguliere Kustwachttaken als zodanig optreden. De officier van justitie heeft alle bevoegdheden inzake de strafrechtshandhaving². Het KLPD is belast met de uitvoering van de politietaak op de Noordzee en opereert daarbij onder de regie van het OM. De officier van justitie bepaalt wanneer het KLPD een rol speelt bij de overige Kustwachttaken.

Het «Rampenplan voor de Noordzee 2006» op basis van de wet BON (Bestrijding Ongevallen Noordzee) heeft als doel een gecoördineerde aanpak van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee en geeft procedures voor de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en de mogelijk betrokken instanties en diensten, waaronder de autoriteiten aan de landzijde. De Kustwacht is belast met de operationele uitvoering van de rampen- en incidentenbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum fungeert als operationeel commandocentrum en coördineert de inzet van de nodige middelen. Oliebestrijding gebeurt door de Dienst Noordzee met eenheden die normaal andere werkzaamheden verrichten (meten, baggeren) waarbij de directeur Kustwacht de operationele leiding heeft bij

¹ Gezagvoerders/commandanten van schepen en vliegtuigen blijven verantwoordelijk voor de veiligheid van hun platform en bemanning.

² Dit laat onverlet de bestuursrechtelijke verantwoordelijkheid van de betrokken departementen.

het incident als geheel (regie op de scheepsbewegingen en de onderlinge afstemming van de activiteiten).

Het Interdepartementaal BeleidsTeam Noordzeerampen (IBTN, vz hoofdingenieur-directeur Dienst Noordzee) is namens de betrokken ministers verantwoordelijk voor de beleidsmatige afwikkeling van de rampenbestrijding. Afhankelijk van het type ramp worden bij de opschaling verschillende departementen betrokken (bijv. LNV bij mogelijke effecten op de visserij, EZ bij brand op een boorplatform). Gelet op het mogelijke uitstralingseffect op het land is een vertegenwoordiger van het ministerie van BZK lid van het IBTN. Inmiddels bestaat er interdepartementale overeenstemming dat dit gremium nog dit jaar wordt opgeheven en vervangen wordt door een Regionaal Beheersteam Noordzee (RBN).

De bestrijding van een gijzeling, een terroristische actie, of van de schadelijke gevolgen daarvan behoren nadrukkelijk niet tot het doel van het Rampenplan voor de Noordzee, omdat deze materie niet onder de reikwijdte van de Wet BON valt, waarin dit rampenplan zijn grondslag vindt. In dergelijke gevallen wordt het driemanschap uitgebreid dan wel wordt een hoger gremium gezocht, bijvoorbeeld in geval van zaken waarbij de nationale veiligheid in het geding is met de minister van BZK of waarbij zich vreemdelingenrechtelijke aspecten voordoen met de minister voor V&I. Als voorvallen op zee uitstraling hebben naar het land of als de nationale veiligheid in het geding is zal, conform het beleidsplan crisisbeheersing, een regulier IBT bij het NCC/BZK worden geactiveerd. De Kustwacht kan in deze gevallen een faciliterende rol vervullen, aangestuurd door het direct verantwoordelijke departement, met inachtneming van de veiligheid van de nautische bemanningen en opstappers.

Mede op basis van de verbeterde informatiepositie met betrekking tot de Noordzee zal een veiligheidsconcept voor het gebied worden opgesteld¹.

5. Kustwachtcentrum

Een van de kernpunten uit het ministerraadbesluit van augustus 2005 is dat het Kustwachtcentrum de basis gaat vormen voor informatiegestuurd optreden op de Noordzee. De door de betreffende werkgroep gedane voorstellen om de aanwezige systemen uit te breiden en de informatie te koppelen dragen bij tot de versterking van de informatiepositie van het KWC. Dat geldt bijv. voor radar, AIS (Automatic Identification System) voor de koopvaardij, VMS (Vessel Monitoring System) voor de visserij, satellietbeelden en LRIT (Long Range Identification and Tracking). Samen vormen deze systemen de hardware om de informatie binnen te halen die nodig is om het actuele beeld van de situatie op de Noordzee compleet te maken. Het Kustwachtcentrum is niet de enige plaats waar (deel)informatie beschikbaar is maar wel de plaats waar alle systemen bij elkaar komen. Het actuele beeld kan aanvullend werken op of aangevuld worden door informatie die aanwezig is bij de handhavingsdiensten vanuit intelligence.

