



# Kustwacht op Koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

Jaargang 3: Nummer 1, februari 2009

## Vermist op zee

Vermist op de Noordzee: dat gebeurt je niet zo gauw als duiker. Toch overkwam het Peter, leraar in het speciaal basisonderwijs en Cees, zelfstandig ondernemer. Na negen jaar duiken ontbreekt het beiden niet aan ervaring, Peter is zelfs instructeur. Ook lag het niet aan de voorbereiding en duidelijke briefing. Desondanks lagen Peter en Cees zo'n tweeënehalf uur in het water. In die tijd zagen ze reddingshelikopters en -boten komen... maar ook weer gaan. Ze hadden even de schrik dat een KNRM-reddingsboot over hen heen zou varen. Dankzij het vakmanschap van de door de Kustwacht ingeschakelde reddingswerkers liep het toch goed af.

### Inhoudsopgave:

- Vermist op zee 1
- Kustwacht realiseert en evalueert vernieuwingen 3
- Rob Zwart, kapitein de WAKER, 40 jaar in dienst 5
- Yvonne van Grondelle: Paniek hulpvrager zoveel mogelijk beteugelen 6
- Eerste convenant Kustwacht, KNRM en Veiligheidsregio 8



Cees, Peter en Jeroen Lemmen van de KNRM kijken in oktober terug op de gebeurtenis.

'Vermist: het is niet iets waar je direct van schrikt, maar na enige tijd nam de bezorgdheid over de goede afloop wel toe. Niet alleen bij ons, de duikers in het water, maar zeker ook bij de achtergebleven mannen aan boord', vertellen Peter en Cees. Toch bleven ze optimistisch. Peter: 'Ik had me ingesteld op een redding 's avonds in het donker. We hadden onze lampen bij ons om signalen af te geven. Ik heb altijd gedacht dat we zouden worden gevonden.' Hieronder hun verhaal.

'Zondag 31 augustus vertrekken we om 6 uur uit de haven van Den Helder, op weg naar een vergane graanboot ten westen van Texel. Het plan is om met twee buddyparen via een afdaallijn met twee boeien naar het wrak af te zakken en ook weer met z'n vieren op te stijgen. Ingeval we elkaar uit het oog verliezen, stijgt ieder buddypaar zelfstandig op langs de afdaallijn of met behulp van zijn decoballon. De schipper blijft in de buurt en let op eventuele decoballonnen om ons op te pikken zodra we boven komen. Nadat de boot op de juiste positie is gelegd, kunnen we overboord.'

## We drijven weg

'Zoals wel vaker met goede afspraken gebeurt, gaat er aan het begin al iets mis wat later grote gevolgen heeft. We bereiken de afdaallijn niet en drijven langs de boeien in plaats van ertegenaan. Door even twijfelen en zuinig lood gaat het begin van de afdaling niet vlot genoeg en komen we door de stroming te ver voorbij het wrak op de bodem terecht. Na twintig minuten zonder resultaat over de bodem zoeken, is onze luchtvoorraad gezakt tot 80 bar. We besluiten de decoballon (hulpmiddel om je positie kenbaar te maken) op te laten en via de hieraan verbonden lijn starten we de

## 'Alleen, dobberend op een eindeloze lege zee'

opstijging. Na een keurige opstijging met vijf minuten veiligheidsstop komen we boven op een kleine honderd meter naast de boot. Prima toch? Daar wordt toevallig net het andere buddyteam aan boord geholpen en wij wachten rustig onze beurt af. Dat wij steeds verder wegdrijven en vooral dat de bemanning ons helemaal niet heeft opgemerkt, krijgen we pas door als het te laat is. Roepen of het fluitje gebruiken heeft dan al geen zin meer. We kunnen niets anders doen dan wachten tot zij ons gaan zoeken.'



