



# Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

## INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Brand op de Waker
- 4 | EVALUATIE OEFENING LIVEX'09
- 8 | 10 vragen aan Jan Hazen
- 9 | Veiligheidsconcept Noordzee.
- 11 | Kustwacht ondersteunt Belgische collega's bij opleiding MRCC operators
- 12 | Redactielid Marcel Smit neemt afscheid van de Kustwacht

## Brand op de Waker

**Niet altijd haalt de Kustwacht het NOS journaal. Toen dat op 7 september jl. wel gebeurde, was het bijbehorende beeld bepaald niet wat de Kustwacht graag wil laten zien. Integendeel zelfs. In plaats van hulp te verlenen stond het Kustwachtschip de "Waker" zelf in brand. Een verslag vanuit het Kustwachtcentrum zelf.**

Jaarlijks komen er rond de 1600 meldingen binnen op het KWC van schepen die een probleem hebben. Dat kan variëren van een recreant die aan de grond is gelopen of de weg kwijt is, tot een koopvaardijship dat op drift is geraakt of zinkende is. Op alle meldingen reageren we onmiddellijk en starten we de hulpverlening op. We werken procedures af en doen er alles aan om mens en middel te redden, of in veiligheid te brengen. Voor de hulpverlening beschikken we als KWC over diverse middelen die we in kunnen zetten, te weten: Kustwachtvaartuigen, reddingboten, helikopters en vliegtuigen, of we roepen de hulp in van passerende scheepvaart. Je staat er eigenlijk nooit bij stil dat ook die middelen in de problemen kunnen komen. En als dat dan gebeurt, kijk je daar toch even van op. Het is anders. Een eigen schip met mensen aan boord die je kent.

Zij die er bij nacht en ontij op uittrekken om hulp te verlenen, zijn nu zelf in nood. Op 7 september jl. 18.10 uur komt een melding binnen dat "Kustwachtvaartuig de Waker" brand heeft in de machinekamer. De "Waker" is een Emergency Towing Vessel (ETV) dat bij windkracht 5 Bf of meer altijd op zee is. Het schip voer op dat moment 6 mijl noord van Vlieland. Men zag nog wel kans het schip daar ten anker te brengen. Het KWC reageerde direct door diverse reddingboten te alarmeren. Verder meldde zich de "Holland", de vroegere bergingssleepboot van de Firma Doeksen. De Holland is nu een museumschip en heel toevallig voer het op dat moment in de nabijheid van de "Waker". Ook een bergingsbedrijf van Terschelling was snel ter plaatse met twee hulpverleningsvaartuigen. "Hr.Ms.Mercur" van de Koninklijke Marine voer in de buurt en bood ook direct hulp aan. De situatie zag er meteen ernstig uit. Er was een enorme rookontwikkeling en de temperatuur in de machinekamer was erg hoog. De gezagvoerder van de "Waker" besloot al snel het merendeel van zijn bemanning te evacueren. Zij werden met een reddingboot overgebracht naar de "Mercur". De kapitein bleef zelf met de 1e stuurman en een medewerker van het bergingsbedrijf aan boord. Vanaf Terschelling werd brandweerpersoneel aangevoerd met het betonningsvaartuig "Terschelling" en vanaf de





de "Waker" wordt naar Den Helder gesleept.

"Mercur" werd ook een brandbestrijdingsploeg overgezet op de "Waker". In de loop van de avond werden ook drie personen van RISC (Rotterdam International Safety Center) aan boord van de "Waker" gebracht. RISC is een bedrijf dat veiligheids-, overlevings- en brandbestrijdings trainingen verzorgt op o.a. maritiem gebied. De "Terschelling" en diverse reddingsboten probeerden ondertussen de scheepshuid te koelen en de "Mercur" nam op verzoek van het KWC de On-Scene Coördinator taak op zich. Op het Kustwachtcentrum was het inmiddels een drukte van belang. Het adrenalinepeil steeg. Er was niet alleen veel radioverkeer met de On-Scene Coördinator, maar ook dienden diverse instanties te worden geïnformeerd. Meerdere Kustwachtmedewerkers werden opgepiept en Bureau Voorlichting werd geactiveerd. Er was namelijk een snel toenemende belangstelling van de pers.

Rond middernacht was de situatie zodanig dat diverse eenheden terug naar hun respectievelijke stations konden en nam het Kustwachtschip de "Barend Biesheuvel" de On-Scene Coördinator taak over. De "Terschelling" en een bergingsboot bleven ter plaatse. De "Waker" was inmiddels een "dood" schip. Er werd besloten om het schip de volgende dag naar Den Helder te slepen. Met behulp van de sleepboten "Simpson" en "Svitzer Marken" werd op 8 september de "Waker" teruggebracht naar Den Helder. Geen binnenkomst die normaal is voor de "Waker". Van hulpverlener was het schip nu hulpbehoevend. Enkele dagen later was ondergetekende (Peter Verburg) in de gelegenheid de schade in ogenschouw te nemen. In een deels zwart geblakerde machinekamer was het al gauw duidelijk dat de schade aanzienlijk was. In de opbouw was geen brandschade, maar wel veel



roetneerslag. Hierdoor was veel apparatuur, meubilair en bekleding aangetast. Uiteindelijk kwam eind september de mededeling dat de "Waker" Constructive Total Loss (CTL) was. Ofwel, de kosten van de reparatie dekken de verzekerde waarde van het schip niet meer. We moeten als Kustwacht dus afscheid nemen van onze "Waker". Het schip heeft 14 jaar op de Noordzee gevaren en vele malen assistentie verleend bij scheepsongelukken, zoals laatst nog bij de aanvaring voor Rotterdam tussen de "MSC Nikita" en de "Nirint Pride". Daarnaast voerde het visserij- en bemanningscontroles uit, kon het ingezet worden bij de oliebestrijding, zeeverkeersonderzoek en

scheepvaart verkeersbegeleiding en oefende het wekelijks met de Lynx helikopters van Defensie. Het is zaak om zo snel mogelijk een vervangend schip te vinden. De Kustwacht wil permanente beschikbaarheid van een ETV als de windkracht 5 Bf of meer is. Voor de korte termijn is de havensleepboot "Svitzer Marken" in Den Helder gestationeerd. Deze is echter ongeschikt om dienst te doen als ETV (Emergency Towing Vessel). Er wordt op dit moment gezocht naar een adequate vervanger voor de "Waker". De grote urgentie hiervan is voor iedereen duidelijk.

## Een korte geschiedenis van het schip:

In 1977 kwam "De Waker" van de werf van Verolme in Heusden als "Smit Houston" voor Smit Internationale en heeft in die hoedanigheid gevaren tot 1990. In dat jaar verkocht Smit het schip aan Greenpeace. Na een verbouwing, waarbij de accommodatie werd verlengd en een helidek werd geplaatst, kwam het weer in de vaart als "Solo". De bedoeling van Greenpeace was om het schip vooral in de Noordzee in te zetten ter voorkoming van milieurampen die een bedreiging zouden kunnen vormen voor o.a. de Waddenzee. In 1995 heeft Greenpeace samen met drie sleepvaart- en bergingsbedrijven (Smit Internationale, Wijsmuller en ITC Management) het schip in een werkmaatschappij (SWI) geplaatst en voor twee jaar verhuurd aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die het als "Waker" onderbracht bij de Kustwacht. Er was, in geval van calamiteiten, al jaren gebrek aan sleepbootcapaciteit op de Noordzee.

Twee jaar later is de "Waker" weer verkocht aan de Firma SmitWijs (een samengaan op sleepvaartgebied van Smit en Wijsmuller) en is het contract met de overheid verlengd met vijf jaar. In de loop van de jaren is het contract nogmaals een aantal keren verlengd tot uiterlijk 1 januari 2014. In 2008 besluit Smit te stoppen met sleep activiteiten en zich vooral te richten op berging. De "Waker" wordt, samen met de nog resterende Smit sleepboten ("SmitWijs Rotterdam", "SmitWijs London" en "SmitWijs Singapore") overgedragen aan de Firma Svitzer Salvage in IJmuiden die enkele jaren daarvoor Wijsmuller had overgenomen.

Met dank aan Peter Verburg



## EVALUATIE OEFENING LIVEX'09

Het evaluatierapport van de oefening LIVEX'09 is in het laatste stadium van de afronding. Het heeft een tijdje geduurd voordat het rapport opgesteld en akkoord bevonden is door de stuurgroep. Binnenkort zal het rapport aangeboden worden aan de betrokken partijen in de Nederlandse en Engelse taal. In grote lijnen wordt in dit artikel geschetst wat het evaluatierapport zal inhouden

Waar het ging het allemaal ook weer over en waarom hebben wij een zo grote oefening gedraaid? Wat was het doel, wat zijn de resultaten en wat zijn de actiepunten?

### Aanleiding

(Inter)nationale wet- en regelgeving (SOLAS, Safety of Life at Sea) stelt dat passagiersschepen op vaste routes een plan aan boord moeten hebben dat de samenwerking ten tijde van een incident beschrijft met de aangewezen SAR organisatie, het zogeheten *SAR co-operation plan*. In dit plan staat dat er regelmatig geoefend moet worden.

De reden van de oefening is als volgt: De Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Jaarlijks vinden er voor de Nederlandse kust ongeveer 250.000 scheepsbewegingen plaats. Iets minder dan de helft van deze schepen brengt een bezoek aan de Nederlandse havens en hier vallen ook de passagiersschepen onder die een verbinding onderhouden met Groot-Brittannië.

Hoe we deze oefeningen invullen is aan de maatschappij en de SAR organisatie. Het Kustwachtcentrum heeft communicatie- en papieren oefeningen gehouden om aan deze verplichting te voldoen. De laatste gehouden MAREX (Maritime Exercise) was van 2003. Een audit in 2007, gehouden door de IMO (International Maritime Organization), heeft toen terecht de aantekening opgeleverd dat wij niet (meer) voldeden aan deze jaarlijkse oefenverplichting. Inmiddels is eind 2008 een MAREX gehouden, een papieren oefening als voorbereiding op de live oefening van 2009.

Op zaterdag 16 mei jl. vond de oefening LIVEX'09 plaats. DFDS Seaways was eind 2007 benaderd of één van haar schepen aan de oefening kon meedoen. Deze maatschappij stelde toen haar schip de 'King of Scandinavia' gedurende een aantal uren beschikbaar, door de cruise ferry na binnenkomst te IJmuiden en voor vertrek weer naar Newcastle de gelegenheid te geven om mee te doen aan de oefening. Het was de eerste keer dat in Nederland een dergelijke oefening



op zee plaatsvond. In nummer 3/2009 van Kustwacht op Koers staat beschreven hoe de oefening op deze dag is verlopen.

Aan de oefening is een lang traject van voorbereiding voorafgegaan. Alle betrokken land- en zee partijen hebben samen het draaiboek en de veiligheidsplannen opgesteld. De werkgroep Logistiek had een enorme uitdaging om ervoor te zorgen dat op zaterdag 16 mei alles 'op rolletjes' liep. De samenwerking in deze werkgroepen is bijzonder goed verlopen en dat is al één van de winstpunten van de oefening.

### Doelstellingen

Het hoofddoel van de oefening was: "multidisciplinair samenwerken tussen de verschillende land- en zee partijen bij een incident met een passagiersschip op de Noordzee dat leidt tot evacuatie op zee".

*Subdoelstellingen waren:*

- het evacueren van ongeveer 400 personen met reddingboten en binnen drie uur aan wal brengen;

- het redden van 50 personen uit reddingsvloten en binnen drie uur aan wal brengen;
- het hoïsten van 50 personen door een helikopter en binnen drie uur aan wal brengen.

De oefening had een oriënterend karakter en moest leiden tot meer bewustwording: wat betekent een dergelijk scenario voor de samenwerking tussen land- en zee partijen binnen de teams en tussen de teams en welk vervolg dient deze oefening te krijgen?

Het was de eerste keer dat er in deze samenstelling geoefend werd om met elkaar te ontdekken wat de aandachtspunten zijn voor de samenwerking. Wat zijn nu de voorwaarden voor succesvol samenwerken bij een dergelijk incident?

### Evaluatie opzet

Voor de opzet en uitvoering van de evaluatie is extra ondersteuning geleverd in de vorm van externe expertise door het Veiligheidsbureau van

Kennemerland. Deze steun is zeer waardevol en leerzaam gebleken bij het opstellen van het evaluatieplan en de uitwerking van de evaluatie.

Om goed te kunnen evalueren moet al in een vroeg stadium bekend zijn wat de oefendoelen zijn en hoe de evaluatie opzet zal zijn om een zo hoog rendement uit de oefening te kunnen halen.

Evaluatie is niet het sluitstuk van de oefening, maar is het begin van de voorbereiding.

Er is gekozen voor het evalueren van de multidisciplinaire samenwerking in en tussen de teams. De deelnemende partijen hebben zelf de evaluatie van hun eigen processen (mono) verzorgd en zijn punten die van belang zijn voor de multidisciplinaire samenwerking meegenomen in het evaluatierapport.

Welke multidisciplinaire teams zijn geëvalueerd? Het ging om het CoPI (Commando Plaats Incident), BT (Beleidsteam), OT (Operationeel Team), OSC (On Scene Co-ordinator), ACO (Aircraft Co-ordinator), DFDS Seaways 'King of Scandinavia', Opganglocatie Gemeente Velsen, Kustwachtcentrum OT en, Kustwachtcentrum CCC (Communicatie Coördinatie Centrum). In elk van de teams was een multidisciplinaire evaluator aanwezig en is er op drie manieren informatie ingewonnen. De evaluator heeft zijn/haar bevindingen in een observatieformulier verwerkt. Er is direct na de oefening gevraagd aan de deelnemers wat naar hun idee het resultaat was van de multidisciplinaire samenwerking en met behulp van

een bull's eye (dartboard idee) kon snel de waardering gemeten worden over de samenwerking in en tussen de teams. Al deze gegevens zijn daarna verwerkt in het evaluatierapport.

#### Conclusies en aanbevelingen

We kunnen constateren dat het hoofddoel is gehaald. De evaluatie van de oefening heeft geleid tot een overzicht van voorwaarden voor succesvol multidisciplinair samenwerken die vertaald zijn in aanbevelingen voor planvorming, professionalisering en faciliteiten. Daarnaast is een aantal extra conclusies te trekken uit de multi- en monodisciplinaire evaluaties, de nabesprekingen en individuele impressies. Ingedeeld naar de vier basisvereisten crisisbeheersing zijn dat de volgende punten:

##### Melding en alarmering:

- Het is van groot belang dat de eerste melding zo volledig mogelijk wordt doorgegeven aan de meldkamer van de betrokken Veiligheidsregio door het Kustwachtcentrum. Hiermee kan de Veiligheidsregio op goede manier opschalen en de hulpverlening aan de landzijde in gang zetten

##### Opschaling:

- Houd elkaar op de hoogte van de mate van opschaling, men moet weten in welke situatie men opereert.

##### Leiding en Coördinatie:

- Kennis hebben van elkaars taken, stem overlegmomenten af en houd het kort en bondig.

- Liaisons in de verschillende teams van betrokken land- en zee partijen zijn zeer nuttig, het vergemakkelijkt het communiceren met elkaar en er kan kennis worden overgedragen.
- Het aanlanden vanuit zee van grote aantallen personen moet goed worden afgestemd tussen land- en zee partijen; zo is het opvangen en registeren van personen van groot belang om er zeker van te zijn of de passagiers- en bemanningslijsten overeenkomen met het aantal mensen dat is aangeland. Wie houdt de aantallen personen bij die via verschillende manieren aan wal komen. Het Kustwachtcentrum moet daar het overzicht over kunnen houden.

##### Informatiemanagement:

- Mis geen informatie, weet hoe iedereen te bereiken is en hoe gecommuniceerd wordt, bijvoorbeeld door situatierapporten.

De subdoelstellingen, het evacueren van de passagiers en binnen drie uur aan de wal brengen en overgedragen aan de autoriteiten per reddingboot, helikopter zijn niet volledig behaald omdat de oefenleiding uit veiligheidsoverwegingen in goed overleg met de GHOR de evacuatie van figuranten vanaf het schip om 14.15 u heeft gestopt. Ook speelden de veiligheidsvoorschriften een rol bij het aantal passagiers dat aan boord van de reddingboten en helikopters werd genomen. Deze voorschriften waren in het draaiboek en het veiligheidsplan vermeld. In het evaluatie rapport wordt dieper ingegaan op de conclusies en aanbevelingen.

