



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Samenwerking tussen Kustwacht en KNRM, een voorbeeld
- 4 | Amerikaanse complimenten voor Nederlands Kustwachtoptreden
- 4 | Diploma-uitreiking Kustwachtmedewerkers
- 5 | Oefening Livex succesvol verlopen
- 7 | 10 vragen aan Jaap van Veen
- 8 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



Samenwerking tussen Kustwacht en KNRM, een voorbeeld

Al jarenlang werken de Kustwacht en de KNRM samen aan de veiligheid op de Noordzee en de Nederlandse ruime binnenwateren. Toch is niet voor iedereen duidelijk hoe deze samenwerking er nu eigenlijk uitziet. Aan de hand van een recent incident, het gebroken roer van een eenpersoonsboot, een flying moth, in de buurt van Pampus, wordt de samenwerking toegelicht.

Kustwacht op Koers toog naar Huizen en interviewde in het KNRM station aldaar Bert Hollanders, Duty Officer Kustwacht en Mark van den Brink, plaatsvervangend schipper van KNRM Reddingstation Huizen.

Op zaterdag 15 maart 2014 komt er op de pager bij de KNRM een melding binnen van de Kustwacht. Bert, wat is dat dan voor melding?

Bert: "Wij als Kustwacht geven aan de betrokken diensten een melding door met daarbij een incidenttype. De KNRM alarmeren we, met vermelding van zo'n incidenttype, via het alarmeringsnetwerk P2000. Deze incidenttypes zijn ook bekend bij de KNRM."

Mark: "Wij kregen de melding dat er een zeilboot met roerproblemen voer op het IJmeer in de buurt van Pampus."

Had de zeiler zelf de melding gedaan?

Bert: "De melding was een beetje op een vreemde manier tot stand gekomen. Er waren twee eenpersoonsbootjes waarvan er een hulp was gaan halen door met zijn flying moth naar het catamaranstrand bij Muiderzand te zeilen en daar aan iemand op het strand te vragen de Kustwacht te bellen. De zeiler zelf is toen weer het water opgegaan om zijn maat te helpen en degene die de melding bij ons deed kon ons daardoor erg weinig vertellen over de omstandigheden. Het was wel onmiddellijk duidelijk dat er geen tijd te verliezen was; bij een melding om 17.00 uur, in maart, heb je dan nog maar minder dan twee uur om een zeiler te vinden. Daarna is het immers donker en wordt het veel moeilijker. Pas later kwamen we er daadwerkelijk achter dat het om een flying moth, een heel klein bootje, ging. Toen we dat eenmaal wisten, wisten we dat de kans ook groter was dat de opvarende weleens in het water terecht zou kunnen zijn gekomen."

Mark: "Helemaal aan het begin was dan ook nog niet duidelijk wat de schaal was waarop ingezet moest worden."

Als je als KNRM dan zo'n melding krijgt, welke acties worden er dan ondernomen?

Mark: "Wij kregen de vraag van de Kustwacht om op dit incident af te gaan en om met onze reddingboot, de *Nikolaas Wijsenbeek*, de coördinatie op ons te nemen. Als schipper daarvan, we waren met z'n vieren aan boord, werd ik daarmee de On-Scene-Coördinator (OSC)."

Is de KNRM de enige die op locatie aanwezig is?

Bert: "Nee, er zijn altijd particuliere bergers op het water. Vooral op de randmeren. Op het IJmeer varen er altijd meerdere rond. Dat zijn bedrijven die de hele dag schepen op het water hebben om boten in nood te bergen en naar havens te slepen. Die schepen zijn vaak als eerste ter plaatse en kunnen ons en de KNRM dan ook dikwijls van informatie voorzien."

Mark: "Officieel heet dat soort bedrijven trouwens: commerciële maritieme dienstverleners. Op dat moment was het schip de *Meander* van Jachtservice Huizen dan ook al op het water."

Bert: "Als de Kustwacht de KNRM als OSC heeft aangewezen en de opdracht heeft gegeven om het gebied minutieus af te zoeken, proberen wij vanuit het Kustwachtcentrum in Den Helder verdere informatie in te winnen."

