



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Brandbestrijding op zee, pre SAR
- 5 | Digitaal of op papier? KoK enquête
- 5 | Incidentmanagement
- 6 | 10 vragen aan Guido Meijer
- 7 | Kustwachtcolumn door Ed Veen,
Directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



Brandbestrijding op zee, pre SAR

Sinds 1 juli 2015 staat een gespecialiseerd brandweerteam uit de regio Rotterdam-Rijnmond onder de naam BroNS-team (Brandweer op de Noordzee pre SAR) klaar voor inzet bij brand aan boord van een ferry- of cruiseschip op de Noordzee. Kustwacht op Koers vroeg Rolf de Boer, namens Rijkswaterstaat voorzitter van de stuurgroep van BroNS, naar de details.

Rolf, sinds 1 juli is BroNS actief, specifiek voor cruise- en ferryschepen. Waarom juist voor die schepen?

BroNS is er inderdaad alleen voor ferry's met passagiers en cruiseschepen, dat wil ik nog even benadrukken. Volgens de internationale regels moeten koopvaardij schepen zelfvoorzienend zijn in brandbestrijding. BroNS is er dus niet voor alle schepen.

Maar cruiseschepen en ferry's hebben ook middelen voor brandbestrijding aan boord.

Dat klopt. Die schepen zijn daar ook goed toe in staat, maar een groot verschil met vrachtschepen is de hoeveelheid mensen aan boord. Als er veel mensen tegelijk geëvacueerd moeten worden levert dat veiligheidsrisico's op. Er heeft de afgelopen jaren een aantal incidenten plaatsgevonden,

bijvoorbeeld aan boord van de ferry van Newcastle naar IJmuiden. En ook nog vorig jaar rond Kerst in de Adriatische Zee, waarbij er zelfs doden zijn gevallen. Dan wordt nog maar weer extra duidelijk hoe belangrijk het is om in dit soort omstandigheden een brand snel onder controle te hebben. Dat is ook de reden dat we in de naam "pre SAR" hebben verwerkt. Het is dat wat voorafgaat aan een Search and Rescue missie, maar het is er ook aan gekoppeld. Het is ter voorkoming van een evacuatie.

En dan kan een bemanning van zo'n schip het niet alleen af?

Dat is wat kort door de bocht. In veel gevallen kan de bemanning, die in brandbestrijding geoefend is, beginnende branden goed aan. Het zou echter ook voor kunnen komen, wanneer een brand groot is, dat aanvullende hulp gewenst is. Vooral als er bij slecht weer anders geëvacueerd moet worden.

Maar gaat BroNS om evacueren of brand bestrijden?

Wat je moet proberen te voorkomen is een grootschalige evacuatie. Zolang je passagiers aan boord van schepen kunt houden, is dat veel veiliger dan ze in kleine bootjes of

reddingvlotten te water laten gaan. Daarom moet je aan de voorkant ingrijpen. Het is ook beter om over 'brand beheersen' dan over 'brand bestrijden' te spreken. Voor grote branden is ook aanvullende hulp met groot materiaal van bergingsbedrijven nodig.

In welk gebied is het BroNS-team actief?

Het team is actief op het gehele Nederlandse deel van de Noordzee, de Exclusieve Economische Zone (EEZ).

Wanneer is dit project gestart?

De toenmalige Directeur Kustwacht heeft in 2004 door de Marine Brandweer een onderzoek laten uitvoeren naar wensen en benodigdheden op het gebied van brandbestrijding op zee. Een jaar later is er door de redersvereniging een brief opgesteld waarin de wens voor een BroNS-achtige constructie werd uitgesproken.

Dit alles heeft er uiteindelijk toe geleid dat er aanvullend beleid moest komen. Deze nieuwe taak is omschreven in de Nota Maritieme Noodhulp 2010-2015, die in 2009 aan de Tweede Kamer is verstuurd. De Kustwacht krijgt deze extra taak, die voorafgaand aan Search and Rescue plaatsvindt.

Moest de Kustwacht daar onmiddellijk uitvoering aan geven?

Nee, want dat vraagt eerst om een zorgvuldige voorbereiding. Daarvoor is door Rijkswaterstaat in 2008 het project BroNS opgestart. Het was op dat moment de insteek om al eerder dan 2015 operationeel te zijn, maar er bleek meer voorbereiding nodig te zijn dan op dat moment gedacht. Wij moesten eerst partners zoeken, want deze extra taak moest financieel en organisatorisch wel te behappen zijn. Er is overwogen om dit met commerciële bergers te doen,

maar het is gewoonweg lastig om zo'n dienstverlening in dergelijke omvang 24/7 stand-by te houden. Vervolgens zijn wij gaan praten met bestaande brandweerkorpsen. Toen bleek het brandweerkorps van de regio Rotterdam-Rijnmond en de Gezamenlijke Brandweer al over een discipline scheepsbrandbestrijding te beschikken voor in de Rotterdamse haven. Daarin waren twee Rotterdamse kazernes gespecialiseerd. Samenwerking met hen was dus een zeer goede oplossing.

Maar zij moeten daar dan wel capaciteit voor hebben?

Ja, dat klopt. Daar hebben wij over moeten praten, want zij moeten zich ook herbezetten ingeval een deel van de manschappen naar zee moet vertrekken. Aan de andere kant is het voor het korps ook zeer interessant: zij krijgen financiële ondersteuning om hun expertise uit te breiden.

De Marine Brandweer is op een later moment ook aangehaakt. Zij leveren een Fire Liaison Officer (FLO) op het Kustwachtcentrum. Deze officier is op piket oproepbaar op het moment dat er een brand is. Een andere belangrijke partner is het Havenbedrijf Rotterdam. Zij werken al veel samen met de brandweer in de Rotterdamse haven en zijn ook voor brandbestrijding opgeleid. Hun nautische officieren, en hun expertise, wilden wij graag in het team hebben. Voor hen had BroNS ook belang. Zo zijn zij in een vroeg stadium betrokken bij schepen met een dergelijk brandincident die uiteindelijk toch in de haven moeten aanmeren.

Toch kon BroNS in 2010 nog niet van start.

De brandweermensen waren opgeleid, de procedures waren op orde, maar er waren nog enkele knelpunten. Er was op dat moment onder andere te weinig helikopter capaciteit en de aansprakelijkheidsverdeling moest nog opgesteld worden.



Foto Nol Prins



Bleven de brandweerteams in die periode wel operationeel?

De teams waren klaar. De persoonlijke trainingen, zoals het ontsnappen uit een te water geraakte helikopter, zijn gecontinueerd. De procedurele oefeningen stonden in de tussentijd op een laag pitje. Wij hebben toen moeten wachten tot de helikoptercapaciteit op orde was. Dat zorgde er wel voor dat we in deze periode alle andere zaken konden regelen. Toen er duidelijkheid kwam over de helikoptercapaciteit konden we snel doorstarten.

Wie zaten er in de stuurgroep?

Daarin zaten de Directeur Kustwacht, Rijkswaterstaat, een managementteamlid van de brandweer van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Directeur van de Gezamenlijke Brandweer, de Commandant van het Korps Marine Brandweer en de operationeel manager van het Haven Coördinatie Centrum van het Havenbedrijf Rotterdam, divisie Havenmeester. Deze bundeling van kennis en expertise leverde meer op dan de som der delen.

En toen ging BroNS van start.

In de zomer van vorig jaar konden we aan de slag gaan om de laatste opleidingen en voorbereidingen af te ronden. Alle systemen en protocollen moesten nog een keer worden getest en er moest een eindoefening plaatsvinden. Op 1 juli dit jaar konden we 'live' gaan.

Wie is er nu verantwoordelijk voor BroNS?

Buiten de 1-kilometer-kustzone op zee is de Rampen- en Incidentbestrijding de verantwoordelijkheid van de Kustwacht. Tot aan deze grens is het gemeentelijk ingedeeld gebied en ligt de verantwoording bij de Veiligheidsregio's. De brandweerteams opereren op zee buiten hun eigen regio maar binnen de bestaande structuur van de Kustwacht.

Nu is BroNS dus operationeel. Er zijn 80 mensen bij betrokken. Hoe gaat dit in zijn werk?

Er zijn eigenlijk veel meer mensen bij BroNS betrokken, maar voor het team dat aan boord gaat, zijn inderdaad 80 mensen beschikbaar.

Voor een operatie zetten we een assessmentteam in. Dat bestaat uit drie personen: een Operations Commander die de leiding heeft, een Sector Commander en een nautisch officier. Daarnaast zitten op één uur notice twee zogenoemde strike teams, beide bestaan uit drie brandweermensen. Op één uur notice hebben we in eerste instantie dus negen mensen beschikbaar. Zij worden door een Kustwachthelikopter aan boord gebracht en assisteren de scheepsbemanning.

Op twee uur notice zitten nog eens twee strike teams, die ook weer bestaan uit dezelfde hoeveelheid personen. Dan is er natuurlijk ook nog de walorganisatie. De mensen die helpen bij het laden van apparatuur en bagage, de Fire Liaison Officer en ga zo maar verder.

Is zo'n BroNS-team wel op tijd als er brand uitbreekt?

Het team staat zoals gezegd op één uur notice. Je bent als team niet meteen aan boord, want het team wordt ingevlogen met een helikopter. Het is goed je te realiseren dat op het moment dat er een hulpvraag komt, de brand al woedt. Die is dan waarschijnlijk al even bezig. Dan moeten wij beoordelen of het veilig en kansrijk is om te gaan, of de helikopter voor SAR of voor BroNS moet worden ingezet en of het voor het team veilig genoeg is om aan boord te gaan.

Zijn deze brandweermensen hier exclusief voor vrijgemaakt?

Nee, dit zijn brandweermensen afkomstig uit genoemde korpsen die normaal gesproken hun gewone brandweertaken uitvoeren. Maar op het moment dat er een team wordt opgeroepen, zal er aan de wal herbezetting plaatsvinden door andere brandweermensen. De kans dat een team regelmatig wordt opgeroepen is natuurlijk niet heel erg groot, maar als het nodig is, staan zij er wel direct. Dit zijn teams van de Boslandkazerne uit Rotterdam en een van de Coloradoweg op de Maasvlakte.

En dan is het nu te hopen dat de teams zo weinig mogelijk worden opgeroepen.

De hoop is dat het inzetten van een BroNS-team nooit nodig zal zijn, maar een brand aan boord is niet geheel denkbeeldig en op dat moment is er dus een meerwaarde. De teams zijn getraind en kunnen werken in deze complexe gebouwen met vaak smalle gangen. Ze nemen hun persoonlijke veiligheidsuitrusting mee en maken verder gebruik van de middelen van het schip.



Hoe kan een BroNS-team opgeroepen worden?

Dat is een taak van de kapitein van een ferry- of cruiseschip. Via de Kustwacht kan om assistentie van een BroNS-team gevraagd worden.

Je kunt dus stellen dat met de komst van BroNS de Noordzee weer een stukje veiliger is geworden.

Brandbestrijding op zee voor ferry- en cruiseschepen is aan boord goed geregeld. Omdat het aantal ferry- en cruiseschepen steeds meer toeneemt, is een extra veiligheidsmaatregel gewenst. Natuurlijk zal het BroNS-team niet dagelijks ingezet worden, maar als we er één of meerdere mensenlevens mee redden, is het al de moeite waard geweest. Ik ben er trots op dat wij met dit project de veiligheid op de Noordzee weer een stukje vergroten.



Digitaal of op papier? **KoK** enquête

De overheid digitaliseert meer en meer. Sinds vorig jaar worden alle bladen van Defensie alleen nog maar digitaal verspreid. Omdat medewerkers van en betrokken bij de Kustwacht niet altijd werkten op plekken die zijn verbonden met het internet, is tot nu toe besloten om Kustwacht op Koers nog op papier te verspreiden. Maar meer en meer zijn mensen in staat informatie digitaal te lezen. Ook bespaart digitale verspreiding kosten en papier.

De Kustwacht overweegt om ook naar digitale verspreiding te gaan. Maar dat willen wij niet doen zonder daar uw mening over te horen. Bovendien kan digitaal ook nog van alles betekenen. Leest u het liefst een PDF, een e-zine, zoals de Alle Hens van de Marine, een mail met linkjes naar de website of ziet u dit allemaal niet zitten en vindt u papier toch een veel betere keuze?

Wij horen het graag van u. Mail s.v.p. uw mening naar: voorlichting@kustwacht.nl

Incidentmanagement m.m.v. Gerard Klok

Incidentmanagement op land en water is een wereld van verschil. Daar waar het op land men bij incidenten over het algemeen snel en helder beeld heeft waardoor men eenvoudig de gepaste procedures kan toepassen, ligt dat op het water anders. Op het water moet vaak geïmproviseerd worden, ook als het gaat om kleinschalige incidenten. Ik laat dat zien aan de hand van twee voorbeelden.

Op 30 april kreeg het Kustwachtcentrum, omstreeks 23.45 uur, van de Centrale Meldpost IJsselmeer het bericht, dat er een onbemand zeiljacht was aangetroffen ter hoogte van Lelystad. Het jacht was aangetroffen door een binnenvaartschip, dat had moeten uitwijken om een aanvaring te voorkomen. Bij de manoeuvre had het binnenvaartschip schade opgelopen en omdat de mogelijkheid bestond dat er opvarende(n) overboord waren gevallen, alarmeerde het Kustwachtcentrum de KNRM stations van Marken en Lelystad.

Al snel bleek dat het jacht toch een opvarende had, alleen betrokkene was vanwege overmatig gebruik van alcohol niet aanspreekbaar. De man maakte het de hulpverleners extra lastig door zich op te sluiten waardoor het schip onbestuurbaar bleef. In een dergelijke situatie wordt het voor de hulpverleners en het Kustwachtcentrum aanmerkelijk ingewikkelder. Snelle inschakeling van de politie om de veiligheid op het water te garanderen was gezien het tijdstip niet reëel. Vanwege de veranderde weerscondities was het ontoelaatbaar om schip en betrokkene aan hun lot over te laten. Uiteindelijk heeft de Kustwacht besloten om het jacht naar een nabijgelegen vluchthaven te slepen, zodat de zaak in de haven aan de politie kon worden overgedragen. In dit geval is nauw afgestemd met een van onze partners, de landelijke politie, om tot een gepaste oplossing te komen. Omdat niet alles te vangen valt in standaardprocedures kan het soms gebeuren dat er een overmatige inzet van eenheden plaatsvindt. Zo werden op 11 mei omstreeks 21.00 uur door



een getuige vanaf het strand twee surfers gezien, die schijnbaar in problemen waren. Hierop alarmeerde het Kustwachtcentrum de KNRM stations van IJmuiden en Egmond aan Zee en tevens de meldkamer van de betreffende Veiligheidsregio. De Veiligheidsregio alarmeerde tevens een traumahelikopter, ambulance en brandweer. Dat geschiedde uit voorzorg, voordat was vastgesteld, dat de bewuste surfers inderdaad in problemen waren. Dankzij de KNRM kon het Kustwachtcentrum al snel aan de Veiligheidsregio melden dat de door hun gealarmeerde eenheden niet noodzakelijk waren en dat zij konden terugkeren naar hun station. Dit alles komt de beoogde efficiency natuurlijk niet ten goede en geeft verstoringen in zowel de coördinatie en communicatie tijdens het incident. Hulpdiensten en de diverse coördinatiecentra worden zo extra belast door een relatief klein incident. Het is dan ook mooi dat met alle partijen in Kustwachtverband afgesproken is om de informatie beter te delen zodat operaties strakker en beter afgestemd kunnen worden. Nu moeten de partijen dit soort incidenten zelf evalueren, maar met de uitwerking van Visie Kustwacht 2020 ontstaat de mogelijkheid aan de voorkant van een operatie beter met elkaar af te stemmen. Desondanks zal incidentmanagement altijd de nodige improvisatie vereisen. De werkelijkheid op het water zal zich niet gemakkelijk laten vangen in regels!

10 vragen aan Guido Meijer

Functie: medewerker handhavingsdesk



1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik ben werkzaam als handhaver op de handhavingsdesk. Zelf ben ik douanier. De werkzaamheden bestaan uit het monitoren van scheepsbewegingen. Dit kan het op de juiste manier gebruik maken van het verkeersscheidingsstelsel zijn, het monitoren van Natura 2000 gebieden, van windmolenparken, platformen etc. etc. Verder hebben wij veel contact met de Kustwachtschepen Zeearend en Visarend en sturen deze ook geregeld aan.

2. Wat deed je hiervoor?

Zoals ik al aangaf ben ik douanier en heb ik hiervoor ook jaren in de havens van Amsterdam gewerkt. Mijn voornaamste werkzaamheden bestonden daar uit het controleren van goederen voor de im- en export. Daarvoor heb ik nog een jaar gewerkt bij Schiphol Cargo. En daarvoor ben ik 12 jaar marinier geweest.

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

Dit vind ik nog lastig in te schatten. Er wordt nu een nieuw Kustwachtplan gemaakt met een MOC (Maritiem Operatie Centrum). Het is nog allemaal niet helemaal duidelijk hoe dat er qua handhavers dan uit komt te zien. Het is wel zo dat we steeds meer oren en ogen krijgen als het gaat om handhaving, aangezien er ook al diverse DO's (Duty Officers) en WO's (Watch Officers) BOA (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) zijn geworden.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Dat ze hun werkzaamheden goed uitvoeren en zorgen voor een gezellige werksfeer.

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

Daar loop ik voor mijn gevoel nog te kort voor mee in deze organisatie om daar uitspraken over te doen.

6. Wat zijn je hobby's?

In mijn vrije tijd houd ik mij vooral bezig met mijn gezin (vriendin en een zoon van 17 jaar). Verder ben ik voetbalcoach bij de B1 van JVC in Julianadorp en ga ik in september beginnen met de TCII (Trainer-Coach II) cursus van de KNVB. Ook fiets ik graag en mag ik ook weleens een boekje lezen.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Dat ik soms wat ongeduldig ben.

8. Wat niemand over mij weet.

Hoeft ook verder niemand te weten! Ik ben een open boek en datgene dat ik wil delen met de buitenwereld, dat deel ik ook. Wat ik niet wil delen houd ik lekker voor mezelf.

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

Dan denk ik..... pff eindelijk ben ik er!! hahahahaha nee hoor geintje, ik heb maar zeven minuten reistijd met het fietsie. Ik krijg toch elke keer weer een goed gevoel als ik het Marineterrein op rijd en richting werk ga! Ik zit hier nu 1,5 jaar en heb het hier goed naar mijn zin!

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

Aan Onno van Heerwaarden, omdat het een fijne collega is die altijd vol passie over zijn werk praat, maar ook veel andere interesses heeft.

Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

De afgelopen tien jaar is de illegale handel in drugs, mensen, vuurwapens, en natuurlijke hulpbronnen enorm gegroeid. Een actueel voorbeeld daarvan is de mensensmokkel van Afrika naar Europa. Deze handel wordt gekenmerkt door een hoge mate van organisatie en de aanwezigheid van sterke criminele groepen en netwerken. Hoewel dergelijke activiteiten niet nieuw zijn, is de omvang het afgelopen decennium dusdanig gegroeid dat het een van de grootste uitdagingen voor de mensheid is geworden. De Verenigde Naties schatten de waarde van de illegale handel over de hele wereld in 2009 op 1,3 triljoen US dollar en deze is nog steeds groeiende. In meer algemene zin kan gesteld worden dat de transnationale criminaliteit welig tiert en in het bijzonder een reële bedreiging vormt voor fragiele staten en in gebieden waar veel conflicten voorkomen. Midden-Amerika is daarvan bij uitstek een voorbeeld. De criminaliteit ontwricht deze samenlevingen volledig en de bovenwereld is in deze landen zwaar geïnfiltrerd door criminele organisaties. Het trieste is dat criminaliteit een enorme capaciteit heeft om een vicieuze cyclus te creëren van werkloosheid, economische teruggang en instabiliteit. Armoede en misdaad laat mensen slechts twee keuzes: ofwel neem deel aan criminele activiteiten of probeer een rechtmatige maar zeer beperkte bron van inkomsten te vinden, als daar nog van sprake is. Ook de Nederlandse samenleving heeft last van internationale criminaliteit omdat criminele netwerken de uitstekende infrastructuur van Nederland graag willen gebruiken voor hun internationale activiteiten. Niet voor niets is in het Millennium Project grensoverschrijdende criminaliteit gesteld als één van de 15 uitdagingen die de wereld bedreigt: *How can transnational organized crime networks be stopped from becoming more powerful and sophisticated global enterprises?*

Het in kaart brengen van de verbindingen tussen criminaliteit, corruptie en instabiliteit is geen gemakkelijke opdracht, maar terecht door de regering als een belangrijk vraagstuk aangemerkt. De Adviesraad Internationale Vraagstukken heeft hiervoor zelfs een apart onderzoek gedaan. Op operationeel niveau weten we dat criminelen geen last hebben van wettelijke kaders, landsgrenzen en cultuurverschillen. Zij hebben een universele code van geld en geweld. Als handhavende instanties hebben wij daarmee te maken en zullen wij effectiever moeten worden. Recent was ik op bezoek bij de Commandant van de US Coast Guard, Admiral Zukunft, en hij stelt dan ook: *"It takes a network to defeat a network, we cannot do it alone"*. In dat kader is het ook van groot belang dat het samenwerkingsverband dat we op operationeel niveau zijn aangegaan met het National Maritime Information Centre-UK (NMIC UK) en het Maritiem Informatie Knooppunt België (MIK-B) uitgebouwd wordt met operationele connecties naar onze Franse en Duitse counterparts. Daarmee krijgen we een beter en integraler beeld van wat er op zee gaande is. Goed nieuws is dat zij daar open voor staan. Maar ik ben ook zeer verheugd dat tijdens mijn recente bezoek aan de US Coast Guard Admiral Zukunft zijn steun heeft toegezegd om ongeclassificeerde informatie direct te gaan delen met de Nederlandse Kustwacht. Bestuurlijk is dat natuurlijk een mooi resultaat en helpt om de informatiepositie van de Kustwacht te versterken (Maritiem Operatie Centrum). Deze toezegging zal niet meteen tot operationele prestaties leiden, maar het zorgt er wel voor dat de Kustwacht haar handhavende partners steeds beter kan steunen in het gevecht tegen criminele netwerken die activiteiten uitvoeren op zee.



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,
Tina Haasdijk, Vanessa Strijbosch, Ruud Satijn

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

Rijkswaterstaat Zee & Delta: Christian Hazenoot

Fotografie: KWC, RWS, Nol Prins, Rob Altena

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl