



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Nieuwe scheepvaartroutes Noordzee van kracht per 1 augustus 2013
- 2 | Kaarten scheepvaartroutes
- 3 | Dorniers; vliegen voor de Kustwacht
- 5 | Sarex oefening Middelburg succesvol verlopen
- 6 | 10 vragen aan Sandy Houtkoper
- 7 | Kustwacht column door KTZ Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



Gehele routestructuur verandert ingrijpend

Nieuwe scheepvaart- routes Noordzee van kracht per 1 augustus 2013

In de eerste Kustwacht op Koers van 2013 berichtten wij er u al eerder over: Met ingang van 1 augustus 2013 00.00 UTC (02.00 uur lokale tijd) verandert de gehele routestructuur in het Nederlandse deel van de Noordzee ingrijpend. In het aanloopgebied naar IJmuiden komt, net zoals bij Rotterdam al het geval is, een verkeersscheidingsstelsel (VSS). Er worden onder andere nieuwe ankergebieden ingesteld en een aantal bestaande ankergebieden veranderd. En voormalige munitiestortplaatsen worden 'areas to be avoided'.

Doel van de aanpassing

De Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Een aanpassing van de routes is nodig om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen, de bereikbaarheid van

de mainports te verbeteren en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken.

Nieuwe routes van kracht

De nieuwe vaarroutes gelden vanaf 1 augustus 2013 00.00 UTC (02.00 uur lokale tijd), tot die tijd blijven de oude routes van kracht. De nieuwe zee kaarten en ENC's (Electronic Navigational Charts) worden half juni gepubliceerd en zijn via de gebruikelijke kanalen te koop. Zorg ervoor dat u tijdig nieuwe zee kaarten aan boord heeft.

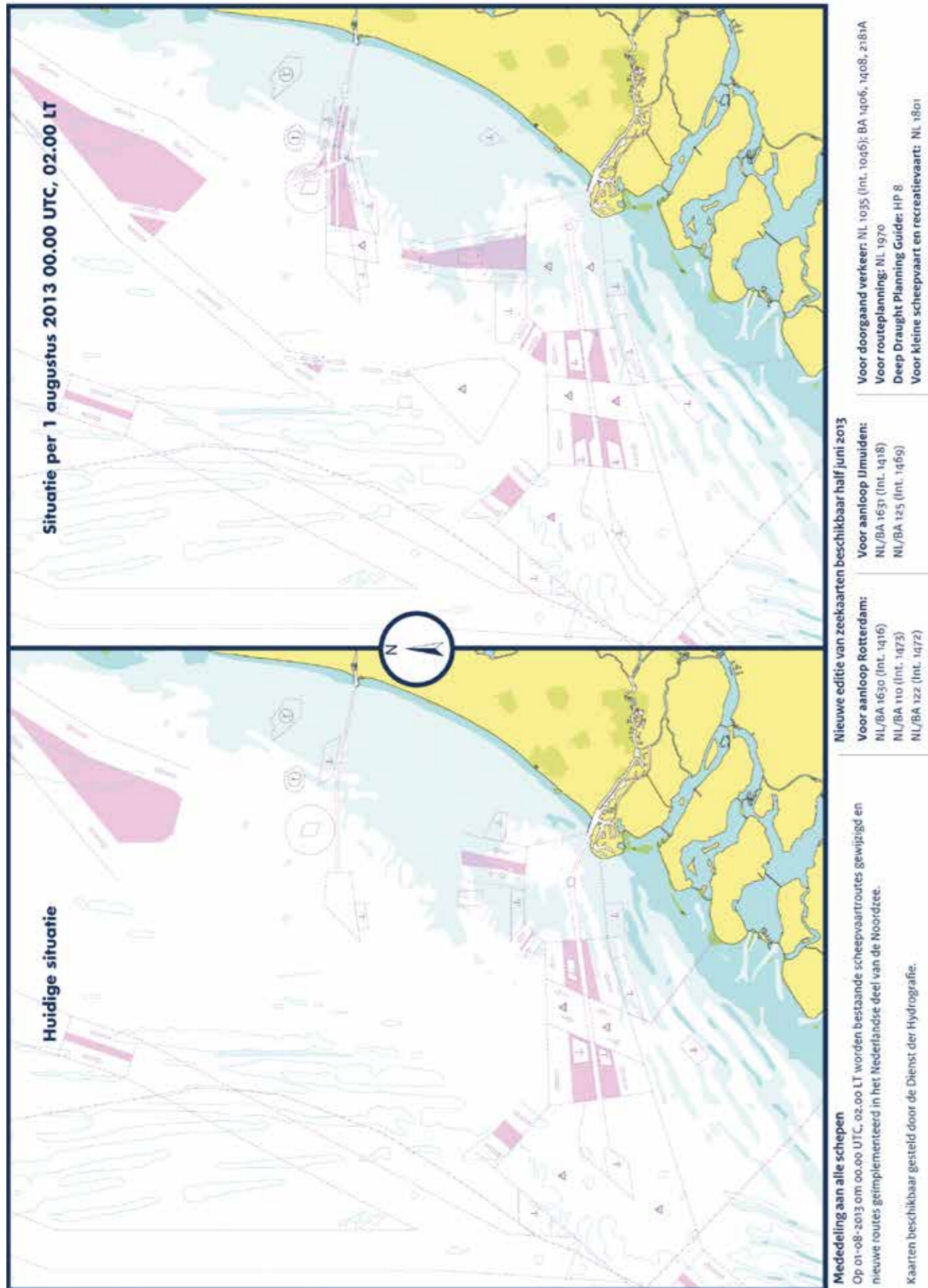
Let op!