Mark: "De *Meander* was als eerste in het zoekgebied, maar trof daar het bootje niet aan. Op dat moment werd er door de Kustwacht opgeschaald, omdat de schipper van het bootje dus weleens in het water zou kunnen liggen. Dan wordt het meteen een ander scenario. Eerst dachten wij: we gaan naar het bootje, haken hem aan en brengen hem naar de haven. Nu zou er levensgevaar kunnen zijn. Het schip *De Huizer*, van de Reddingsbrigade, is er toen ook bij opgeroepen."

Bert: "Niet lang daarna hebben wij de KNRM-boot de *Blaricum I*, van het station aldaar, ook gealarmeerd."

Bert, bepalen jullie dan ook waar deze boten precies moeten gaan varen?

Bert: "Wij bepalen wel de inzet, maar de lokale bekendheid van de schepen is iets wat wij niet willen negeren. Zij zijn veel bekender in het gebied. Wij coördineren wel de inzet en geven door wat wij weten, maar die lokale bekendheid is voor ons goud waard. De fitnesses daarvan moet je overlaten aan de mensen die het gebied goed kennen. Dat geldt vooral voor de randmeren, het wad en de Zeeuwse stromen. Het is dan ook niet zo dat wij orders uitdelen. Als degenen die op locaties zijn andere suggesties hebben die wij niet kunnen overzien, horen wij die graag. Het is ook juist de OSC die veel overziet."

Mark: "Een voorbeeld daarvan is als wij een zoekgebied doorkrijgen. Het kan dan, vooral op de randmeren, zo zijn dat er een ondiepte is waar we niet kunnen komen. Bijvoorbeeld bij een rietkraag. Wij geven dit dan weer door aan de Kust-

wacht zodat zij het gebied door een andere instantie kunnen laten onderzoeken, bijvoorbeeld de brandweer of politie. Ook kan daarvoor een helikopter worden ingezet."

Is de helikopterinzet ook een verantwoordelijkheid van de Kustwacht?

Bert: "Ja, de Duty Officer van de Kustwacht bepaalt of er een helikopter wordt ingezet. Ondertussen houden we elkaar op de hoogte. De Kustwacht en de OSC van de KNRM proberen samen een zo goed mogelijk beeld te creëren van de situatie."

Terug naar het IJmeer. Wat gebeurde er toen bleek dat het geen standaard sleepactie zou gaan worden?

Mark: "Een van de eerste dingen die ik heb gedaan, is de watertemperatuur ter plaatse doorgeven. De Kustwacht heeft aan de hand daarvan protocollen waarmee te zien is wat de overlevingskans in een bepaalde tijd is. Een drenkeling is snel onderkoeld."

Bert: Wij hebben een programma, CESM (cold exposure survival model) waarmee we parameters in kunnen voeren en kunnen zien hoe lang een persoon kan overleven bij een bepaalde watertemperatuur."

In dit geval wisten jullie nog niet zoveel.

Bert: "Ja dat klopt. Er waren inmiddels vijf boten op het water en met wat heen en weer bellen, wisten we wat meer, maar we waren de zeiler nog steeds kwijt."

Mark: "We hebben toen een aantal boten opgelijnd om een zoekslag te maken tussen Pampus en het Vuurtoreneiland. Op de AIS had ik ook een (passagiersschip) zien varen. Die kunnen altijd prima helpen en kwamen op dat moment precies door het zoekgebied. Ik heb ze met de marifoon opgeroepen om ook naar het bootje uit te kijken en daar waren ze, zoals altijd eigenlijk, meteen toe bereid. Ook een boot van Vereniging HOGE (Hulporganisatie Gooi- en Eemmeer) had zich inmiddels bij ons gevoegd. De KNRM boot *Blaricum I* zocht verder bij Muiderzand."

Hebben jullie altijd AIS (Automatic Identification System) aan boord?

Mark: "Ja. Altijd. De bergers hebben ook AIS in dit gebied."

Bert: "En dat kunnen wij dan weer zien op onze AIS of via marinetraffic.com."