Om de koppeling te maken tussen het actuele beeld op de Noordzee en de departementale intelligence stationeren de departementen een liaison op het Kustwachtcentrum. Ook wordt onderzocht hoe de analyse van het actuele beeld het beste gekoppeld kan worden aan de handhavingsactiviteiten van de Kustwacht (eventueel door een extra werkplek – «5e stoel» – op het KWC).

Het Kustwachtcentrum wordt het «single point of contact» voor de Kustwachteenheden op zee waar het de planning, uitvoering en afhande-

¹ Wanneer bij het opstellen van dit veiligheidsconcept blijkt dat het niet bestuurlijk ingedeeld zijn van de Noordzee daarbij een belemmering vormt, zullen daarvoor voorstellen worden uitgewerkt.

ling van kustwachttaken betreft. Dat betekent dat afspraken over de uitvoering van kustwachttaken uitsluitend via het KWC gaan.

6. Bevoegdheden en arbeidsvoorwaarden op zee

Voor een effectievere handhaving op de Noordzee worden opstappers van de verschillende diensten buitengewoon opsporingambtenaar gemaakt met algemene opsporingsbevoegdheid gericht op «eerstelijns»handhaving¹. Dit zal voorlopig geregeld worden door een interdepartementale Kustwachtregeling (die tevens dient als vervanging van de overeenkomst van 1995). Onderzocht wordt of een Kustwachtwet een goed vehikel is om taken en bevoegdheden goed te regelen.

Omdat geldt: «onbekwaam is onbevoegd» zullen opstappers die geplaatst worden (in casu: beschikbaar worden gesteld) bij de Kustwacht een aanvullend opleidingspakket moeten volgen afhankelijk van hun eigen specialisme. Plaatsing van opstappers bij de Kustwacht vraagt meer van de mensen dan wanneer zij in hun eigen dienst werken. Voor de langere termijn wordt daarom gewerkt aan een «Kustwachtopleiding». De termijn van plaatsing moet daarom ook niet te kort genomen worden, bijv. in de orde van 3–5 jaar.

Gelijke arbeidstijden zijn noodzakelijk voor opstappers. Dit wordt nader uitgewerkt.

Voor de nautische bemanningen wordt geen opsporingsbevoegdheid voorzien, ook niet op het gebied van de scheepvaartregels. Wel kunnen zij als aanvullende ogen en oren dienen, ook als getuigen, en kunnen zij bijvoorbeeld optreden als verkeersregelaar bij incidenten (VTS operator) zoals dat nu al het geval is bij de bemanningen van V&W.

Een apart punt van aandacht tenslotte is geweld. Voorlopig wordt als uitgangspunt genomen dat bij de uitoefening van de Kustwachttaken alleen geweld voorzien wordt bij die taken waar dat nu mogelijk ook al het geval is (algemene politietaak, douanetoezicht en grensbewaking).

7. Middelen

Eén van de punten uit het ministerraadbesluit van 25 augustus is de onvoorwaardelijke beschikbaarheid van middelen voor de Kustwacht wat niet hoeft te betekenen dat de Kustwacht de middelen in eigendom heeft. De vliegtuigen van RWS worden overgedragen aan de Kustwacht. Een ander punt uit het ministerraadbesluit is het onderzoeken van de mogelijkheden om tot een civiele rijksbrede rederij te komen, doorgaans aangeduid als rederij Oranje. Deze zaken staan in feite los van elkaar maar bij de vraag waar de 4 «full time» kustwachtschepen beheerd worden komen ze samen.

In principe lijkt een civiele rijksrederij een goede zaak en zal het onderbrengen van de vaartuigen van de verschillende departementen in een pool altijd tot schaalvoordeel leiden. Standaardisatie bij nieuwbouw waar mogelijk en een marktbenadering voor onderhoud zullen per saldo voordelig uitpakken. Daar komt bij dat vlootbeheer bij veel departementen een vreemde eend in de bijt is waardoor het steeds moeilijker wordt dit beheer professioneel te doen. Besloten is voor 1 september 2006 een businessplan op te stellen voor een civiele rijksbrede rederij, te starten op 1 januari 2007, waarin wordt beschreven: organisatie, tarifiering, serviceverlening (incl. nautische bemanningen of alleen scheepsbeheer) en ophanging (zelfstandig agentschap of onderdeel van groter geheel), meedoen andere rijksdiensten, etc. De ministerraad neemt op basis van dit businessplan definitief een besluit.

¹ Dit begrip zal nader uitgewerkt worden voor de bij de Kustwacht betrokken opstappers omdat daarvoor geen algemeen geldende definitie bestaat.

Bij het uitwerken van het businessplan zal ook aangegeven worden wat het beste is voor de kustwachtvaartuigen en nautische bemanningen (Biesheuvel-LNV, Visarend en Zeearend-Douane; de Waker is geen overheidsvaartuig maar wordt geleasd). Aan de ene kant worden voldoende mogelijkheden gezien deze schepen kustwachtschepen te laten zijn, ook als ze in beheer zijn bij een rederij Oranje (door ze bijvoorbeeld in dezelfde kleur te schilderen en de scheepsbemanningen een Kustwacht-uniform te geven), aan de andere kant kan de discussie over geweld-zetting op de Noordzee leiden tot een keuze voor het beheer van deze schepen door de Kustwacht zelf.

8. Financiering

Het beheer van de Kustwacht komt onder het ministerie van Defensie. In het kabinetsbesluit van 25 augustus is opgenomen dat de Kustwacht een kas/verplichtingen stelsel hanteert i.t.t. het baten-lasten stelsel. De uitgaven van de Kustwacht worden geraamd en verantwoord in de begroting van de betrokken departementen. Relevante budgetten (bijvoorbeeld voor wat betreft de exploitatie van de vliegtuigen van V&W) worden structureel overgeheveld naar het ministerie van Defensie. Tot duidelijk is waar de schepen heen gaan en hoe de financiering geregeld wordt, blijven deze op de begroting van de departementen maar staan wel onvoorwaardelijk ter beschikking van de Kustwacht. Eventuele andere verrekeningen tussen departementen en de Kustwacht vinden plaats aan het begin van het jaar op basis van het activiteitenplan en de begroting. Verantwoording daarover door de Kustwacht vindt achteraf plaats.

Investerings (zowel voor uitbreiding als voor vervanging) met een gemeenschappelijk belang worden door de betrokken departementen gefinancierd naar rato van gebruik. Budgetten voor opstappers en middelen die maar ten dele ingezet worden voor de Kustwacht blijven bij de verschillende departementen. De minister van Defensie als zorgbaas van de Kustwacht signaleert mogelijke knelpunten en stelt deze binnen de RvdK aan de orde. Binnen de RvdK dient voor de knelpunten in beginsel een oplossing te worden gevonden, hetzij door (her)prioriteren binnen het bestaande takenpakket, hetzij door het vinden van alternatieve dekking binnen de begrotingen van de betrokken departementen in het kader van de begrotingsvoorbereiding. Op basis van voorstellen van de RvdK neemt de ministerraad hierover een besluit.

Bij de nadere invulling van de regeling Kustwacht nieuwe stijl wordt expliciet aandacht gegeven aan hoe om te gaan met mogelijke claims van derden die voortvloeien uit Kustwacht-acties en hoe daarbij de verantwoordelijkheden liggen.