Op 30 en 31 juli en op 1 augustus vindt de aanpassing in de vaarwegmarkering op zee plaats. Voorafgaand en tijdens het verplaatsen van de vaarwegmarkering wordt het scheepvaartverkeer geïnformeerd door Berichten aan Zeevarenden (BaZ) en navigatieberichten van de Kustwacht.

Meer informatie

Kijk voor meer informatie over de aanpassing van routes op: www.rijkswaterstaat.nl/nieuwescheepvaartroutes. De Berichten aan Zeevarenden (BaZ) en verkoopadressen van zee kaarten kunt u vinden op www.hydro.nl en op de website van United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) www.ukho.gov.uk.

Nieuwe scheepvaartroutes



Beheer Kustwachtvliegtuig... een andere wereld



Achter de overbekende Kustwachtvliegtuigen, de Dorniers, zit een verhaal over niet alleen multi-disciplinair samenwerken, maar ook over de samenwerking tussen de Kustwacht, Defensie en het bedrijfsleven in het onderhoud van de vliegtuigen. Een ingewikkelde constructie, maar wel één die naar volle tevredenheid functioneert. LTZ1 b.d. Guus Smits begeleidde het opzetten van deze onderhoudscontracten en was vervolgens jarenlang manager Kustwachtvliegtuigen. Onlangs verliet hij Defensie en droeg zijn taken over aan LTZ1 Frank Carati. Kustwacht op Koers sprak beide heren in de Kustwachthangaar op Schiphol-Oost over verleden, heden en de toekomst.

LTZ Smits, hoe lang was u betrokken bij de Dornier en hoe is de onderhoudsconstructie tot stand gekomen?

Sinds midden jaren 90 had de Kustwacht één Dornier. Dat vliegtuig was eigendom van Martinair en was van hen geleased. Een civiel geregistreerd vliegtuig dus. Later werd het onderhoud ervan overgenomen door JetSupport. Begin 2004 besloot de Kustwacht om zelf twee kisten te kopen. Die opdracht is naar Verkeer en Waterstaat gegaan en zij hebben de huidige twee Dorniers gekocht. Er was op dat moment nog geen organisatie ten behoeve van het onderhoud en ook deed dat moment net de EASA (European Aviation Safety Agency) zijn intrede. Daardoor moesten allerlei afspraken internationaal geregeld worden. Daarop werd besloten de Dorniers bij Defensie onder te brengen. Een unieke situatie voor civiel geregistreerde vliegtuigen. Ik zelf ben hierin vanaf 2006 betrokken.

Waren er eisen aan deze civiele vliegtuigen die voor militaire vliegtuigen niet golden?

Ja, en bij Defensie waren we nauwelijks op de hoogte van de civiele EASA luchtvaartseisen. Daar moesten wij ons nog helemaal in verdiepen omdat Defensie bezig was met het inrichten

van Militaire Luchtvaartseisen. We konden geen gebruik maken van een militaire basis vanwege de beperkte openstelling. Ook konden we geen gebruik maken van de faciliteiten en benodigde organisatie en dus draaiden we zelf op voor de beheersorganisatie. Daarvoor moesten de procedures in overeenstemming met de civiele luchtvaartseisen opgesteld worden. De operator is daarbij verantwoordelijk voor de permanente luchtwaardigheid van de vliegtuigen.

Maar vlogen de Dorniers toen wel al?

Smits: Jazeker. Maar nog niet alles was daarmee opgelost. IL&T (de Inspectie Leefomgeving en Transport) liet ons weten dat de contracten onduidelijk waren met betrekking tot de verantwoordelijkheden. Dornier was inmiddels overgenomen door Ruag Aerospace uit Zwitserland en zij hadden het contract voor 10 jaar voor het onderhoud aan de vliegtuigen. Zij hebben weer een contract met JetSupport waardoor dat laatste bedrijf sindsdien verantwoordelijk was, en is, voor het onderhoud aan de Dorniers. De CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) wordt ook door JetSupport uitgevoerd. Hoewel wij dus volop werken met JetSupport, en zij in de hangaar naast ons zitten, hebben wij dus geen formele relatie met hen. Door samenwerking van de stafofficier Kustwachttaken bij CLSK (commando Luchstrijdkrachten), de chef vlieger van de Kustwachteenheid, IL&T en de Defensie Materieel Organisatie (DMO) is het contract aangepast zodat het aan alle gestelde eisen voldoet. Zo zijn we tot de huidige beheersorganisatie gekomen. De vliegers vallen onder het 334 Squadron van de Vliegbasis Eindhoven en het contract valt onder de DMO. Het geld voor dit alles staat bij de Kustwacht en de vliegtuigen zijn eigendom van CLSK. Omdat de vliegtuigen civiel zijn geregistreerd, vallen ze onder de toezichtsfunctie van IL&T. De luchtwaarnemers vallen onder de betrokken ministeries.

Dat is voor een buitenstaander nog moeilijk te volgen. Werkt dat alles niet wat omslachtig?

Smits: Nee, helemaal niet, maar het vraagt wel wat improvisatievermogen. Wij vertellen nu over de formele verantwoordelijkheden, maar voor wat betreft de instandhoudings- en gereedstellingsovereenkomst, dat is het contract, doen wij zaken met JetSupport. We zitten hier naast elkaar en de lijnen zijn kort. Dat bevalt prima.

U bent beide afkomstig van de Koninklijke Marine. Er zijn vliegers van zowel de Koninklijke Luchtmacht als van de Marine die voor de Kustwacht vliegen. Is dat ook een ingewikkelde constructie?

Smits: Nee, helemaal niet. Voor het vliegen voor de Kustwacht is maritieme ervaring vereist en deze wordt aangeboden in een aanvullende cursus. Het werk is erg specifiek, maar de samenwerking verloopt probleemloos.

Ondanks de verschillen in diensten waaruit de mensen die hier werken komen, is dit toch bovenal een Kustwachteenheid?

Smits: Jazeker. De Kustwacht geeft daarbij aan hoeveel vliegenuren er per jaar nodig zijn en het Kustwachtcentrum bepaalt wanneer en waarvoor wij vliegen.

Blijft de Kustwachteenheid zoals hij nu is ook bestaan, of staan er nog veranderingen voor de toekomst op stapel?

Carati: Er zal beslist iets moeten veranderen, want in 2017 loopt het huidige contract af. Er is geen optie tot verlenging in opgenomen met als gevolg dat er Europees aanbesteed moet gaan worden.

Smits: Dat komt doordat deze vliegtuigen, inclusief onderhoud, voor 10 jaar zijn aangeschaft. Het aantal vliegenuren en landingen is dus bepaald voor 10 jaar. Dat wil overigens niet zeggen dat ze dan per se versleten zijn, maar op basis van de hoeveelheid vliegenuren die er dan mee gemaakt zijn, worden zij dan als (economisch) afgeschreven beschouwd.

Betekent dat, dat er na 2017 niet meer met de Dorniers gevlogen kan worden?

Carati: Daar zit vanuit technisch oogpunt wel rek in, maar in principe is afgesproken dat we 10 jaar met deze kisten zouden gaan opereren. Het kan zijn dat ze, indien er dan nog geen alternatief is, nog iets langer moeten blijven, maar dat is een niet wenselijk scenario en zeker geen optie voor de langere termijn.

Smits: Toen we deze huidige Dorniers kochten, waren ze ook niet nieuw. Deze zijn gebouwd in 1992.

Carati: Eventueel zou er na 2017 nog wel met de Dorniers gevlogen kunnen worden, maar er is dan geen contractuele basis meer om ze te onderhouden. En zonder het uitvoeren van onderhoud kan er niet gevlogen worden, omdat je hiermee aan de permanente luchtwaardigheid van het vliegtuig raakt.

Is er nu al bekend wat er na 2017 gaat gebeuren?

Carati: Nog niet definitief. De Directeur Kustwacht heeft opdracht gegeven tot het uitvoeren van verkenningen. Ook ik ben er mee bezig geweest, maar vooral bekeken vanuit een Defensiebril. Er staat nog niets vast.

Zou Defensie de Kustwachtvliegtuigen ook zelf kunnen onderhouden?

Smits: Dat zou kunnen, maar dan moet Defensie daar een visie over ontwikkelen. Dan kun je de keuze maken tussen civiel of militair geregistreerde vliegtuigen.

Carati: Er is een aantal opties. Vanuit Defensie en de Kustwacht ligt er dus een stuk "Verkenningen voor de toekomst." Wat op dit moment vooral speelt, en dat zal niemand verbazen, is dat de diverse departementen geen investeringsgeld hebben. Als Defensie zou aangeven dat men voor verwerving, onderhoud en het beheer verantwoordelijk kan en wil zijn, moet het ook meedoen aan de financiering ervan. Defensie

moet bezuinigen, dus zal dat niet zo eenvoudig zijn. Persoonlijk denk ik dat het een goed idee zou zijn eens te gaan zien of er een samenwerking met de Kustwacht in de Cariben mogelijk is. Het contract heeft ongeveer dezelfde looptijd en het zou kunnen leiden tot synergievoordelen als we zouden samenwerken.

Smits: Tevens moet onderzocht worden welke andere overheidsdiensten of departementen in Nederland gelijksoortige behoeften hebben.

Carati: Een belangrijke derde is het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Zij zouden graag een verregaande samenwerking met de Kustwacht aangaan. Verschillende departementen laten samenwerken, met in dat verbond een kennisinstituut, klinkt mij als muziek in de oren. Het is ook een vorm van samenwerking die de huidige regering onderschrijft. Het NLR is geïnteresseerd in een samenwerking aangezien hun eigen vliegtuig op termijn niet meer operationeel zal zijn. Een aantal door het NLR uit te voeren opdrachten kunnen mogelijk ook door het Kustwachtvliegtuig worden gedaan, het NLR voert onder andere ook voor Defensie bepaalde opdrachten uit.

Het is dus om allerlei redenen niet waarschijnlijk dat Defensie deze taak volledig overneemt?

Smits: Wij beslissen dat hier natuurlijk niet, maar er zouden ook praktische problemen bestaan wanneer wij volledig militair zouden opereren. Wij zijn ook niet voor niks op Schiphol gestationeerd. Er is geen militair vliegveld meer dat zeven dagen per week, 24 uur per dag operationeel is. Dat is wel nodig voor de Kustwacht. Defensie heeft ook weinig van dit soort vliegtuigen, daar zouden dan weer speciaal mensen voor moeten worden opgeleid, terwijl het civiele bedrijf waarmee wij nu werken nog vele andere vliegtuigen van dit soort onderhoudt.

Maar er is dus nog niet bekend wie in 2017 de vliegtuigen en het onderhoudscontract gaat leveren?

Smits: Nee. De Directeur Kustwacht schrijft nu een visie. De betrokken departementen zullen daar op moeten inhaken. Onze rol is daarbij vooralsnog alleen adviserend, dat spreekt voor zich.

Carati: Mijn hoop is dat de mogelijkheden tot samenwerking met andere instanties en derden onderzocht worden.

Smits: We moeten er met zijn allen wel voor zorgen dat het op tijd geregeld is. We hebben als de BV Nederland een verantwoordelijkheid op de Noordzee en in het Caribisch gebied voor het uitvoeren van Handhavingstaken, SAR, etcetera, die we met de juiste middelen tot uitvoer moeten brengen.

De Kustwachteenheid op Schiphol-Oost bestaat uit: 8 vliegers, afkomstig uit de Koninklijke Marine (CZSK); 6 vliegers, afkomstig uit de Koninklijke Luchtmacht (CLZK); Diverse Luchtwaarnemers. Deze zijn afkomstig van de bij de Kustwacht betrokken diensten zoals Douane, Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat.

Sarex oefening Zeeland succesvol verlopen

Met medewerking van Peter Verburg

Op 15 mei jl. vond in Zeeland al weer de 3de Sarex (Search and Rescue Exercise) oefening van 2013 plaats. Wat is nu eigenlijk een Sarex oefening en waarom wordt deze georganiseerd?

In 2009 kwam vooral vanuit de uitvoerende Kustwachteenheden de vraag om meer aandacht te besteden aan Search And Rescue in opleidende zin.

Naar aanleiding van deze vraag zijn toen door bureau Opleiden en Trainen van het Kustwachtcentrum een aantal acties ondernomen, waaronder het houden van zeven live SAREX oefeningen per jaar. Vanuit het Kustwachtcentrum oefent een wachtploeg een scenario en zet daarbij echt eenheden in. Deelnemers aan deze oefeningen zijn een aantal primaire SAR-partners, zoals Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), Defensie en Bristow Helicopters. Daarnaast worden ook regelmatig de eigen Kustwachteenheden ingezet, hetzij als deelnemer in de oefening, hetzij om te fungeren als incidentschip. Ieder jaar worden in overleg met de KNRM zeven locaties bepaald, zodanig dat in 2 à 3 jaar alle KNRM-stations minimaal een keer hebben meegedaan.

Er zijn twee soorten SAREX oefeningen, namelijk zoek-oefeningen en hoist(hijs)oefeningen. Bij zoekoefeningen wordt enige uren voor aanvang een pop in het water gedropt. Tijdens de oefening moet deze dan door de varende en vliegende eenheden aan de hand van door het Kustwachtcentrum opgemaakte zoekgebieden worden gezocht. De pop is voorzien van een baken waardoor na afloop precies bepaald kan worden wat voor traject deze heeft afgelegd en of dat matcht met de berekende zoekgebieden. Mocht de pop niet gevonden worden, dan kan deze met behulp van dat baken opgespoord worden.



Bij een hoistoefening wordt een Kustwachteenheid ingezet als incidentschip, waarop een ongeval gesimuleerd wordt. Met behulp van LOTUS (Landelijke Organisatie Tot Uitbeelding van Slachtoffers) slachtoffers worden gewonden uitgebeeld.

Vele aspecten kunnen in deze oefeningen worden meegenomen.

- Het Kustwachtcentrum beoefent de coördinatie van een incident en het maken van zoekgebieden;
- De reddingboten beoefenen de hulpverlening aan een vaartuig in problemen, hulpverlening aan en het evacueren van slachtoffers en assistentie aan de bemanning;
- De helikopters beoefenen het afzetten van personeel en materieel en het hijsen van evacués;
- De On-Scene-Coordinator (OSC), de Aircraft Coordinator (ACO) en de Coordinator Incident Schip (CIS) beoefenen hun rol;
- De vliegmedisch arts oefent met de LOTUS slachtoffers;
- Bij een zoekoefening beoefenen de vliegende en varende eenheden het afzoeken van zoekgebieden.
- De bemanning van een incidentschip beoefent de procedure aan boord in geval van een ongeluk;

Verder worden alle benodigde materialen overgezet, zoals pompen, medische uitrustingen, brancard, etc. Na afloop van elke oefening worden uitgebreide evaluaties opgesteld. Niet alleen om te bepalen hoe de deelnemers het hebben gedaan, maar ook om aandachtspunten te verkrijgen voor verdere trainingen en opleidingen.



10 vragen aan Sandy Houtkoper

Functie: Medewerker Bureau Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO)

1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik werk sinds juni 2012 bij de Kustwacht als medewerker Opleiden en Trainen bij Bureau OTO. Mijn hoofdtaak en doelstelling is om ervoor te zorgen dat de kennis en vaardigheden binnen de Kustwacht geborgd worden in Bureau OTO. Op dit moment zijn onze werkzaamheden geconcentreerd op het Communicatie en Coördinatie Centrum (CCC), maar in de toekomst zullen wij onze aandacht op Handhaving, Waarneming, het OT (Operationeel Team) en andere functies richten. Wij zijn nu bezig binnen Bureau OTO om de behoeftes en doelstellingen van opleidingen, trainingen en oefeningen scherper te krijgen en de Watch Officers-opleidingen anders in te richten.

2. Wat deed je hiervoor?

Mijn loopbaan is lang en divers. Ik ben in 1979 afgestudeerd voor een lerarenopleiding op HBO-niveau in Canada. In die tijd was ik ook buitensportinstructeur en die combinatie zorgde ervoor dat ik heel snel verzeild raakte in de wereld van "experiential education" en "experiential learning" ofwel; het leren door doen. Ik ben voor mijzelf begonnen als ZZP-er en werd ingehuurd om allerlei trainingen en opleidingen te ontwerpen en uitvoeren volgens deze denken en werkwijze.

De Ocean Ranger disaster in februari 1982 veranderde mijn werkveld. Hierbij kapseisde voor de kust van Canada het destijds grootste platform ter wereld waarbij 84 mensen om het leven kwamen. Ik werd na deze ramp betrokken bij het opstellen van overleven-op-zee opleidingen aan de oostkust van Canada. Daarna ben ik betrokken geraakt bij een nieuw spanningsveld: crisisbeheersing en het samenwerken tussen verschillende instanties. Erg spannend!

In 1991 kwam ik voor het eerst naar Nederland – in Den Helder. Ik heb 3 jaar gewerkt voor Survival Systems (de HUET simulator) waar ik onderzoek deed naar het effect van verschillende helikopterconfiguraties ten opzichte van de

ontsnappingskansen voor passagiers. Dit vond ik erg gaaf, vooral omdat grote bedrijven hun helikopters veranderden naar aanleiding van dit onderzoek. Terug in Canada heb ik mijn oude werkzaamheden weer opgepakt en heb onder andere voor de Canadese Kustwacht gewerkt. Ook daar heb ik opleidingsprogramma's geschreven voor zowel SAR als de bestrijding van olie- en chemicaliënverontreiniging. Uiteindelijk heeft de liefde mij teruggebracht naar Den Helder. In oktober 2008 ben ik teruggekeerd en in februari 2009 ben ik begonnen als Coördinator Opleiding en Training voor Project SPEER, ofwel het SAP project. Maar mijn liefde voor water, SAR en operationele inzet heeft mij naar de Kustwacht geleid. De cirkel is rond.

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

De Kustwacht blijft de komende jaren groeien. Vooral Handhaving en Defensie zullen een bredere en meer gedefinieerde rol binnen de Kustwacht krijgen. Ik zie de rol van OTO als een soort smeerolie die helpt om de samenwerking tussen Dienstverlening- en Handhavingprocessen en onze partners te versoepelen.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Ik verwacht eerlijkheid en betrokkenheid van mijn collega's. Wij zijn nog aan het veranderen en niet alles is geregeld zoals het hoort. Daarom is het belangrijk dat men elkaar met geduld en respect behandelt.

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

Er wordt veel gesproken en gespeculeerd over een "reorganisatie" binnen de Kustwacht. Aandacht voor het creëren van draagvlak voor veranderingen maakt dat een wijziging in koers vloeiender en effectiever verloopt. Betere communicatie dus.

6. Wat zijn je hobby's?

Ik hou van buiten zijn, vooral in de tuin rommelen of in het bos lopen en bijna alles wat met water te maken heeft. Op zomeravonden vind ik het heerlijk om in ons kleine bootje te stappen en een paar uurtjes te vissen met mijn man. Daarnaast houd ik me ook bezig met fotograferen, muziek, lezen en het allerbelangrijkste; Siem.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Mijn taalvaardigheid. Ik ben sinds eind 2008 bezig om de Nederlandse taal onder de knie te krijgen, maar het resultaat is tot nu toe niet echt bevredigend.

8. Wat niemand over mij weet..

Dat ik Canadese van lers / Schotse afkomst ben ;-)
... dat ik op een woonark woon en dat ik elke dag als ik thuis kom, een "vakantie gevoel" krijg.

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

Ik gebruik de Zilvermeeuw entree. Ik mis een duidelijke presentatie van de Kustwacht. Het zou heel fijn zijn om ons wapenschild en een mooi Kustwacht-naambord te zien hangen naast die schilden van de Marine.

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

Bram Bregman, omdat hij ook nog niet zo lang bij de Kustwacht werkt. Als Watch Officer kan ik mij voorstellen dat hij een ander perspectief heeft.

Kustwachtcolumn door KTZ Ed Veen, directeur Kustwacht

Deze editie presenteert Kustwacht op Koers met trots de nieuwe columnist. Dit is ook nog eens niet zomaar een columnist, maar DKW, ofwel, de Directeur Kustwacht. Daarnaast willen wij Leo Timmermans hartelijk bedanken voor zijn dan weer grappige, dan weer ontroerende, maar altijd een heel goed beeld van zijn werkzaamheden gevende columns. Dank daarvoor Leo!

De redactie heeft mij gevraagd om voor elke Kustwacht op Koers een column te schrijven over waar ik mee bezig ben, zodat de lezer meer gevoel krijgt bij de diverse ontwikkelingen binnen en rondom de Kustwacht. Deze uitdaging ga ik graag aan want ik begrijp heel goed dat bijvoorbeeld de visie ontwikkeling vaak gepaard gaat met veel geruchten en onduidelijkheid.

In mijn eerste column sta ik stil bij de problematiek van de veiligheidsketen en de duurzame financiering van de Kustwacht. De visie ontwikkeling voor de Kustwacht naar het jaar 2020 is een proces waar vele spelers bij betrokken zijn. Eén van mijn belangrijkste zorgen daarbij is dat de partners van de Kustwacht en ook de diverse stakeholders tijdig betrokken worden, en dat de argumenten zo goed als mogelijk verwerkt worden. Daarvoor heb je ook een structuur nodig om te zien welke effecten je beoogt en hoe dat in de praktijk gestalte gegeven moet worden. In crisisbeheersing is daartoe onder meer de veiligheidsketen ontwikkeld. De veiligheidsketen bestaat uit 5 stappen en legt de nadruk op het denken in processen. Elk proces vergt een eigen aanpak en fixatie op één of enkele processen. In dit denken is het van belang dat zwakke schakels voorkomen worden, want zij verhogen de kans op een ramp of crisis of op een niet adequate respons of nazorg. De veiligheidsketen bestaat uit de volgende processen:

Proactie: het structureel voorkomen van onveiligheid en van risicovolle situaties. Vanuit veiligheidsoptiek invloed uitoefenen op het maken van ruimtelijke plannen. Een voorbeeld hiervan is het weigeren van een vergunning;

Preventie: het voorkomen en beperken van oorzaken van onveiligheid door preventieve (overheids)maatregelen. Een voorbeeld hiervan is controle en handhaving van regels;

Preparatie: het daadwerkelijk voorbereiden op de crisisbeheersing door middel van planvorming, opleiden en oefenen. Voorbeelden hiervan zijn SAR-oefeningen met de veiligheidsregio's en de oefening Norex;

Repressie: het daadwerkelijk beheersen van de crisis en het zorgen voor de daarbij behorende hulpverlening. Een voorbeeld hiervan is een incident als de Baltic Ace;

Nazorg: alles wat nodig is om zo snel mogelijk terug te keren naar de normale, dagelijkse verhoudingen. Een voorbeeld hiervan is evaluatie van het incident Baltic Ace met de partners .

Het ketendenken binnen de sfeer van Justitie en politie is allesbehalve nieuw. Toch is het hard nodig om er ook binnen de Kustwacht een impuls aan te geven. Immers goede preventie leidt tot minder incidenten op zee, een proces van communicerende vaten. Het levert echter wel een bestuurlijk probleem op voor de financierbaarheid van de Kustwacht, want hoe worden dan de kosten voor de dienstverlening en de handhaving binnen de Kustwacht verdeeld? Dit is een strategisch-bestuurlijke uitdaging die ik niet op het operationele niveau kan oplossen. Dit onderwerp zal dan ook in de Raad geadresseerd moeten worden.

Cartoon



Kustwacht online

De Kustwacht zit ook op Twitter. Abonneer u op ons account [Kustwacht_NL](#) en volg het laatste nieuws. Daarnaast hebben we ook een eigen Youtube account met diverse filmpjes. Dit account is te vinden onder [KWCNL](#).

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 Noordzee: Melle Zegel

Fotografie: KWC, RWS

Cartoon: Paul Stoel

Vormgeving & layout: Grafische Dienst | Audiovisuele Dienst Defensie | Den Haag