*'De reddingsboot draait om en vaart achteruit op ons af. Op een klep, half in het water, zitten twee reddingswerkers en daar achter weer twee. De snelheid waarmee die mannen je – compleet met al dat gewicht op je rug – aan boord trekken, is geweldig. We komen aan boord even bij met een eerste check van ons welzijn.'*

## Na de vermissing

Nu, een halfjaar later, duiken Peter en Cees nog regelmatig. Cees beperkt zich voorlopig tot de binnenwateren, Peter heeft grotere signaalboeien gekocht en oriënteert zich op materiaal voor rook- en lichtsignalen. Peter: 'We weten precies waar we in de fout zijn gegaan tijdens deze duik, dat zal ons niet nogmaals gebeuren. We willen ons natuurlijk nog beter voorbereiden. Uitgaan van het ergste is niet verkeerd.'

## Onrust aan boord

'Aan boord ligt de situatie natuurlijk even anders. Nadat de eerste twee duikers aan boord zijn gehaald, wordt er netjes gewacht tot wij ook bovenkomen. Dat zij ons niet opmerken, ondanks dat we beiden met onze decoballon zwaaien, komt waarschijnlijk omdat we – vanuit de boot gezien – exact onder de opkomende zon liggen. De onrust aan boord neemt toe. Iedereen weet dat duikers binnen een bepaalde tijd boven moeten komen vanwege de beperkte luchtvoorraad.'

## Kustwacht gealarmeerd

'Na circa vijf kwartier waarschuwt de bemanning van de boot de Kustwacht met het bericht dat er duikers vermist zijn en dat ze vermoedelijk nog niet boven water zijn. Wat zo'n bericht allemaal teweegbrengt, was ons tot voor kort onbekend. De Kustwacht alarmeert de marine en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en stuurt een bericht naar alle schepen in de buurt. Gelukkig houdt men rekening met de mogelijkheid dat wij ongemerkt boven water zijn gekomen en zijn afgedreven. De marine stuurt direct twee helikopters de lucht in met reddingsduikers. De KNRM gaat met drie reddingsboten onze kant op. Een sportvissersboot is als eerste ter plaatse en helpt onze buddy's met zoeken.'

## Helikopter ziet ons niet

'In het water liggend, zien wij onze boot in de verte varen, soms naar ons toe en dan weer van ons af. Rekeninghoudend met de stroomrichting verplaatst de boot zich langzaam naar het noorden, maar wij drijven meer richting het oosten. Dat wij een andere kant op drijven dan de verwachte stroomrichting is natuurlijk vreemd, maar is wel de reden dat iedereen op grote afstand van ons aan het zoeken is. Na een tijdje verdwijnen onze buddy's achter de horizon en blijven we alleen over, dobberend op de golven met een eindeloze lege zee om ons heen. Dat duurt zo een uurtje, waarbij

de grapjes over de film "Open water" langzaam minder worden. Twee keer komt er een groot schip voorbij op een afstand van vijfhonderd tot duizend meter. Wij krijgen hoop en zwaaien hevig met onze decoballonnen. Natuurlijk worden we niet gezien en de schepen varen rustig verder. Op een gegeven moment horen we het gebrom van één van de helikopters die ons zoekt en rondjes draait in onze buurt. Ondanks dat wij de bemanning zien zitten, merken zij ons niet op en vertrekken ze weer richting horizon, waar al meer boten naar ons zoeken.'

### Zeehonden

'Weer alleen zijn we toch niet meer zo ongerust. Nu zelfs helikopters zijn ingezet, zullen ze toch wel een keer in onze buurt gaan zoeken, denken we. Een kwartier na deze teleurstellende ervaring horen we opnieuw gebrom achter ons. Het blijkt een reddingsboot van de KNRM te zijn, die met een rotgang op ons af komt stuiven. Gelukkig hebben deze reddingswerkers goede ogen en worden we – na aanvankelijk voor zeehonden te zijn uitgemaakt – toch herkend als de vermiste duikers.'