9. Slot en vervolg

Met de aanpak zoals hierboven geschetst ontstaat een Kustwacht die, naar de mening van alle betrokkenen, een essentiële bijdrage zal leveren aan een verantwoord gebruik en de veiligheid van de zee en daarmee ook van ons land. Dat komt o.a. door de brede en gevarieerde opzet waarbij de ministeriële verantwoordelijkheid gewaarborgd blijft. Met het Kustwacht-informatiecentrum als spin in het web, aangevuld met ogen en oren boven en op zee, gevoed door en voedend voor departementale intelligence, krijgt de overheid als geheel een krachtig instrument in handen om effectief op te treden.

Daarnaast maakt de combinatie van planmatige controle en toezicht op zee door departementale handhavingsdiensten en het paraat hebben van politie en marine wanneer de omstandigheden dat noodzakelijk maken de overheidsaanwezigheid op zee efficiënt. De beoogde opzet van de Kust-

wacht nieuwe stijl moet de naleving van internationale verplichtingen zeker stellen.

De start van de Kustwacht Nederland nieuwe stijl is het moment waarop:

- de DKW verantwoordelijk is voor de uitvoering van het activiteitenplan
- de DKW onvoorwaardelijke zeggenschap heeft over het Kustwacht-vliegtuig en de vier Kustwachtschepen
- de DKW trekkingsrecht heeft voor een aantal dagen van de betonningsvaartuigen van V&W en schepen en helikopters van Defensie
- de liaisons verbonden zijn aan het KWC
- het KWC single point of contact is voor de KW-middelen
- de Kustwacht beschikt over een controller

De formele start van de Kustwacht nieuwe stijl wordt 1-1-2007. Voor dat jaar kunnen dan de begroting en het activiteitenplan op de nieuwe leest geschied worden. Operationeel kunnen de bovengenoemde startpunten zo spoedig mogelijk in werking treden in aanloop naar de formele start. Budgetoverhevelingen horen bij de formele start. In 2009 wordt de Kustwacht nieuwe stijl geëvalueerd.

De verdere vormgeving van de Kustwacht nieuwe stijl kan vanuit die startpositie verder ingevuld worden. De inzet van de Kustwacht voor zaken als terrorismebestrijding en veiligheid is in ontwikkeling en zal zich in de aanlooperperiode voorlopig beperken tot het vergaren van informatie en die te koppelen aan departementale analyses. Daarmee kan de kustwachtorganisatie die, naast toezicht en handhaving, van oudsher vooral gericht was op het redden van mensen en veiligheid van de scheepvaart, een nieuwe impuls geven aan deze beleidsterreinen. Ontwikkelingen kunnen beter gevolgd worden en de taakuitoefening op zee kan zich aan die ontwikkelingen aanpassen. Naast de betere informatiepositie op zee geeft ook de bredere bemoeienis van de regering met de kustwachtactiviteiten daartoe alle mogelijkheden.

De komende periode zal nog een aantal zaken uitgezocht moeten worden. Dat laat echter onverlet dat dit allemaal geen belemmeringen hoeven zijn om de Kustwacht nieuwe stijl van start te laten gaan in het voorjaar van 2006. In Europees kader wordt in verschillende sectoren gesproken over een mogelijk Europese Kustwacht. Een goed werkende Nederlandse kustwacht is de beste basis om tot verdere Europese samenwerking en afstemming te komen.

Actie	Gereed
Organisatie Kustwacht(centrum) verder uitwerken (inclusief financiële, personele en materiële consequenties)	1-9-2006
Business case rederij Oranje en besluitvorming overdracht schepen en nautische bemanningen.	1-9-2006
Na positief besluit start per 1-1-2007.	
Financiële overdrachten	Begroting 2007
Organisatie aansturing Kustwacht (instellen RvdK, benoemingen PKHN etc.)	1-9-2006
Regeling Kustwacht (vervanging samenwerkingsregeling 1995), incl. verdeling verantwoordelijkheden.	1-9-2006
Bevoegdheden regeling opstappers, concreet maken eerstelijns handhaving	1-9-2006
Arbeidsvoorwaardenregeling opstappers	1-9-2006
Opstellen veiligheidsconcept Noordzee	1-3-2007