Er zijn dan vijf boten van verschillende organisaties op het water. Hebben die allemaal contact met de Kustwacht?

Bert: "Ja en hoewel dat veel communicatie oplevert, is dat ook nodig. Wij moeten weten wie zich in de buurt van een incident bevindt. In eerste instantie gaat het ons er vooral om dat er zo snel mogelijk hulp komt, maar de OSC blijft wel de KNRM. We weten ook precies wat we aan de KNRM hebben, zij zijn onze belangrijkste partner."

Maar is al die communicatie voor de Kustwacht wel te behappen?

Bert: "Ja, dat is het wel. Dit interview is wel een mooie gelegenheid voor mij om de KNRM, en anderen, mee te geven dat als je contact hebt met ons, je je moet realiseren dat je niet de enige bent. Er kunnen meerdere incidenten tegelijk spelen. Het kan zo zijn dat wij tegelijkertijd ook bij Schiermonnikoog en op nog een paar locaties bezig zijn. Houdt de communicatie dus kort, zakelijk en effectief. Dat werkt voor iedereen het beste. Bij dit incident gebeurde dat overigens uitstekend."

Korte, strakke opdrachten dus. Doet de OSC, de KNRM, dat ook zo richting de maritieme dienstverleners?

Mark: "Ja. En zolang die opdrachten helder zijn, gaat dat heel goed. Zodra deze bedrijven niet meer weten wat ze moeten doen, ontstaan er vragen en dat levert vaak onnodig radioverkeer op. Als schipper ben ik de OSC en ik geef elke 15 minuten een situation report (SitRep) terug naar de Kustwacht."

Dat ging dus goed, maar de zeilboot was nog steeds niet gevonden.

Bert: "Op dat moment hebben wij op het Kustwachtcentrum ook een SAR helikopter en de Dornier, het Kustwachtvliegtuig, ingezet. Het vliegtuig (De Coast Guard 01) werd nu de Air Coordinator die de helikopter aanstuurde."

Mark: "Via de marifoon zouden wij met hen ook contact kunnen hebben, maar in dit geval liep dat via het Kustwachtcentrum."

Bert: Er zat nogal wat tijdsdruk op, juist vanwege die lage watertemperatuur, 8.8 graden, en de invallende duisternis en met een helikopter heb je vaak weer een ander beeld. Het Kustwachtvliegtuig was toch al bezig met een vlucht en konden we er daardoor snel bij betrekken."

Mark: "Er stond een noordwestenwind, waardoor we meenden dat de boot zeer waarschijnlijk niet verder het IJsselmeer op zou drijven. De Kustwacht gaf ons dan ook de opdracht het zoekgebied richting het zuiden uit te breiden. Na meer dan een uur alles afzoeken tussen Pampus, het vuurtoreneiland en alles ten zuiden daarvan, zag de bemanning van de boot van HOGE (de Seeker) bij Muiden een man op de dijk die met zijn peddel stond te zwaaien. Dit bleek de vermiste zeiler te zijn. Hij was licht onderkoeld maar verder ongedeerd. Hierop was de Search and Rescue actie om 18.30 uur ten einde. De Kustwacht bedankt dan altijd alle eenheden. Eenmaal aan boord van de Nikolaas Wijsenbeek vertelde de man dat ter hoogte van Pampus zijn roer was afgebroken. Met zijn been overboord, als soort van roer, is hij dobberend naar de kant gekomen. Uiteindelijk is hij naast de pier van Muiden aan wal gekomen."

Bert: "Ondertussen hadden wij ervoor gezorgd dat de walautoriteiten op de hoogte waren. Dat coördineren wij met de



meldkamer van de veiligheidsregio. De gevolgen waren in dit geval niet heel ernstig, er hoefde voor dit incident bijvoorbeeld geen ambulance te worden gealarmeerd."

Als zo'n man weggaat en niets van zich laat horen, vind je hem dus nooit.

Mark: "Nee, dat klopt, maar dan hoop je toch dat ze zich nog even melden. In ons gebied gebeurt dat meestal ook wel."