### Vakkundige redding

'Het vakmanschap waarmee we vervolgens uit het water worden gehaald, vinden we nog steeds fantastisch. Dan wordt ons pas duidelijk wat er allemaal is geregeld,



*'Op het moment dat de reddingsboot ons met grote snelheid nadert, maken we ons zorgen over onze zichtbaarheid in het water. Gelukkig stopt hij voor onze neus.'*

hoeveel boten en helikopters helpen ons te zoeken en dat de decompressiekamer in Den Helder al in gereedheid is gebracht. Ambulance en waterpolitie staan ons in de haven op te wachten. Als slachtoffers zijn wij het middelpunt en iedereen is bezorgd om ons welzijn. Fantastisch natuurlijk, maar het liefst kruij je dan toch even in een klein hoekje om de emoties te verwerken. We danken alle medewerkers die naar ons gezocht hebben en/of daar mee bezig zijn geweest. Wij zijn op tijd gevonden en kunnen dit navertellen. Daarvoor zijn wij alle reddingsdiensten eeuwig dankbaar.'

Cees / Peter

## Kustwacht realiseert en evalueert vernieuwingen

Voor de Kustwacht wordt 2009 het jaar van de evaluaties: hoe werkt het nieuwe Sturingsmodel, hoe functioneert de Kustwacht nieuwe stijl, gevolgd door een terugblikonderzoek van de Algemene Rekenkamer. In gesprek met Ronald van den Heuvel (secretaris Raad voor de Kustwacht) en Marco Meeuwisse (controller Kustwacht) kijken we zowel terug op 2008 als vooruit op 2009. We laten de belangrijkste vernieuwingen de revue passeren.

### Aansturing van de kustwachtorganisatie

In het Sturingsmodel zijn de spelregels rond planning & control vastgelegd. De Kustwacht werkte in 2008 voor het eerst met een door de ministerraad vastgesteld APB (Activiteitenplan en Begroting): welke activiteiten ontplooiën we en wat gaat dat kosten? Het APB is gebaseerd op het Dienstverleningsplan en het Handhavingplan. Dankzij de ervaringen die in het afgelopen jaar zijn opgedaan, zal het APB in 2009 naar verwachting makkelijker en sneller tot stand komen. De liaisons, de verbindingsmensen tussen Kustwacht en departementen, spelen hierin samen met de controller Kustwacht een belangrijke rol. Ronald: 'Een verbeterstap is het intensiveren van het contact tussen de liaisons en hun departementen. Om de samenwerking tussen de liaisons en de Kustwacht verder te verbeteren, organiseren we in 2009 een "heisessie".'



Ronald van den Heuvel en Marco Meeuwisse buigen zich over de planning

Net als voor 2008 zijn voor 2009 prestatie-indicatoren (PIN's) vastgesteld om de prestaties van de Kustwacht meetbaar te maken. Dit jaar worden die verder ingevuld, zowel voor dienstverlenende als handhavende taken. Dat de efficiency in 2008 is toegenomen, blijkt bijvoorbeeld al uit de verhouding tussen het aantal controles en de daarvoor benodigde vaaruren. Vooral bij de douanecontroles is die verhouding verbeterd: 25 procent meer controles per vaaruur. Marco: 'Eind van het jaar bekijken we gezamenlijk of de gekozen PIN's praktisch toepasbaar zijn.' Een andere verbetering in 2009 betreft het borgen van de kwaliteit van de werkprocessen. Daarom is inmiddels gestart met de implementatie van een kwaliteitssystem.

### Mensen moeten het doen

De departementen hebben in 2007 budget beschikbaar gesteld waardoor in 2008 zeven nieuwe medewerkers op het KWC zijn komen werken. Marco: 'We groeien uit ons jasje en de vraag naar opleidingen neemt toe. Maar de effecten worden ook in positieve zin zichtbaar. Het APB is nu het enige begrotingsstuk van de Kustwacht binnen defensie.'

