

Visiedocument 2015



Onderwerp: 3 jarenplan Reddingsstation Zeevang

Door: Bestuur 2014-2015

Datum: 05 maart 2015



Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Historie.....	3
1. Huidige situatie.....	4
1.1 Mensen.....	4
1.2 Materieel.....	4
1.3 Financiën.....	5
2. Ambitie en toekomst.....	6
2.1 Drie verschillende scenarios.....	6
2.2 Voorkeur en ambitie.....	7
3. Stappenplan voor de toekomst.....	8
4.1 Mensen.....	8
4.2 Materieel.....	9
4.3 Financiën.....	10
Tenslotte.....	11
APPENDIX A Opleidingsplan vrijwilligers.....	12



Inleiding

Het bestuur van Reddingsstation Zeevang heeft besloten dit rapport uit te brengen naar aanleiding van de huidige financiële situatie en de veranderingen in de omgeving rond Reddingsstation Zeevang. Het doel van dit document is om zowel de huidige situatie als de mogelijke toekomst scenario's uit te werken ten einde met de leden van Reddingsstation Zeevang de juiste keuzes te maken en het voortbestaan van dit station voor de toekomst te kunnen borgen. De resultaten zijn met diverse belanghebbenden en participanten besproken en afgestemd.

Historie

Reddingsstation Zeevang is in 1987 ontstaan op initiatief van enkele bewoners, o.a. de beheerder van natuurzwembad Warder, van Warder naar aanleiding van een incident op het Markermeer waarbij een bootje in de problemen kwam en hulp met slechts beperkte middelen geboden kon worden. Deze ad-hoc actie hebben de bewoners van Warder aan het denken gezet en al snel werd besloten om dit te gaan organiseren in een speciaal daarop ingerichte vereniging. Vrij snel daarna werd aansluiting gezocht met de KNBRD en werd de eerste reddingsboot (een Vlet) door de KNBRD beschikbaar gesteld. Deze werd in een zeecontainer aan de kade van de Markermeerdijk geïnstalleerd. Het aantal vrijwilligers, de meeste met een verbintenis met het plaatselijke natuurzwembad, groeide en het aantal acties op het water namen ook toe. Al snel bleek dat de vlet onvoldoende bestand was tegen het ontstuimige water van het Markermeer en werd de eerste Rib (naam: De Beer) aangeschaft. In 1995 werd met behulp van het televisieprogramma "de uitdaging" een nieuw pand neergezet. Tevens werd een extra reddingsboot middels een inzameling bekostigd (Simac). Deze laatste, een voormalige offshoreboot, was door zijn robuustheid en motorvermogen de ontstuimigheden van het Markermeer de baas. Na enkele jaren werd door een zeer succesvolle inzamelingsactie reddingsboot de De Beer vervangen door een grotere rib die ook "De Beer" is gaan heten. Beide boten vormden en vormen nog steeds de vloot voor de inzetbaarheid van Reddingsstation Zeevang. Gedurende de jaren heeft het reddingsstation zich ontwikkeld tot een volwaardig en door KNRM, Reddingsbrigade Nederland en Nederlandse Kustwacht erkende reddingsorganisatie. Deze erkenning heeft met name geleid tot de officiële KNRM gelieerde status waarbij Reddingsstation Zeevang zich heeft verplicht te kunnen voldoen aan met de eisen m.b.t. geoefendheid en beschikbaarheid van mensen, beschikbaarheid van boten en andere middelen die KNRM stelt. Voor Reddingsstation Zeevang is deze erkenning belangrijk geweest en heeft de eerste schreden naar een verdergaande professionalisering ingeluid. In de afgelopen jaren heeft Reddingsstation Zeevang zich steeds verder ontwikkeld en is de inzet van de hulpverlening van kwalitatief hoog nivo. 's Winters is het Reddingsstation inzetbaar voor ijsreddingen, in nauwe samenwerking met de regionale brandweer. Zo is het reddingsstation in 2014 ook onderdeel van het door Reddingsbrigade Nederland opgezette RVR (regionale voorzieningen reddingsmiddelen) plan geworden. Door teruglopende donaties en sponsoring en toenemende kosten (onderhoud, brandstof, etc.) is het de afgelopen jaren niet meer gelukt om de begroting sluitend te krijgen en zal het uitvoeren van een nieuw plan de toekomst van het Reddingsstation moeten veiligstellen.



1. Huidige situatie

1.1 Mensen

Het ledenbestand van de vereniging is redelijk stabiel met ongeveer 20-25 leden. Het is in eerdere jaren lastig geweest om nieuwe leden te werven ondanks diverse pogingen middels media en eigen netwerk. In 2014 hebben zich 4 personen gemeld waarvan 3 nog aanwezig zijn en 1 waarschijnlijk in 2015 komt. Er heeft zich inmiddels nog een vrijwilliger van Reddingsbrigade Hoorn gemeld. Ondanks deze toestroom is het aantal leden dat direct inzetbaar is beperkt tot ongeveer 15. Daar gaat de beschikbaarheid uiteraard nog af. De motivatie van de vrijwilligers is erg goed. Trainingen worden door de vaste groep regelmatig bezocht en de status van de vaardigheden neemt toe. Een paar leden, die minder frequent aanwezig kunnen zijn tijdens de trainingen, worden dan ook niet meegeteld bij de leden die inzetbaar zijn.

Jaarlijks wordt gezamenlijk de EHBO herhalingstrainingen georganiseerd. Voor de overige trainingen wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de KNRM biedt.

Wekelijks, op donderdagavond, wordt er getraind tijdens de oefenavond. Door deze training met 2 boten te doen kunnen meer leden actief meedoen met deze praktijktrainingen. De oefencoördinator houdt bij wie welke trainingen doet, en is dus volledig op de hoogte van de getraindheid van de leden.

Maandelijks vind er schippersoverleg plaats, waarin zaken worden afgestemd over trainingen, opleidingen, actuele zaken etc.

1.2 Materieel

Materieel kan gesplitst worden in de opstal: het botenhuis, trainingsruimte, pakkenhok, diverse voorzieningen en de beide boten. De opstal is in 2012 geheel vernieuwd en dus in uitstekende staat van onderhoud. Deze voldoet aan alle eisen die nodig zijn voor de stalling en trainingseisen die door de vereniging worden gesteld. De lieren die beide boten lanceren dan wel terughalen zijn in 2014 vervangen en voldoen aan de gestelde eisen. Het station beschikt over een AIS zender en is steunpunt in het KNRM AIS netwerk. Verder is de commandopost, een afgesloten ruimte in de bovenbouw, voorzien van 2 marifoons en een computer. De ruimte is met deuren en rolluiken afgesloten en van een inpandig alarm voorzien. De beide boten zijn van verschillende leeftijd en staan op oude trailers die niet meer achter een auto kunnen maar wel geschikt zijn voor de toepassing.

De Beer is de jongste boot uit de vloot, een Duarry Cormoran van 7.30 m. , voorzien van Volvo Penta turbo dieselmotor van 240 pk . De Beer verkeert in prima conditie. Recentelijk volledige bedrading vervangen en de console vernieuwd om de diverse monitoren in te kunnen bouwen zonder de console te hoeven verhogen. De Simac is een Mulder de Rijke, type Hurricane van 7.50 m., voorzien van een Volvo Penta turbo dieselmotor en heeft jaarlijks groot onderhoud nodig. De spiegel van de Simac kan nog mee maar vertoont vocht in de spiegel. De Simac is 35 jaar oud en afgeschreven. Financieel gezien zou de Simac vervangen moeten worden.

Beide boten zijn wat betreft de instrumentarium identiek uitgevoerd. Beide boten hebben de volgende uitrusting: 2x DSC marifoon, SIMRAD plotter, SIMRAD breedband Radar, AIS, en een digitaal kompas. Alle kaarten zijn up-to-date. Verder hebben beide boten een EHBO-kit, een sleepinrichting en een drenkelingennet.

Naast deze uitrusting aan boord zijn er materieel dat bij een actie mee gaat op een van de boten, zoals brancards, blus pomp, nachtkijker en AED/zuurstof-kit.

Afgelopen jaar is geïnvesteerd in nieuwe pakken. Het station beschikt hiermee over 10 goede pakken.



1.3 Financiën

In de afgelopen jaren draait het station, wanneer de afschrijving van de boten meerekend wordt een verlies van ongeveer € 10.000 per jaar. Dit wordt veroorzaakt door het uitblijven van donaties en sponsoring. Normaal brachten enkele bedrijven een redelijk bedrag binnen, echter nu al enkele jaren niet meer. Tevens is door de aanwezigheid van een berger op het Markermeer het aantal incidenten en de daaraan gekoppelde donaties behoorlijk teruggevallen. Het mogelijk terugbrengen van de vloot van 2 naar 1 boot bespaart welliswaar onderhoud en brandstofkosten, echter 2 boten leveren wel inkomsten uit evenementen op terwijl het station evengoed standby voor alarmeringen blijft. Met een reserve van rond de € 60.000, bestemd voor de vervanging van de Simac, die is afgeschreven, betekent dit dat de vereniging in de huidige vorm binnen 6 jaar moet stoppen of drastische maatregelen moet nemen om de kosten te beperken, zoals tot verkoop van een boot over gaan, om het nog een paar jaren uit te houden. Dit zal de hulpverlening op het water niet ten goede komen en ook zullen inkomsten uit evenementen afnemen.

Actief werven van donaties en sponsoren gaat ten koste van de inzet van de vrijwilligers, die ook hun tijd maar een keer kunnen besteden. De passie van de huidige vrijwilligers ligt in de inzet van het station op het water, en minder bij het genereren van mogelijke inkomsten uit donaties en sponsoren.



2. Ambitie en toekomst

2.1 Drie verschillende scenarios

1. Als zelfstandig KNRM gelieerd station door

Deze optie zou betekenen dat de huidige financiële situatie op korte termijn dusdanig zal verbeteren dat het station tenminste kostendekkend zou moeten zijn. Hiervoor zouden nieuwe inkomsten gegenereerd moeten worden of permanente sponsors geworven moeten worden. Tevens zal scherp aan de kostenkant gekeken moeten worden. Op dit moment heeft ons station 2 boten beschikbaar maar het aantal alarmeringen verantwoord geen 2 boten. Echter een tweede boot is essentieel om inkomsten uit evenementen te genereren en ook nog beschikbaar te blijven voor 24/7 inzet tijdens alarmeringen. Een alternatief scenario zou kunnen zijn om 1 van de boten te verkopen. In dat geval zou tijdens evenementen het station of uitgemeld staan bij KWC danwel met de diverse organisaties van de evenementen overeen moeten komen dat de reddingboot het evenement verlaat. Echter niet alle evenementen vinden in het noordwestelijk deel van het Markermeer plaats waardoor dit niet een echte oplossing is. Gekeken zal moeten worden naar een andere vorm van samenwerking ten einde te kunnen overleven.

2. Zelfstandig KNRM gelieerd maar een grotere afhankelijkheid met gemeente Edam-Volendam

Per 1 januari 2016 zal gemeente Zeevang niet meer bestaan maar onderdeel van gemeente Edam/Volendam worden. Het station zou verder kunnen in de huidige vorm indien de gemeente bereid is meer bij te dragen aan de exploitatie van dit station. Het station zal daarmee wel een navente uitstraling moeten krijgen en meer bij Edam/Volendam moeten gaan horen. Er hebben gesprekken plaatsgevonden tussen het bestuur van het Reddingsstation en de beide burgemeesters van Zeevang (mw. Heerschop) en Edam/Volendam (dhr van Beek). Tevens zou er een mogelijke wens van dhr. Van beek om in de toekomst als KNRM station door te gaan bestaan. Daarin heeft dhr van Beek aangegeven graag de diverse opties te willen zien. Dit zou positief uitstralen op KNRM maar ook voor de gemeente Edam/Volendam. Dit is inhoudelijk nog niet verder besproken.

3. Naar officieel KNRM station

De huidige status is KNRM "gelieerd". Dat is wezenlijk anders dan een volwaardig KNRM station. Ondanks dat ons station operationeel aan de eisen voor een KNRM station voldoet is er financieel wel een verschil. Zo is ons station een vereniging met eigen bestuur en verantwoordelijkheid voor inkomsten en uitgaven. Alle activiteiten worden in eigen beheer uitgevoerd en het inzetbaar houden van de vloot is daarmee ook een verantwoordelijkheid van het bestuur. De vereniging heeft een volledige autonomie. Door te voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de gelieerde status stelt KNRM jaarlijks een budget beschikbaar die wij kunnen besteden aan opleidingen, materialen en of reparaties. Hoewel wij terug kunnen vallen op de KNRM en haar leveranciers zijn wij zelf kostendragend voor reparaties. Een volwaardig KNRM station heeft geen eigen bestuur maar een plaatselijke commissie waarvan doorgaans de burgemeester van de betreffende gemeente op vrijwillige basis voorzitter is. KNRM beheert de opstallen en vloot op landelijk nivo en kan zodoende maximaal profiteren van de schaalgrootte (economies of scale). KNRM is op landelijk nivo eindverantwoordelijk voor het reilen en zeilen van de KNRM stations. Er is daarmee ook geen sprake van een autonomie op de lokale stations.



2.2 Voorkeur en ambitie

Het is vanaf het moment van het behalen van de KNRM gelieerde status het doel van ons station geweest om uiteindelijk als volwaardig KNRM station te kunnen opereren. Tevens is in de afgelopen periode de absolute prioriteit gegeven om aan alle eisen van de gelieerde status te blijven voldoen en het opleidingsplan van de vrijwilligers is daarop afgestemd. Daar het volgen van alle opleidingen die KNRM vrijwilligers biedt een kostbare zaak is voor ons station worden jaarlijks keuzes gemaakt. Er is echter een verschil tussen het eisenpakket van een KNRM gelieerd station en een volwaardig KNRM station. Om aan de eisen van deze laatste te kunnen voldoen stelt Reddingsstation Zeevang een 3 jarenplan, zie hieronder, op ten einde een volwaardig KNRM station te worden. De consequentie hiervan is een grotere kostenpost aan opleidingen voor de vrijwilligers. Tevens kan KNRM niet garanderen dat ondanks alle inzet van ons station het daadwerkelijk tot een KNRM status zal leiden. In de tussenliggende periode blijft het dus belangrijk om de financiële situatie te verbeteren en met de gemeenten Zeevang en Edam/Volendam proberen afspraken te maken over mogelijk een vergoeding voor onze rol op het water. Hiermee zou ons station na 3 jaar in een positie moeten verkeren dat bij afwijzing door KNRM zij toch zelfstandig haar activiteiten voort kan zetten.



3. Stappenplan voor de toekomst

4.1 Mensen

Opleidingsplan

Op dit moment is 75% van de bemanning zodanig getraind en geschoold dat zij geheel zelfstandig als opstapper en als schipper kunnen uitrukken en optreden. Dit geldt ook voor diploma's en certificaten die zijn behaald door de bemanning is up-to-date. De overige 25% staat voor 2015-2016 in de planning, om deze op hetzelfde niveau te krijgen.

Dat neemt niet weg dat we ernaar streven om in de toekomst elk bemanningslid van station Zeevang voor de volle 100% te trainen en te scholen.

Hoe doen we dit?

Bij Zeevang wordt '**professioneel**' vertaald in **vakmanschap**. Vakmanschap heeft niets te maken met betaald of onbetaald werk. Het heeft te maken met ervaring, kennis, levenswijsheid en passie. Hart voor de zaak. Professionaliteit komt met de jaren. Je wordt niet als redder geboren, maar het helpt wel als je ermee wordt grootgebracht. Het is een grote uitdaging om voor de toekomst van de kennis en ervaring van professionele vrijwilligers door te geven aan nieuwe, jonge en enthousiaste vrijwilligers. Vanwege een afnemende instroom van vrijwilligers met een nautische achtergrond wordt meer dan in het verleden aandacht besteed aan opleiden en oefenen. Daarnaast is het verwachtingspatroon van de hulpvrager ook dusdanig dat professionaliteit als vanzelfsprekend wordt ervaren. Maar bovenal vraagt het redden onder soms moeilijke omstandigheden een gedegen opleiding en kennis van het vaargebied en de wisselende omstandigheden die zich daar voordoen. Het veelvuldig oefenen in het eigen vaargebied is de beste manier om deze kennis bij te brengen. De vrijwilligers moeten professioneel kunnen optreden: zeker van zichzelf zijn en het werk in één keer goed doen. Daarom is goed opleiden en regelmatig oefenen noodzakelijk. Niet alleen voor de hulp aan derden maar ook voor de eigen veiligheid. Het opleiding- en oefenbeleid is er dan ook op gericht de professionaliteit van de bemanningen zeker te stellen en te borgen. Om deze reden wordt het reddingsstation en haar bemanningsleden in de gelegenheid gesteld cursussen te volgen en regelmatig te oefenen. In **Appendix A** is in meer detail beschreven hoe het opleidingsplan eruit ziet.

Motivatie

De motivatie om bij een reddingsstation als Zeevang zich aan te sluiten (zou moeten zijn / is) dat je te allen tijde met ondersteuning van het thuisfront en zonder je eigen veiligheid uit het oog te verliezen mens en dier in geval van nood te helpen. Waarin het ultieme is om na een redding van mens of dier levend dan wel overleden hem/haar (terug) te herenigen met familie en/of vrienden. Om zo weer verder in het leven te kunnen gaan ofwel afscheid te kunnen nemen van een dierbare en daardoor het verlies beter te kunnen verwerken. Ofwel alles in een zin samengevat; ***We doen dit om die ene keer dat het ertoe doet het verschil te kunnen maken.***

Door middel van regelmatige gesprekken met alle vrijwilligers zijn wij van plan de motivatie te blijven pijlen en onze aandacht voor diverse personen bij te sturen wanneer we merken dat de motivatie wegzakt. Vrijwilligerswerk is vrijwillig, maar niet vrijblijvend. Verder zullen we ook de visie op ons 3 jarenplan goed bij de vrijwilligers op het netvlies brengen om zo een gemeenschappelijk en attractief doel te kunnen borgen. Ook zullen we scherp blijven op



vrijwilligers die ons naar de toekomst toe weinig te bieden hebben of niet kunnen of willen voldoen aan de eisen die we stellen aan professionaliteit, veiligheid en inzet. Voor mogelijke negatieve situaties op het water met bergers hebben wij instructie van de KNRM gehad, ook in deze situaties staat Reddingsstation Zeevang een professionele handelswijze voor ogen. Dit zullen we de komende jaren blijven continueren.

Continuïteit

Continuïteit zal een belangrijk punt van aandacht blijven de komende jaren. Uiteraard zal een vaste kern de komende jaren wel blijven maar dit alleen zal onvoldoende zijn om de beschikbaarheid voor een alarmering te kunnen borgen. Continuïteit hangt samen met motivatie, ergo als de vereniging interessante mogelijkheden kan bieden is een vrijwilliger eerder bereid zijn tijd op te offeren dan wanneer dat niet zo is. We streven er naar om een team van vrijwilligers vast te houden die met hart en ziel voor ons doel gaan en die trots zijn op wat we de afgelopen jaren bereikt hebben en in de nabije toekomst willen bereiken.

Bestuur versus plaatselijke commissie

Voor de toekomst zal gekeken worden hoe een plaatselijke commissie in elkaar zit, welke eisen er gesteld worden en wat dit betekent voor de personen die nu een bepaalde rol in het huidige bestuur vervullen. Dit is op korte termijn nog niet aan de orde en het huidige bestuur zal daar nu niet allemaal mee te maken krijgen (zittingstermijnen zijn namelijk steeds 3 jaar). Alle leden van het huidige bestuur zijn ook inzetbaar op de boten. Mogelijk zal bij een overgang naar een plaatselijke commissie hiervoor een overgangsregeling gaan gelden.

4.2 Materieel

Het gebouw

Gezien de zeer goede staat van het gebouw zal er weinig tot geen bijzonderheden te verwachten zijn. Wel zal het regelmatig onderhouden en schoonmaken op ons onderhoudschema staan. De huidige diesletank voldoet niet aan de wettelijke eisen voor opslag brandstoftanks. Dit wordt nu onderzocht met diverse partijen, teneinde de meest toekomstvaste maar ook betaalbare oplossing te vinden, en zal zal binnen enkele maanden doorgevoerd worden.

De vloot

Beide boten zullen regelmatig onderhoud nodig hebben volgens een vast onderhoudschema. Beide boten beschikken over dezelfde Volvo Penta keerkoppeling wat een zwak punt blijft. Er is besloten het in en uit boxen oefenen daarom niet meer te oefenen daar dit de koppeling onnodig belast met een groot risico op schade. De Beer verwachten we nog ruim 5 jaar mee te kunnen varen. Alles is in goede operationele staat en bijna zonder uitzondering 24/7 inzetbaar. De Beer zal de primaire boot worden en bij KWC als ZVG1 te boek blijven. De Simac is een oudere boot en zal naar verwachting binnen 5 jaar vervangen moeten worden, afhankelijk van de slijtage de komende jaren. Wij zullen de Simac alleen als 2^{de} boot (bij KWC als ZVG2) inzetten, voor evenementen en trainingen. Verder zullen we de Simac zoveel mogelijk sparen ten einde een lange levensduur te kunnen borgen. In 2015 heeft er



een revisie op de achterbok plaatsgevonden na breukvorming agv mechanische trillingen. Er zal komende jaren gekeken worden naar eventuele alternatieven voor de Simac.

De vervangingsreserve van de vereniging is momenteel onvoldoende om een vervanging van de Simac in te zetten. Een vervangende reddingsboot zal ongeveer 180.000 Euro gaan kosten. Het doel is wel om binnen 5 jaar de middelen te genereren om deze vervanging te realiseren.

De middelen

Begin dit jaar (2015) zijn 8 nieuwe pakken besteld en uitgeleverd. Hiermee beschikken we over voldoende betrouwbare pakken voor de komende 3 jaren. Hier zal ook de noodzakelijke reguliere onderhoud aan verricht worden, maar dat is geen bijzonderheid. Voor ijsreddingen is de set inclusief brancard compleet en inzetbaar. Verder is de wens om te kijken naar 2 eenvoudige brancards voor waterreddingen die niet te veel ruimte in beslag nemen op de boten. Tevens is nog steeds de wens om een trekstang met haak voor beide boten te maken, naar een voorbeeld van station Marken, om boten met een lieroog voorop de romp eenvoudig aan te kunnen haken. Verder geen bijzonderheden behalve regulier onderhoud en aanvulling van EHBO voorraden.

4.3 Financiën

Voor wat betreft de financiën voor de toekomst zullen we hoofdzakelijk ons plan richten op kosten besparing. Dit zal tot in de haarvaten van onze vrijwilligers verder door moeten dringen. Tevens zullen we het hergebruik van middelen en het zorgvuldig omgaan met dure spullen continueren. Voor wat betreft de inkomsten zijn we van plan alle evenementen nog steeds te blijven uitvoeren tegen de reeds overeengekomen vergoedingen. Donaties en sponsoring zullen we tevens voortzetten hoewel we niet verwachten dat daar meer te halen is in deze fase van de Nederlandse economie. Jaarlijkse lokale collectes en tijdens evenementen zullen we voortzetten. Promotie en bevorderen van naamsbekendheid zullen we onverminderd voortzetten. Het heeft ons af en toe aardig wat opgeleverd en positief in het nieuws blijven is een "must". Verder zullen we met de betrokken burgemeesters een betere vergoeding overeen proberen te komen zodat we financieel stabiel blijven en eventuele onverzekerde schades kunnen blijven bekostigen. Voor de mogelijke vervanging van de Simac zullen andere financiële bronnen moeten worden aangeboord om dit te realiseren.



Tenslotte

Het staat buiten kijf dat er binnen Reddingsstation Zeevang wat moet gebeuren om haar rol op het water te kunnen blijven uitvoeren voor de toekomst. Er zijn reserves om het een aantal jaren uit te houden maar dat heeft geen toekomst als er niet structureel iets veranderd. Door het interen op deze reserves is het onmogelijk om op termijn de Simac te kunnen vervangen. We hebben met dit document een plan beschreven zoals wij zien dat het Reddingsstation zou kunnen overleven. Dit betekent dat er op diverse fronten een iets andere lijn gevoerd zal worden die verdergaande professionalisering van het station beoogt. Ons doel is om uiteindelijk binnen 3 jaren alle zaken dusdanig op orde te hebben dat aan de eisen die KNRM zelf stelt aan haar eigen stations voldaan kan worden. Er is geen garantie van de KNRM dat dit zal gebeuren, er is wel een intensie om hiervoor de mogelijkheden gaanderweg te onderzoeken.



APPENDIX A Opleidingsplan vrijwilligers

De opleidingen zijn onder te verdelen in de aandachtsgebieden:

- Veiligheid
- Navigatie
- Communicatie
- Techniek

Daarnaast zijn specifieke opleidingen beschikbaar die als volgt zijn onderverdeeld:

- SAR en Hulpverlening
- Diversen

De opleidingen zijn opgedeeld in basisopleidingen en specialistische opleidingen. De basisopleidingen behoren tot het opleidingstraject van de aankomend opstapper. Hierbij ligt naast de theoretische opleidingen ook sterk de nadruk op praktische vaardigheden. Deze zullen door de schipper van het reddingstation worden beoordeeld aan de hand van een checklist genaamd 'Paspoort naar Schotland'

<u>Aspirant opstapper:</u> Benodigde kennis om mee te mogen varen tijdens oefeningen	Hoofdstuk 1 van het Instructieboek opstappers Zeevang	Praktisch deel onder begeleiding van de schipper en bemanning van het eigen reddingstation	De persoonlijke en algemene veiligheidsaspecten aan boord van de reddingboot kennen
Vorbereidende training op de SAR craft operations te Schotland	Hoofdstuk 1 van het instructieboek bemanningen Manoeuvreren met Reddingboot	Zelfstudie voor het theoretisch deel Door eigen (plv) Schipper	Goed voorbereid naar de afronding van de basistraining in Schotland.
SAR craft operations te Schotland	Basis Eerste hulp Diploma Afronding basistraining	Plaatselijke EHBO lessen 7 daagse training in Schotland. Leren omgaan met de reddingboot onder diverse omstandigheden en veiligheidstraining.	Elkaar EHBO kunnen verlenen indien noodzakelijk Puntjes op de i voor de basistraining. Kennis van noodprocedures. (HUET) Erkenning voor de functie opstapper.

Kennis hebben van:

Manier:

Doel:

Gezien het **niet** vrijblijvende karakter van het werk is een aantal opleidingen verplicht gesteld, dit om de veiligheid aan boord zeker te stellen, de gecombineerde brandbestrijding /onderwater ontsnapping en kapseis training moeten zijn gevolgd en het diploma Eerste Hulp worden behaald. Daarnaast is het Marcom diploma noodzakelijk. Dit enerzijds omdat de bijbehorende kennis cruciaal is om het werk veilig en goed te kunnen uitvoeren, anderzijds omdat dit niveau nodig is om het beste uit de cursus SAR Craft Operations te kunnen halen. Daarnaast is, afhankelijk van het ambitieniveau van de vrijwilliger, het mogelijk aanvullende opleidingen te volgen, zoals opleidingen voor navigatie, communicatie en operationele vaardigheden.

Het opleidingstraject binnen station Zeevang kan onderverdeeld worden in twee delen. Ten eerste geldt dat een nieuwe varende vrijwilliger (aankomend opstapper) start met bovengenoemde basis opleidingen. Na het afronden van de cursus 'SAR Craft Operations' zal deze vrijwilliger aangesteld worden als opstapper aan boord van de reddingboot.

Het opleidingstraject voor **opstappers** (vanaf 2015) ziet er als volgt uit:

Na 1 jaar in dienst:

- Onderwater ontsnapping en kapseis training (HUET) en Brandbestrijding

Gedurende de eerste 3 jaar:

- EHBO
- MARCOM B
- Vaarbewijs 2
- 'Paspoort naar Schotland' (*beoordeling door schipper*)

Na maximaal 3 jaar:

- Radarwaarneming
- SAR Craft Operations, Schotland (*na voldoende ervaring op het reddingstation en het behalen van de bovenstaande onderdelen*)
- Na deze eerste fase kan de opstapper meer specialistische opleidingen volgen. Afhankelijk van het ambitieniveau en de functie van de vrijwilliger wordt een aantal opleidingen aangeraden.