Bert: "Dat is inderdaad nog wel belangrijk om even te vermelden, voor degenen die bij een incident betrokken zijn: meld je alsjeblieft af. Surfers op zee vergeten dat nog wel eens en dat leidt dan tot onnodige inzet van eenheden. En wat ook regelmatig gebeurt, is dat mensen op het strand denken een kitesurfer in nood te zien, maar de surfer zelf is zich daar helemaal niet van bewust en gaat weg of verder. Wij vermoeden dan soms wel al dat er niet veel aan de hand is, maar moeten het toch serieus nemen. De Kustwacht kan het zich niet veroorloven niet achter een melding aan te gaan. Het kan toch om mensenlevens gaan en het redden van mensen blijft altijd onze hoogste prioriteit."

Nog een tip van Bert Hollanders wanneer er een alarmering via P2000 plaatsvindt:

Houd rekening met het feit dat jullie KNRM station niet het enige is dat een actie houdt. Laat maar 1 persoon bellen. Spreek af wie dat doet. Zorg voor pen en papier en schrijf alles op zodat je niet meerdere keren hoeft te bellen. De Kustwacht heeft soms 8 tot 10 incidenten tegelijk en hoe beperkter en efficiënter het telefoonverkeer hoe beter.

Amerikaanse complimenten voor Nederlands kustwachtoptreden



Het Amerikaanse yachting magazine Passagemaker plaatste onlangs een artikel waarin het optreden van de Nederlandse Kustwacht en de wijze waarop met opvarenden wordt omgegaan zeer wordt geroemd. Nu leest de redactie van Kustwacht op Koers niet elk blad dat ergens ter wereld verschijnt, maar de schipper, afkomstig van het bedrijf Fleming uit de Verenigde Staten, was zó enthousiast dat hij besloot dit, en het filmpje dat hij erbij maakte, naar ons op te sturen. Indien u een smartphone heeft kunt u bijgaande QR-code scannen en zo online zijn filmpje op uw telefoon bekijken.

Het beschreven incident is al weer van enkele jaren geleden, maar kwam weer bovendrijven toen in dit tijdschrift een discussie ontstond over de wijze waarop de Amerikaanse Coast Guard optreedt. Ook vond, enigszins toevallig, onlangs weer een controle plaats aan boord van een boot van het bedrijf Fleming. Ditmaal was er zelfs een redacteur van het blad Passagemaker aan boord.

De Kustwacht klopt zichzelf niet heel vaak op de borst, maar vindt dat je complimenten ook niet onder stoelen of banken hoeft te steken! Hieronder een verkorte vertaling van het artikel:

Door Tony Fleming, Fleming Yachts

Nadat ik het artikel las over het aan boord komen van de Amerikaanse Kustwacht in Amerikaanse wateren, leek het mij interessant mijn ervaring te delen over hoe het is als de Nederlandse Kustwacht aan boord komt.

Wij voeren 10 mijl uit de kust op de Noordzee op de Venture II toen een Nederlands Kustwachtschip langszij kwam en ons vroeg onze snelheid te verlagen naar zes knopen. Niet veel later kwamen zij, met vier man aan boord, in een rhib naar ons toe. Twee mannen bleven in de rhib, de andere twee kwamen aan boord. Een van hen was gewapend. Zij waren zeer professioneel, schudden iedereen de hand en ontdeden zich van hun overlevingspakken, schoeisel en wapen, voor zij de salon van de boot binnengingen. Zij waren naar ons toe gekomen omdat wij een overtreding hadden begaan bij het bevaren van de juiste route. De route langs de kust die wij gevaren hadden, was voorbehouden aan schepen van minder dan 20 meter lengte en via onze AIS hadden zij doorgekregen dat ons schip 25 meter was. Wij konden hen echter uitleggen, aan de hand van onze papieren, dat ons schip 19.98 meter was. Nadat alle documenten waren gecontroleerd, concludeerden zij dat wij inderdaad geen verkeersregels hadden overtreden, maar wel onze AIS moesten laten nakijken. Na 20 minuten aan boord te zijn geweest, namen zij weer handenschuddend afscheid en wensten ons succes met onze verdere reis naar Hamburg en Düsseldorf. Niemand vindt het prettig als er een onverwachte controle aan boord moet plaatsvinden, maar deze mensen waren 100 procent professioneel en zakelijk. Zij waren beleefd, maar wel zeer goed voorbereid en ervaren. Zij moesten hun werk doen en deden dit zeer professioneel. Na de controle bleven wij achter met een gevoel van bewondering in plaats van irritatie. Ik heb toestemming gevraagd om mijn videocamera te mogen gebruiken en deze toestemming gekregen.