Ter verbetering van de samenwerking en het saamhorigheidsgevoel organiseert de Kustwacht in 2009 verschillende "heisessies" op het Kustwachtcentrum, waar actuele thema's aan de orde komen. Ronald: 'We noemden al de bijeenkomst met de liaisons, maar ook met de PKHN (Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee) organiseren we het komend jaar een visiedag, waarbij we aandacht schenken aan de samenwerking tussen de deelnemende diensten.' Ook zal de – ondanks het slechte weer zeer geslaagde – kustwachtbarbecue van oktober 2008 in een of andere vorm een jaarlijks vervolg krijgen.

Ter vergroting van de effectiviteit van de waarnemers op zee en in de lucht, komt er in 2009 een opleiding tot KOA (Kustwacht Opsporings Ambtenaar). Ronald: 'Dit traject is opgepakt door het Openbaar Ministerie en leidt tot verbreding van de bevoegdheden van de betreffende waarnemers. Hierdoor kunnen we de KW-taken efficiënter uitvoeren. De opleidingen zijn inmiddels gepland.'

### Vliegen en varen voor de Kustwacht

De overstap in 2008 van één naar twee kustwachtvliegtuigen (de Dorniers) heeft geleid tot extra bedrijfszekerheid, ondanks de ook nu nog aanwezige kinderziekten. Toch moeten er volgens Marco in 2009 nog heel wat zaken geregeld worden op het vlak van techniek, vliegpersoneel en waarnemers. 'Op technisch gebied komt dat doordat we te maken hebben met zowel civiele als militaire eisen. De Dorniers zijn de enige civiele toestellen van defensie, maar we vliegen met militaire vliegers en onder toezicht van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Dat levert bijzondere problemen op, waardoor het nog wel een jaar kan duren eer alle technische punten zijn opgelost. Een ander punt betreft de bemanning. Een *mission crew* bestaat uit twee vliegers en twee waarnemers. Om 24 uur per dag / 7 dagen per week een toestel binnen een uur na oproep te laten vliegen, de beoogde ready-one status, heb je zeven *mission crews* nodig. Het benodigde aantal vliegers bereiken we in 2009, maar zij moeten nog wel worden opgeleid. Ook het aantal waarnemers dat meevliegt is nog niet compleet. Pas als op alle drie gebieden alles voor elkaar is, kunnen we voldoen aan de gewenste status.'

Ronald vertelt dat de Rijksrederij in 2009 van start gaat met circa 140 schepen. Enigszins opgelucht: 'Er waren nogal wat arbeidsvoorwaardelijke verschillen tussen medewerkers vanuit de verschillende departementen, maar die lijken nu opgelost. Ook willen we in 2009 proberen meer invulling te geven aan de "ogen- en orenfunctie" van de bemanningsleden van schepen op zee. Dit kan bijvoorbeeld doordat zij aan de Kustwacht onwenselijke zaken melden die zij tegenkomen bij het uitoefenen van hun eigenlijke taak (zoals betonningwerkzaamheden).'

### Informatie verstrekken

Begin 2008 is het Informatieplan van de Kustwacht vastgesteld. Simpel gezegd beschrijft dit plan welke informatie beschikbaar is, welke niet en wat er nodig is om de informatie te verspreiden. Marco: 'Ons pers- en voorlichtingsbeleid komt daarin ook aan de orde. Bijvoorbeeld de vraag, hoe om te gaan met de

voorlichting bij rampen. Als voor de kust van IJmuiden een ferry vergaat, heeft de rederij onmiddellijk een communicatiebureau paraat; wij hebben daarvoor één functionaris beschikbaar! Het informatiebulletin dat we in 2007 zijn gestart, Kustwacht op Koers, blijkt in een behoefte te voorzien en we krijgen regelmatig nieuwe verzoeken om toezending. Met de marine hebben we afspraken gemaakt over een nieuwe website waar we dringend behoefte aan hebben en die in 2009 de oude gaat vervangen.'

### Ambitieuze start 2009

Marco en Ronald zijn het er volmondig over eens dat de Kustwacht 2009 ambitieus is begonnen. Het door de ministerraad goedgekeurde APB is daarbij leidend. 'De in het APB beschreven taken hebben we al in diverse plannen uitgewerkt en de eerste resultaten zijn bemoedigend. Met alle materiële en personele aspecten belooft het een uitdagend jaar te worden!'

### Kapitein Rob Zwart veertig jaar in dienst

## De WAKER vaart uit wanneer andere schepen binnen blijven

Rob Zwart is een zeeman in hart en nieren, en sinds april 2006 kapitein van de WAKER. De directeur Kustwacht noemt hem zijn meest betrouwbare varende eenheid, die met elke windkracht vaart: reden voor hem om aanwezig te zijn bij het veertigjarig jubileum van de kapitein. Maar wat blijkt? De jubilaris is al 41 jaar en één dag in dienst.

Eén keer per jaar eert Svitzer Salvage haar jubilarissen. Dit in IJmuiden gevestigde bedrijf is de particuliere eigenaar van de WAKER en Rob's werkgever. Natuurlijk was de kapitein – als één van de twee jubilarissen die 40 jaar in dienst zijn – uitgenodigd voor de jubileumbijeenkomst in 2008. Nou had hij op die dag dienst als kapitein op de WAKER. 'Je denkt toch niet dat ik daarvoor naar binnen kom', was de hem kenmerkende reactie. Zaken gaan voor het meisje! Vandaar deze verlate jubileumbijeenkomst in januari 2009.



### Uitvaartverzekering

In de winter is de WAKER meestal zo'n 60 procent van de tijd op zee, maar op deze rustige dag in januari ligt hij in de haven van Den Helder. De jubileumbijeenkomst op het schip is met zes gasten



Oorringen met anker, uit de collectie van het Zuiderzeemuseum.

uiterst bescheiden te noemen conform de wens van de jubilaris, die zelf de koffie en thee serveert. Hij ontkomt echter toch niet aan een jubileumspeech van Geert Eikelboom, *chief operational officer* van Svitzer Salvage. Geert roemt Rob's ongelooflijke kennis van zaken. 'De WAKER gaat naar buiten als wij het liefst binnen zijn. Toch hebben we daar alle vertrouwen in, omdat je zo'n goede kapitein bent.' Geert wijst op de stijl van de zeeman ('zo geleerd, zo moet het'), met ook duidelijke uiterlijke stijlkenmerken: voorheen oorbellen en lang haar, nu resteert nog de karakteristieke snor. Daarop vraagt Rob de aanwezigen of zij weten wat de reden van die oorbellen was? 'Nee? Nou, dat was vroeger



een soort uitvaartverzekering. Die gouden oorbellen dienden om de uitvaart en grafsteen van een onbekende, aangespoelde zeeman te betalen.' Een zeeman houdt altijd rekening met de dood: de zee geeft, de zee neemt. Ook diens tatoeages zijn niet zonder betekenis, maar bedoeld om duidelijk te maken waar hij vandaan komt.

### De Ruyter-medaille

De jubilaris heeft in die veertig jaar op meerdere schepen gevaren, sinds juli 1980 als kapitein. Geert haalt een noemenswaardige gebeurtenis naar boven uit diens lange carrière, de redding van 93 drenkelingen van een offshore schip in de Zuid-Chinese zee in 1991. Daarvoor heeft Rob de De Ruyter-medaille ontvangen, maar hij is daar zelf wat kritisch over: 'De sleep is er onderdoor gegaan.'

Geert maakt zich zorgen of kennis en inzet zullen overgaan op een volgende generatie. 'Hoe leiden we

op lange termijn in de BV Nederland mensen op? Als Svitzer Salvage beraden we ons op de diensten die we willen leveren in een veranderende wereld, met windturbineparken op zee, kano's die de zee oversteken en dergelijke. Mensen als Rob blijven absoluut onmisbaar.' Vervolgens overhandigt Geert de jubilaris een dinerbon en pluimcadeau (bon die naar eigen inzicht kan worden besteed).

### Verse haring

Kustwachtplanner Frank de Ridder verrast Rob met een niet-officiële handgemaakte marinepet. Beide mannen kennen elkaar al lang en hebben elke maandagochtend telefonisch contact, 'heel gezellig als Feyenoord gewonnen heeft!' Ze kennen elkaars gewoonten, getuige de verse haring die Frank voor Rob gehaald heeft en die meteen wordt geconsumeerd. Van directeur Kustwacht Jankees Trimpe Burger krijgt Rob tot slot van de gezellige koffiebijeenkomst de kustwachtpen voor zijn zeer gewaardeerde inzet voor kustwachttaken.

KWC watch officer Yvonne van Grondelle:

## Paniek hulpvrager zoveel mogelijk beteugelen

Ze had graag willen varen, maar daar is helaas niets van gekomen. Op de Zeevaartschool te Rotterdam volgde ze een opleiding tot radiotelegrafist. Yvonne van Grondelle, in 1974 begonnen bij Scheveningen Radio, werkt vanaf 1989 bij de Kustwacht. Ze zag veel veranderen in die jaren en werkt in het KWC met de modernste apparatuur. 'Maar ik heb een scherp gehoor en thuis heb ik nog steeds ontvangers en seinsleutels, dat vind ik leuk.'

Yvonne houdt van de niet-ambtelijke sfeer in het Kustwachtcentrum. 'Het samen doen blijft leuk, ik ga altijd met plezier naar mijn werk.' Ze vertelt honderduit. Tijdens haar werk is ze echter de rust zelve. 'Mensen die hulp vragen, zijn soms in paniek. Ik kan er niet naar toe zwemmen, dus ik moet ze hier vandaan zo goed mogelijk helpen.' Dat doet Yvonne onder andere door vragen te stellen. 'Vorig jaar bijvoorbeeld belt een jachtje ons via de gsm vanaf het IJsselmeer en meldt dat het in moeilijkheden is. Vaak wordt onderschat hoe het daar kan spoken en mensen zijn niet altijd goed voorbe-



reid. Paniek, want hoge golven hebben het raam van de stuurhut kapotgeslagen en het jachtje gaat behoorlijk te keer. Ze vrezen voor hun leven. Ik vraag naar hun positie, maar die weten ze niet. Dus informeer ik naar de haven van waaruit ze zijn vertrokken en vraag door, om zo hun locatie te achterhalen. Ik geef ook aanwijzingen: 'Hebben jullie zwemvesten aan? Nee, nou doe dat dan eerst. En als je er een over hebt, doe ook de hond een zwemvest aan.' (Ik hou erg van dieren.) Ik probeer de lijn open te houden om het contact niet te verliezen. Ik vertel dat een reddingsboot onderweg is, want die is intussen door een collega hier gealarmeerd. Zo probeer

ik de mensen aan boord kalm te houden. Het scheelt wel dat ik vroeger zelf heb gezeild. Mensen zijn vaak heel dankbaar als alles goed is afgelopen en ze sturen ons nog wel eens een bedankbriefje.'

### Stand-by in A-dienst

Vandaag heeft Yvonne een zogenaamde A-dienst. Dat houdt in dat ze stand-by is en alleen bij drukte achter de desk plaatsneemt. Zo heeft ze tijd om administratieve klussen te doen of wat te oefenen met de diverse programma's waar de Kustwacht mee werkt. 'Lekker om eens rustig te oefenen met dingen die je niet dagelijks doet, er zitten zoveel mogelijkheden in de

## 'Rustig blijven, want je kunt er niet naartoe zwemmen'

programma's.' De Kustwacht heeft in het KWC – naast de desk voor de handhavers – voor de dienstverlenende taken continu een ploeg van drie *watch officers* en een *duty officer* aan het werk. In totaal zijn er zeven ploegen. 'De ploegen worden geleidelijk aan verjongd, ook komen er meer vrouwen in dienst. Momenteel zijn drie mensen in opleiding. Het was even wennen, want onze generatie heeft de Kustwacht als het ware opgestart. Maar het is heel goed, jonge mensen brengen nieuwe ideeën mee om de Kustwacht verder uit te bouwen.' Zo mag wat Yvonne betreft de public relations wel worden uitgebreid. 'Ik ben er best trots op, we hebben een goed bedrijf.'