De aanbevelingen zijn onderverdeeld in de categorieën professionalisering, planvorming, faciliteiten en oefenopzet. Deze zijn vertaald in te ondernemen acties. In de bijlagen van het evaluatierapport wordt onder andere aangegeven wat de kunstmatigheden in de oefening waren, wat de aandachtspunten oefentechnisch zijn geweest en de opmerkingen die gemaakt zijn door de verschillende teams. De voorbereiding van deze oefening heeft iets meer dan een jaar geduurd, het was een nuttige en leerzame periode. Het heeft de samenwerking tussen de land- en zee partijen bevorderd en is de kennis van en over elkaar gegroeid. Het Kustwachtcentrum organiseerde voor de eerste keer een dergelijk grote oefening. De succesvolle voorbereiding, uitvoering en evaluatie kwam tot stand met medewerking en inzet van de Veiligheidsregio Kennemerland, de Koninklijke Nederlands Redding Maatschappij, het Centraal Nautisch Beheer Amsterdam en alle partijen die in de werkgroepen vertegenwoordigd waren. In het evaluatierapport staan alle deelnemende partijen vermeld, het is een indrukwekkende lijst. LIVEX'09 is succesvol verlopen, de inzet van iedereen werd en is zeer gewaardeerd!

Met dank aan:

Anja Nachtegaal  
Projectleider LIVEX'09  
Kustwachtcentrum Den Helder



# 10 vragen aan Jan Hazen



De Kustwacht heeft de laatste maanden meerdere nieuwe medewerkers mogen verwelkomen en ook op dit moment zijn er weer mensen in opleiding. Zonder compleet te willen zijn, stellen wij u in de komende edities van Kustwacht op Koers enkele nieuwe collega's voor door middel van 10 vragen

**Jan Hazen, douaneliaison**

## 1. Jan, wat doe je precies bij de Kustwacht

Als douaneliaison behartig ik de douanebelangen binnen de Kustwachtorganisatie en omgekeerd de Kustwachtbelangen binnen de douaneorganisatie. Dit in de breedste zin van het woord. Dus van beleidsmatig meedenken, adviseren, contact houden met de opstappers tot het eenvoudig regelen van kleine probleempjes. Dus van ambassadeur tot oliemannetje.

## 2. Wat deed je hiervoor?/ Welke functie had je hiervoor?

Ik ben 31 jaar geleden als aspirant douaneambtenaar gestart in de Rotterdamse haven. Nadat ik in 1985 de verificatieopleiding heb afgerond ben ik richting Schiphol vertrokken en sindsdien altijd in die regio in verschillende management- en staffuncties werkzaam

geweest. Waaronder ook 7 jaar bij de "blauwe" Belastingdienst. Mijn laatste functie was die van tactisch teamleider bij de unit FT Land & Zee, (de unit waar ook de douaneopstappers onder vallen). Ik was daar verantwoordelijk voor de planning, verantwoording en de middelen.

## 3. Wat verwacht je van deze baan?

Dat ik vanuit de liaison functie kan bijdragen aan een verdere ontwikkeling van de Kustwacht, waarbij de douanebelangen gewaarborgd zijn en ook de douane zichtbaar blijft. We zijn als douane immers vanaf het begin altijd zeer loyaal geweest aan de Kustwachtorganisatie. Door de komende reorganisatie van de douane staan verhoudingen wel eens onder druk. Voor mij de uitdaging om hier alert op te zijn en plooiën glad te strijken. Voor mezelf vind ik het fijn dat ik zo om de 3 jaar van plek en/of functie kan wisselen, dat houdt je fris. Ik hoop de komende periode dan ook weer veel nieuwe kennis en ervaring op te doen.

## 4. Wat verwacht je van je collega's?

Betrokkenheid bij het werk en de wil om samen te werken om de organisatie vooruit te helpen. Maar ook persoonlijke aandacht voor en plezier met elkaar.

Voor mij is het namelijk ontzettend belangrijk dat je elke dag met plezier naar je werk kunt gaan. Het werk is immers een groot deel van je leven en het zou toch doodzonde zijn om dat in chagrijn te moeten doen.

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

Ik zou het KWC graag wat dichterbij mijn woonplaats De Kwakel willen plaatsen. (Ijmuiden ???) 1\_uur enkele reis in de auto is toch wel erg lang.

## 6. Wat zijn je hobby's?

Ik heb een grote groentetuin waar ik heel veel tijd en energie in stop en gelukkig ook heel veel lekkere groenten vanaf haal. Daarnaast ben ik politiek actief en hoop volgend voorjaar in de gemeenteraad van Uithoorn gekozen te worden. Verder lekker luieren in de tuin met een boek, voor de televisie hangen, rommelen in en om het huis en natuurlijk op zijn tijd naar het café!

## 7. Waar erger je je aan bij jezelf.

Ik wil vaak veel dingen tegelijk en heb dan niet altijd het geduld om ook alles helemaal af te maken. Daardoor blijft er wel eens iets veel te lang liggen, waarbij ik me dan vervolgens ontzettend aan mezelf kan irriteren. Daarnaast ben ik erg slecht in het onthouden van namen en dat is voor mijn werk niet altijd even handig.

## 8. wat niemand over mij weet is... of wel:

Vertel eens iets verrassends over jezelf, iets wat mensen niet bij je zouden verwachten? Samen met mijn vrouw volg ik voor het 2e jaar dansles en ben natuurlijk een enorm talent. (svp niet bij mijn vrouw navragen) Ik zit dan ook met veel ongeduld te wachten tot er eens een leuk personeelsfeest voor de Kustwachtmedewerkers met partners wordt georganiseerd zodat ik het ook kan bewijzen.

## 9. Maak de volgende zin af: Als ik 's-ochtends het gebouw van de Kustwacht binnen loop, denk ik: hé eindelijk koffie!

10. Aan welke collega moeten wij deze vragen de volgende keer stellen en waarom Martine Vader. Martine is staffunctionaris en dat is binnen het KWC een nieuwe functie. Voor het KWC een heel belangrijke functie. Vanuit mijn eigen ervaring weet ik echter dat veel mensen eigenlijk geen idee hebben wat een staffunctionaris nou eigenlijk doet. En ik ben eigenlijk wel benieuwd hoe ze haar eerste maanden ervaren heeft.

*Veiligheidsconcept Noordzee.*

## Contouren worden zichtbaar.

Op 15 juli jl. werd de tweede oefendag in het kader van het Veiligheidsconcept Noordzee gehouden op het Kustwachtcentrum te Den Helder. Informatieambtenaren van zes bij de Kustwacht betrokken diensten gingen aan de slag met een aantal scenario's. Voornaamste doel van de oefening is het testen van het concept dat het afgelopen jaar ontwikkeld is. Het concept moet een bijdrage gaan leveren aan de veiligheid van Nederland, zowel op het gebied van safety als security. De oefening werd nauwlettend gadeslagen door leden van de projectgroep Veiligheidsconcept Noordzee.

Tijdens de tweede oefendag gingen informatieambtenaren van zes bij de Kustwacht betrokken diensten aan de slag met een aantal scenario's. Voornaamste doel van de oefening is het testen van het concept dat het afgelopen jaar ontwikkeld is. Het concept moet een bijdrage gaan leveren aan de

veiligheid van Nederland, zowel op het gebied van safety als security. De oefening werd nauwlettend gadeslagen door leden van de projectgroep Veiligheidsconcept Noordzee. In 2006 nam het kabinet het besluit tot instelling van de Kustwacht Nederland en gaf hierbij aan dat er een Veiligheidsconcept voor de Noordzee (kortweg VCN) moest komen. De Raad voor de Kustwacht nam het initiatief en een eerste interdepartementale werkgroep ging aan de slag. De conclusies en aanbevelingen van deze werkgroep waren duidelijk: De binnen de Kustwacht opererende diensten verzamelen heel veel informatie voor hun eigen taken, maar delen en analyseren deze informatie niet op een gestructureerde wijze met elkaar. Hierdoor is er teveel verbrokkeling en wordt vaak ook dubbel werk gedaan. Al snel bleek dat de individuele informatie van één dienst onvoldoende was voor controle, maar na "stapeling" van de informatie van de diensten was controle vaak

vanzelfsprekend. Gevolg van deze stapeling is, dat er een duidelijker beeld ontstaat van de veiligheids-situatie op de Noordzee met betrekking tot scheepvaart en andere activiteiten. Dit betreft zowel 'safety' als 'security'. "Dit kan en moet beter en deze kans moet benut worden", zal men toen gedacht hebben, want al snel hierna werd binnen de Raad besloten dat het ministerie van Binnenlandse Zaken het initiatief zal nemen tot uitwerking van het concept. Het Korps Landelijke Politiediensten kreeg de opdracht om samen met de overige handhavingdiensten binnen de Kustwacht een plan van aanpak op te stellen. Sinds een jaar is er een interdepartementale projectgroep aan de slag om de pilotfase van het veiligheidsconcept vorm te geven. Zo moest er een antwoord gevonden worden op de vragen: wat zijn de risico's en hoe kunnen die in kaart worden gebracht? Bovendien; hoe kan dat verbonden worden met al bestaande veiligheidsinitiatieven in eigen land en het buitenland? Zoals uit de tweede proefneming al blijkt is het proces in volle gang. Afgesproken is dat eind 2009 het eindrapport ter beschikking van de Raad komt. Daarna zal besluitvorming plaats vinden. De contouren van het VCN zijn inmiddels wel duidelijk geworden en kunnen grofweg in vier stappen worden opgedeeld:

1. detectie
2. risico profilering

3. verdeling en analyse door het 'geoefend menselijk oog'
4. informeren van verantwoordelijke dienst(en) en bevoegde autoriteiten.

Op basis van de eerste proefresultaten is er voor gekozen om daar waar mogelijk of noodzakelijk gebruik te maken van de aanwezige technische hulpmiddelen. Neem bijvoorbeeld AIS (Automatic Identification System). Dit signaal, dat schepen uitzenden, speelt een belangrijke rol bij de detectie. Door dit signaal in een geautomatiseerde omgeving te vergelijken met vooraf opgestelde risicoprofielen, ontstaat realtime en met zo min mogelijk inzet van menskracht, een beeld van 'interessante' vaartuigen, de 'hits'. Deze hits worden nader bestudeerd en veredeld door informatiespecialisten van de betrokken diensten. Dit doen we vanuit een gezamenlijk informatie knooppunt, waar de relevante systemen van de diensten direct toegankelijk zijn. Dit gebeurt gezamenlijk en gelijktijdig, met als groot voordeel dat de verschillende disciplines gelijktijdig naar de "hit" kijken. Iedere dienst voegt meteen kennis en expertise toe en dat staat dan direct ter beschikking van andere diensten. Zoals al gezegd; dit is de beoogde 'stapeling' van informatie. Tijdens de oefeningen bleek dat hierdoor, zodra het een Nederlandse haven binnenloopt, snel duidelijk werd of een schip gecontroleerd moet worden en wie dat

moest doen. Het Informatie Gestuurd Optreden, zoals de Kustwacht uiteindelijk moet werken, krijgt door het VCN meteen vorm. Ook wordt op deze wijze snel duidelijk of er risico's te verwachten zijn op het gebied van de 'security'. Klopt alles met betrekking tot reisschema, bemanning en lading bijvoorbeeld? Bij afwijkingen kan een volledig dossier in redelijk korte tijd ter beschikking van de bevoegde autoriteiten worden gesteld, zodat adequate besluitvorming over de opvolging kan plaats vinden. Bovenstaande is nog geen werkelijkheid omdat, zoals gezegd, de definitieve besluitvorming nog moet plaats vinden. Maar, het moet gezegd, de twee oefeningen hebben al tot enthousiasme over het VCN geleid. Het meest in het oog springend daarbij, is de toegevoegde waarde van het gezamenlijk optrekken van de diensten in een informatie knooppunt. De oefeningen hebben in elk geval aangetoond dat het samen optrekken van de diverse diensten in Kustwacht verband de moeite loont.

#### Veiligheidsconcept Noordzee:

- Algemene Inspectie Dienst
- Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
- Douane
- Functioneel Parket
- Inspectie Verkeer en Waterstaat
- Koninklijke Marechaussee
- Koninklijke Marine
- Korps landelijke Politiediensten
- Kustwacht
- Scheepvaart Verkeers Centrum
- Zeehavenpolitie

Met dank aan Jan Kramer, secretaris project Veiligheidsconcept Noordzee

## Kustwacht ondersteunt Belgische collega's bij opleiding MRCC operators

De Belgische Kustwacht bestaat sinds 1999. Valt in Nederland de Kustwacht al onder zeven departementen, in België is de situatie nog iets ingewikkelder. Zowel federale als gewestelijke departementen zijn verantwoordelijk voor de organisatie.

Hoewel bij de oprichting van de Belgische Kustwacht gekeken was naar de Nederlandse Kustwacht organisatie, was er weinig contact tussen met name JRCC Den Helder en MRCC Oostende. In Oostende bleken er moeilijkheden te zijn met het opleidingsplan. Dat was aanleiding voor een verzoek aan de Nederlandse Kustwacht tot ondersteuning bij het opleiden van nieuwe MRCC operators. In het kader hiervan brachten Peter Verburg en Peter van Oorschot van het Kustwachtcentrum een bezoek aan het Maritiem Informatie Knooppunt in Zeebrugge en het MRCC in Oostende. Om een bijdrage te kunnen leveren was het immers van belang meer te weten te komen over de Belgische Kustwacht organisatie. Met name het feit dat er in België 23 departementen zijn die zich direct of indirect bemoeien met de Kustwacht, maakte het vooraf ondoorzichtig. Het bezoek heeft echter een hoop verduidelijkt. Heel kort gezegd kun je stellen dat handhavingzaken in Zeebrugge worden afgehandeld

en dat de SAR en hulpverleningtaken bij het MRCC in Oostende zitten. Ondanks de verschillen met de Nederlandse situatie, bleek toch dat er wel degelijk een mogelijkheid was om vanuit Den Helder een bijdrage te leveren. De Nederlandse Kustwacht gaat daarom nu ondersteuning bieden bij het komen tot een opleidingsplan voor de nieuwe Belgische MRCC operators. Leden van de staf zullen in Den Helder de opleidingen bijwonen om te zien hoe het in Nederland georganiseerd is en om informatie te verzamelen om vervolgens zelf een opleidingsplan te kunnen maken. Wellicht zullen in de toekomst Belgische MRCC Operators hun opleiding ook geheel of gedeeltelijk in Nederland kunnen gaan volgen, maar of dat ook echt gaat gebeuren en wanneer dat dan zou zijn, is nog niet bekend. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de afdeling Voorlichting van de Kustwacht: info@kustwacht.nl dhr. Peter Verburg.



## Redactielid Marcel Smit neemt afscheid van de Kustwacht

Na ruim 6 jaar heb ik per 1 oktober jl. binnen OM/ Functioneel Parket de Kustwacht-portefeuille overgedragen aan mr. Janny Eijkelenboom. Per die datum ben ik binnen dit parket begonnen als senior beleidsmedewerker account SZW/SIOD. De SIOD (Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst) is de bijzondere opsporingsdienst van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) die fraude en georganiseerde criminaliteit binnen de keten werk en inkomen bestrijdt, zoals arbeidsmarktfraude, uitbuiting, (georganiseerde) uitkeringsfraude, fraude met arbeidsgerelateerde subsidies enz.

In de afgelopen jaren heb ik met heel veel plezier gewerkt binnen 'de leukste portefeuille van het Functioneel Parket', zoals ik ook zo vaak heb gezegd. Veel mooie dingen meegemaakt, zoals het langzaam, maar zeker koersen richting de Kustwacht Nieuwe Stijl vooral door de enorme toewijding van de vele hardwerkende professionals van het Kustwachtcentrum en de Kustwachtdiensten, 'van hoog tot laag', maar ook heel trieste, zoals het overlijden eind 2007 van 'mijn' Noordzee-officier van justitie Pieter Groenhuis. Dat voelde als een persoonlijke dreun.

Mijn beslissing om 'bij de Kustwacht weg te gaan' is er een geweest waaraan enkele maanden dubben

vooraf is gegaan. Het geeft ook dat bekende dubbele gevoel: goed en uitdagend om na ruim 6 jaar weer iets nieuws, ook een boeiende klus op te pakken, jammer dat ik het mooie en leuke werkveld alsmede de fijne collega's binnen het hele kustwacht netwerk, kwijtraak. Gelukkig ben ik de afgelopen maand voldoende in de gelegenheid geweest om veel van die collega's persoonlijk vaarwel te zeggen.

Rest mij om iedereen werkzaam in kustwachtverband veel succes te wensen.

Marcel Smit

De Kustwacht dankt op zijn beurt Marcel voor zijn tomeloze inzet.



## Eindevaluatie Kustwacht Nieuwe Stijl in november

Op het moment van verschijnen van dit blad wordt druk gewerkt aan de eindevaluatie naar het functioneren van de Kustwacht Nieuwe Stijl. Dit onderzoek wordt in november afgerond, waardoor de resultaten nog niet in deze editie gepresenteerd konden worden. Een uitgebreid verslag zal te lezen zijn in de eerste editie van Kustwacht op Koers van 2010.

### Colofon

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

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658333/34

Redactie: Kustwachtcentrum: Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse, Peter Verburg, Ruud Satijn

Openbaar Ministerie Functioneel Parket: Marcel Smit. Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel

Fotografie: KWC, AVDD, Tjeerd de Vries Brandweer NW Fryslan, Henry Westendorp (AVDD)