Diploma-uitreiking Kustwachtmedewerkers

Op 5 juni 2014 werden op het Kustwachtcentrum in Den Helder de diploma's uitgereikt aan drie nieuwe watch officers van de Kustwacht. Ook behaalde een medewerker van de handhavingsdesk zijn certificaat. Drie luchtwaarnemers kregen hun diploma als mission commander. Tot slot behaalden twee Kustwachtmedewerkers hun Marcom A diploma.



Oefening Livex succesvol verlopen

Op 24 mei 2014 vond voor de Kustwacht van Hoek van Holland voor de tweede maal de oefening LIVEX plaats. Volgens internationale maritieme regelgeving is de Nederlandse Kustwacht verplicht periodiek te oefenen met ferry maatschappijen die vaste internationale routes bevaren. Normaal wordt dat gedaan door middel van papieren oefeningen, maar eenmaal per vijf jaar wordt de oefening live met een ferry gehouden. In 2009 was dit in de regio IJmuiden met een ferry van DFDS Seaways, dit jaar werd de oefening gedraaid met een schip van Stena Line.

Wereldwijd komen rampen en incidenten met ferry's en passagiersschepen voor. Dat kan ook in onze wateren gebeuren. Ook neemt de grootte van de passagiersschepen

alsmaar toe, en daarmee de risico's. Door deze oefeningen te houden is Nederland goed voorbereid op een dergelijk incident. Het doel is om de samenwerking met alle bij een dergelijk incident betrokken diensten op zee en aan de wal te beoefenen, maar vooral om evacuaties te oefenen. De deelnemende diensten dit jaar waren de Kustwacht, de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Stena Line, het Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat, de Politie Eenheid Rotterdam, de Koninklijke Marechaussee en het Loodswezen Regio Rijnmond. Het scenario was een aanvaring tussen een ferry en een ander schip. In de zijde van de ferry ontstond daarvoor een groot gat en werd olie verloren. Aan boord brak brand uit door kortsluiting in een trailer. De gezagvoerder verzocht zijn passagiers en bemanning van boord te halen.



Al vroeg in de ochtend van de 24ste verzamelen de ongeveer 130 vrijwilligers zich bij het gebouw van het Loodswezen in de Berghaven van Hoek van Holland. Het is altijd weer goed te zien hoeveel mensen bereid zijn om op een vroege zaterdagochtend voor een dergelijke oefening aanwezig te zijn. Al snel gaan zij aan boord van de ferry en het Kustwachtschip de Arca dat als tweede incidentschip zal dienen. Op zee worden de eerste mensen met reddingboten en vloten van boord gehaald. Dit verloopt rustig en zonder problemen. Met behulp van de Search and Rescue (SAR) helikopter van Noordzee Helikopter Vlaanderen (NHV) worden vervolgens ook de opvarenden van de ferry "gered" en naar de wal gebracht.

De oefenresultaten zijn nog niet bekend, maar de eerste indrukken over het verloop zijn beslist positief. Dit geldt niet alleen voor de samenwerking tussen de diverse diensten op zee, maar ook voor die tussen de autoriteiten op zee en aan de wal. De evaluatie gaat daar meer zekerheid over geven.

Deze eindevaluatie gaat ons verbeterpunten opleveren die in de procedures zullen worden verwerkt.