### Nuccers en vuurwerk

Tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode is het vrij rustig geweest, vertelt Yvonne. 'Bij noordwestenwind heb je nog wel eens dat gezagvoerders hun schip niet meer onder controle hebben of gaan drijven omdat de machines zijn uitgevallen. *Not under command*, een Nuccertje noemen we dat. We praten veel in afkortingen, iedereen weet wat je ermee bedoelt. Ook kwam er af en toe een melding van een waargenomen noodsignaal, waarbij het later om gewoon vuurwerk bleek te gaan. Maar we zoeken het altijd uit en als we tijd hebben bellen we de melders terug om te vertellen wat het is geweest.'

### Procedures en improviseren

Uit het verhaal van Yvonne wordt duidelijk, dat de KWC'ers gebruikmaken van vaste procedures en actieplannen als er een incident is. 'Als er bijvoorbeeld een man overboord is geslagen, voeren we zoveel mogelijk gegevens in het programma SARIS (*Search and Rescue*

*Information System*) in. Denk aan positie van overboord gaan, windsterkte en -richting, en stroomgegevens. Op basis van deze gegevens berekent het programma in welk gebied en met welke track de helikopter of reddingsboot de man moet gaan zoeken en dat geven wij weer aan hen door. Een heel mooi systeem ter ondersteuning van de zoekactie.'

Niet altijd leveren de systemen het gewenste resultaat en dan worden de *watch officers* inventief. 'Gisteren nog,' zegt Yvonne, 'krijg ik via een alertlijn verbinding met een schip. Ik zie een nummer, maar hoor geen geluid. Het schip belt met een Inmarsat M (apparatuur voor digitale telefonie, fax en dataverkeer via een satelliet). Ik probeer terug te bellen en zoek gegevens op in de database, maar krijg alsnog geen contact. Als de vaste procedures geen resultaat opleveren, gaan we improviseren. We ontdekken via Google dat het om een miljoenenjacht gaat en zoeken naar andere contactmogelijkheden. Dan zit helaas mijn dienst erop en moet ik de zaak overdragen aan mijn collega. Omdat het schip de Maltezer nationaliteit heeft, zoekt hij contact met het RCC Malta (*Rescue Co-ordination Centre*), dat echter ook geen verbinding met het schip krijgt. Waarschijnlijk was het loos alarm, maar we zoeken zoiets toch voor zover mogelijk uit.' Later bleek dat het schip *safe and sound* in de haven van Nice lag.

### Nieuwe ideeën door samenwerking

De apparatuur, software en procedures waar de KWC'ers mee werken, zijn regelmatig onderwerp van onderling overleg. Yvonne zit in de OIS-groep (*Operationele Informatie Systemen*) die regelmatig bespreekt hoe het beter kan. Dat kan leiden tot aanpassing van een procedure of actieplan. Van elke ploeg maken één of twee medewerkers deel uit van de OIS-groep. De procedures die voorheen op papier waren beschreven, zijn door hen ingevoerd in het programma Vision. 'Als je een type incident invoert, bijvoorbeeld man overboord, dan krijg je nu direct de procedure in beeld: welke acties je moet ondernemen, welke mensen je moet informeren en dergelijke. Ook kun je mailen, faxen en telexen vanuit Vision.'

We trainen regelmatig met de diverse programma's aan de hand van scenario's, gemaakt door Bureau Opleidingen. De druk wordt dan opgevoerd en er komen altijd weer punten uit die we ter discussie stellen. Er lijkt ook altijd meer verkeer te gaan dan in het echt, maar ik vind het heerlijk om met de ploeg samen te werken. Het levert steeds weer nieuwe ideeën op om een goed product neer te zetten'.

# Eerste convenant Kustwacht, KNRM en Veiligheidsregio ondertekend

In de loop van 2009 wordt rampen- en incidentenbestrijding, ook op de ruime binnenwateren, een verantwoordelijkheid van de Veiligheidsregio's. Dit betreft ook het redden van mensen op het water, waarvoor nu de Kustwacht verantwoordelijk is.

Deze wijziging is een gevolg van de nieuwe Wet veiligheidsregio's. Een Veiligheidsregio wordt ingesteld door gemeenten in een regio. Op de ruime binnenwateren ligt de verantwoordelijkheid nu bij de Kustwacht, met als hoofduitvoerder op het water de KNRM. Het ligt voor de hand – en de minister van Binnenlandse Zaken adviseert dat ook – om deze taak neer te leggen bij de organisaties die daarvoor het best zijn uitgerust.

De Kustwacht en de KNRM hebben, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Wet veiligheidsregio's, een convenant voorbereid, waarin zij heldere afspraken maken met de Veiligheidsregio over hun dienstverlening op het gebied van Search and Rescue (SAR) en maritieme hulpverlening. De afspraken betreffen zowel de voorbereidings-, repressie- als nazorgfase van de rampenbestrijding.

Op zaterdag 17 januari is het eerste convenant ondertekend, tussen de KW/KNRM en de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. De ondertekening vond plaats in het Zuiderzeemuseum, bij gelegenheid van de opening van het nieuwe boothuis van het KNRM-reddingsstation Enkhuizen, dat vlak bij het museum ligt.



*Vlnr: voor de KNRM tekende directeur Roemer Boogaard, voor de Veiligheidsregio de burgemeester van Alkmaar, P.M. Bruinooge, en voor de KW directeur Jankees Trimpe Burger.*

## Veiligheidsregio: één regionale bestuurlijke regie

De minister heeft zich ten doel gesteld om voor eind 2009 de rampenbestrijding op orde te brengen en te komen tot professioneel georganiseerde veiligheidsregio's, waardoor de burgers in ons land beter worden beschermd tegen de risico's van brand, rampen en crises. Bovendien kunnen zij een betere hulpverlening en nazorg krijgen als zij onverhoopt toch slachtoffer worden van zo'n incident. De Wet veiligheidsregio's streeft een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige organisatie na van de brandweezorg, geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen, rampenbestrijding en crisisbeheersing, en dit alles onder één regionale bestuurlijke regie. Dit vergroot de bestuurlijke en operationele slagkracht.

Kustwacht en KNRM verwachten nog dit jaar met de overige vijftien veiligheidsregio's waar zij al de SAR-taak invullen, eenzelfde convenant te kunnen ondertekenen.

Na het ondertekenen viel KW-directeur Jankees Trimpe Burger de eer ten deel om het boothuis met inpandige haven te openen. In zijn toespraak onderstreepte hij het grote respect dat de Kustwacht heeft voor de vrijwilligers van de KNRM. 'In situaties dat iedereen van het water afgaat in verband met het weer, varen zij juist uit om degenen die in de problemen zijn gekomen in veiligheid te brengen.' De directeur ontving als herinnering een prachtige ingelijste foto van de reddingsboot Hendrika Theodara van Enkhuizen.

## Colofon

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

**Uitgave:** Kustwacht Nederland  
(0223) 65 83 33 / 34

**Redactie:** Kustwachtcentrum:  
Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse  
Openbaar Ministerie Functioneel Parket:  
Marcel Smit  
Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel  
BCP: Isabel Couwenberg

**Fotografie:** Isabel Couwenberg, KNRM, Peter Verburg