De internationale wet- en regelgeving (SOLAS Hoofdstuk V, artikel 7/3) stelt dat passagiersschepen op vaste routes een plan aan boord hebben dat de samenwerking ten tijde van een incident weergeeft met de aangewezen SAR organisatie. In Nederland is de officiële SAR organisatie de Nederlandse Kustwacht en betreft het de rederijen: DFDS Seaways (IJmuiden – Newcastle), P&O Ferries (Rotterdam – Hull), Stena Line (Hoek van Holland – Harwich). Naast dit voorschrift wordt er ook gesteld dat er regelmatig oefeningen worden gehouden tussen de betrokken partijen. Deze oefeningen kunnen bestaan uit papieren oefeningen (MAREX tabletop) en praktijkoefeningen (LIVEX). De Nederlandse Kustwacht streeft er naar jaarlijks een papieren oefening te organiseren (in de vorm van een Table Top Exercise) en éénmaal in de vijf jaar een live oefening.

Voor nu geven de foto's alvast een goed beeld.



10 vragen aan Jaap van Veen

Functie: Liaison-officier van de Koninklijke Marechaussee bij de Kustwacht



1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik ben liaison-officier van de Koninklijke Marechaussee (KMar) bij de Kustwacht. Ik ben voor de Kustwacht het aanspreekpunt voor KMar-taken en werkzaamheden die in Kustwachtverband worden verricht. Ik ben ook, op basis van rouleren met mijn collega's Edwin en Jan, Chef van Dienst Handhaving bij de Kustwacht. Namens de KMar en de Kustwacht participeer ik voorts in diverse nationale en internationale overleggen (FRONTEX, EPN, EUROSUR, RECAAP).

2. Wat deed je hiervoor?

Ik was stafofficier op het NATO hoofdkwartier Joint Force Command Brunssum (JFCBS) in Brunssum (NLD). Ik hield mij hier bezig met het voorbereiden en plannen van internationale trainingen, in Frankrijk en Duitsland, voor de Police Advisory Teams (PATs). Deze internationale PATs werden na de trainingen voor de NATO uitgezonden naar Afghanistan.

3. Hoe zie je de Kustwacht in de toekomst en jouw eigen rol/functie hierin?

Ik ben november 2013 bij de Kustwacht binnengekomen en kort hierna is de Visie 2020 gepresenteerd door de directeur Kustwacht. Ik zie de Kustwacht in de toekomst groeien naar een meer informatiegestuurde organisatie. Ik zie mijzelf daarin, samen met mijn andere collega's Chef van Dienst Handhaving, continu anticiperen op veranderende omstandigheden.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Dat we met elkaar, iedere dag weer, ons best doen om een goed product te leveren. We zijn een netwerkorganisatie en verkopen met elkaar het product dat Kustwacht heet.

5. Zou je iets willen veranderen bij de Kustwacht en zo ja wat?

Nee, ik denk dat er de aankomende tijd genoeg veranderingen op ons af gaan komen.

6. Wat zijn je hobby's?

Ik speel tennis en vind het leuk om klussen in en om het huis, of bij mijn dochters, zelf uit te voeren.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik erger mij niet zo snel aan iets of iemand en ook niet bij mijzelf.

8. Wat niemand over mij weet.

Dat ik in 1994 mijn PADI duikbrevetten heb gehaald. De omgeving, Multinational Force and Observers in de Sinai te Egypte, was zeer interessant om te duiken.

9. Als ik het gebouw van de Kustwacht binnenloop...

Dan voelt dat iedere dag weer erg goed, vooral door de prettige en gemotiveerde collega's die hier, vanuit hun eigen expertise/vakgebied, allemaal werkzaam zijn.

10. Aan welke collega moeten wij deze vragen de volgende keer stellen en waarom?

Marcel Bedeke, Patrick van Soelen of een van de andere Kustwacht-luchtwarnemers. Meer bekendheid aan wat onze luwa's allemaal kunnen en doen, zowel nationaal als internationaal, is altijd goed.

Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

Beste lezers:

Bij het schrijven van deze column vond ik mijn inspiratie bij het WK-Voetbal. Met name de voetbalwedstrijd tegen Spanje waarin Nederland als absolute underdog startte en deze uiteindelijk met 5-1 won. Zijn er parallellen te trekken tussen topsport en de Kustwacht? Natuurlijk is er een directe relatie. Het nationale team heeft als kernkleur "oranje" net als de Kustwacht, maar is er meer?

In topsport staat alles in het teken van resultaat. Topsport is langetermijndoelen stellen, maar NU presteren. Het doel niet behalen en dat compenseren met goede redenen en andere goede resultaten, maakt geen topsporter. De ware topsporter gooit zijn of haar hele hebben en houden in de strijd, zonder zekerheden. Datzelfde geldt voor de topsportomgeving. Trainers en technisch directeuren worden aangesteld om een bepaalde ambitie te halen. Lukt dat niet, dan dient dat na een evaluatie ook personele consequenties te hebben. Zo werkt topsport. In topsport is innovatie vaak de sleutel tot succes. Sommige topsporters zoeken soms bewust een nieuwe coach om op een hoger prestatieniveau te komen. De breuk van Sven Kramer met zijn coach is hiervan een mooi voorbeeld. Geldt dit ook voor de Kustwacht?... Mijn eerste reactie zou zijn: niet direct.

Als we zien hoe wij zelf als Kustwacht zaken hebben opgestart en hoe wij binnen het overheidsapparaat gecontroleerd worden, dan kunnen er wel degelijk parallellen getrokken worden. Bijvoorbeeld: wij moeten dagelijks presteren. Als de Kustwacht als incidentorganisatie faalt, dan zal de Onderzoeksraad voor de Veiligheid dat absoluut aan de kaak

stellen. Dat is goed, het biedt ons kansen op verbetering! Het kan niet zo zijn dat wij falen bij een groot incident. Ook hier geldt: het resultaat telt. Het gaat tenslotte om mensenlevens en om kapitale installaties als schepen en booreilanden.

Met alle betrokkenen hebben we voor de Kustwacht doelen op de lange termijn gesteld, namelijk: Kustwacht Visie 2020. Centraal hierbij staat dat we op een nieuwe en innovatieve manier optreden. Van Gaal stapte af van het 4-3-3 systeem en introduceerde het 5-3-2 systeem. In de Visie Kustwacht 2020 gebruiken we Risico, Informatie Gestuurd Optreden en op effect gebaseerde operaties als uitgangspunt en niet meer 24/7 op zee aanwezig zijn. Dat betekent dat we een heel goed beeld moeten krijgen van wat er gebeurt op de Noordzee voordat we acties ondernemen of acties ondernemen om informatie te halen. Met de direct betrokkenen als de Raad voor de Kustwacht en het Kustwacht Viermanschap en de beheerder Commandant Zeestrijdkrachten zijn we actief in de weer om dit proces in gang te zetten. Het vergt nieuwe interacties, besluitvormingsprocessen, etc. We halen zelfs nieuwe coaches van buiten – in het leiderschapsprogramma dat we uitvoeren bij Roy Heiner – om effectiever op te treden. We zijn bezig met het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) om te bekijken of het mogelijk is om met onbemande vliegtuigen in civiel luchtruim te kunnen opereren. We zijn met de KNRM bezig om informatie beter uit te wisselen en we zijn met de Offshore (NOGEP) bezig om incidentbestrijding fundamenteel te verbeteren. Ik durf te stellen dat we binnen de Kustwacht ook met een vorm van topsport bezig zijn. Zullen we toch maar oranje bedrijfskleding introduceren?

Cartoon



Colofon

Kustwacht op Koers is een tweemaandelijks informatiebulletin, bestemd voor alle betrokkenen bij Kustwacht Nederland.

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658300

Redactie:

Kustwachtcentrum: Ed Veen, Marco Meeuwisse, Peter Verburg, Ruud Satijn

Rijkswaterstaat Zee & Delta: Steven van der Sande

Ministerie van Veiligheid en Justitie: Christa Bruijs-van den Berg

Ministerie van Defensie / Commando Zeestrijdkrachten: KTZ Jeroen van Zaalen

Fotografie: KWC, KNRM, Arie van Dijk (foto's Livex)

Vormgeving & Layout: X-Media | MCD

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl