



Kustwacht op koers

Informatiebuletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Het nieuwe Hoofd Nautisch Beheer vertelt over de nieuwe routing op de Noordzee. Een interview met Sjaco Pas
- 3 | Nieuwe noodsleepboot voor de Kustwacht: levoli Amaranth
- 3 | Een winter vol incidenten: een overzicht
- 4 | Melle Zegel, secretaris van de Raad voor de Kustwacht en het Kustwacht Viermanschap
- 6 | Maritiem Informatie Knoop punt (MIK) ontvangt live videostreaming beelden politiehelikopters
- 7 | 10 vragen aan Sander de Graaf
- 8 | Kustwachtcolumn door Leo Timmermans
- 8 | Cartoon



Het nieuwe Hoofd Nautisch Beheer vertelt over de nieuwe routing op de Noordzee. Een interview met Sjaco Pas.

Sinds april 2012 is Sjaco Pas het nieuwe Hoofd Nautisch Beheer bij de Kustwacht. Hij volgt daarmee Jan Ricken op. Onder diens beheer viel onder andere het maken van het nieuwe Vaarwegmarkeringsplan Noordzee. Met dit project volop in ontwikkeling, begon Sjaco aan zijn nieuwe functie.

Sjaco, als nieuw Hoofd Nautisch Beheer, spring je meteen in het diepe met de enorme ontwikkelingen rondom nieuwe vaarwegroutes voor op de Noordzee. Wordt daar op dit moment nog aan gesleuteld?

De routes liggen vast en zijn goedgekeurd door de IMO (International Maritime Organisation). Administratief is het traject afgehandeld. Nu moeten we ervoor zorgen dat de voorbereiding op tijd gerealiseerd wordt en dat iedereen ervan op de hoogte is voor de nieuwe routing op 1 augustus 2013 van kracht wordt.

Hoe gaat dat in zijn werk? Hoe komt een schip te weten dat de vaarwegen veranderd zijn?

Bureau Hydrografie van de Koninklijke Marine zorgt ervoor dat alle nieuwe zeekaarten uiterlijk zes weken voordat de nieuwe routes ingaan klaar zijn. Er worden nu al boeien opgenomen die niet meer noodzakelijk zijn. Sommige wijzigingen worden al stap voor stap ingevoerd en zo'n twee maanden van tevoren gaan wij berichten aan zeevarenden en gebruikers van de Noordzee sturen. Vervolgens beginnen we zes weken voor de ingangsdatum met het uitzenden van navigatieberichten via de Navtex en met het uitspreken van deze berichten op de radiofrequenties naar de scheepvaart. Er is, samen met Rijkswaterstaat, ook een communicatieplan opgesteld. Er zullen artikelen verschijnen in vakbladen als Visserijnieuws en Waterkampioen, maar Rijkswaterstaat gaat ook naar de Hiswa om het daar bekend te maken.

Moet de betonning hiervoor worden omgelegd?

Jazeker. Daar hebben wij samen met de vaarwegmarkeringsdienst een heel plan voor geschreven. In twee dagen (30 en 31 juli) wordt alles omgelegd, zodat het tijdsbestek waarin de boeien niet goed op hun plaats liggen zo kort mogelijk is.

Aan de kaartjes te zien blijft boven de Waddeneilanden de situatie ongewijzigd.

Ja, dat klopt. Voor de kust van Noord- en Zuid-Holland is alles gewijzigd, maar daarboven blijft de situatie zoals hij was.

Hoe lang geleden is men begonnen met het onderzoeken naar- en opstellen van de nieuwe routes?

Mijn voorganger, Jan Ricken, is begonnen met dit project. Dat was halverwege 2010. Dat gaat dan echt met een schaar, kaartjes knippen en plakken om de eerste goede ideeën voor nieuwe routes op papier te krijgen en natuurlijk veel overleggen met de betrokken partijen. Dat zijn het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam, Rijkswaterstaat Noordzee, de Dienst der Hydrografie, de Vaarwegmarkeringsdienst en ook de windenergiesector.

Moet hier op internationaal niveau ook over beslist worden?

Onze buurlanden beslissen niet zelf mee, maar met de Britten en de Belgen hebben we wel gesproken voor we tot de definitieve routes waren gekomen. Alles wordt met de IMO besproken, je mag niet zomaar je verkeersscheidingsstelsels omgooien. Nadat alle plannen zijn goedgekeurd, krijgt men nog vijf maanden om te reageren en eventuele opmerkingen of bezwaar te maken.

Als bijvoorbeeld Groot-Brittannië nieuwe vaarweg-routes wil gaan instellen, nemen ze dan ook met jou of Directie Noordzee contact op?

Ja, dat gaat dan wel eerst via het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M), maar het nautisch advies gaat uiteindelijk via mij en Directie Noordzee. Ieder land mag zelf bepalen waar zij windmolenparken gaan bouwen. Het overleg tussen landen moet ervoor zorgen dat schepen niet gaan uitwijken naar onze wateren. De gesprekken gaan voorspoedig, maar het kan altijd beter.

Wat was de voornaamste reden om nieuwe vaarweg-routes te gaan maken?

Daar zijn meerdere redenen voor. Het allerbelangrijkste argument is de veiligheid. De Noordzee is één van de drukst bevaren zeeën ter wereld en vooral bij Rotterdam en IJmuiden is het echt een komen en gaan van schepen. Het verminderen van kruisingen is dan ook één van de speerpunten geweest bij het vaststellen van de nieuwe routes. Daarnaast zijn er diverse nieuwe windmolenparken en offshore platformen bijgekomen en zijn er voor de komende jaren nog meerdere nieuwe kavels voor windmolenparken uitgegeven. Ook ligt er een wrak in de vaargeul. De berging van dit schip, de Vinca Gorthon, is niet gelukt, waardoor wij dit knelpunt nu ook meteen aan konden pakken.

Is de veiligheid met de huidige routes ook echt in het geding geweest?

Het is niet zo dat de huidige routes echt onveilig zijn, maar

met name bij IJmuiden hebben we wel een aantal zogenoemde 'near misses' en dus bijna-aanvaringen geconstateerd. De kans hierop wordt naar verwachting bij de nieuwe routing kleiner.

Gelden de nieuwe vaarwegroutes ook voor de grotere pleziervaart, de jachten bijvoorbeeld?

Ja, in het communicatieplan dat binnenkort gestart wordt, wordt de pleziervaart ook zeker niet vergeten. De informatie is voor hen ook belangrijk. Zo mogen ze niet door de windmolenparken varen en een verkeersbaan moet haaks gekruist worden, zodat ze er zo snel mogelijk doorheen zijn. Het is verstandig om niet langs de rand van een verkeersbaan te varen, dat zou verwarrend zijn voor de beroepsvaart. De pleziervaart wil, als ze slim zijn tenminste, ook niet in de buurt komen van grote containerschepen van 300 meter. Als een jacht eenmaal in een verkeersbaan zit en die niet oversteekt, wordt het wel geacht de baan te blijven volgen, anders zou het chaotisch worden.

De nieuwe vaarwegroutes zijn voor alle gebruikers van de Noordzee van belang; voor de beroepsvaart, de pleziervaart, de offshore, Defensie en de visserij.

Wie is je belangrijkste partner geweest in het opstellen van dit vaarwegmarkeringsplan?

De opdrachtgever is het ministerie van I&M en de uitvoering ligt bij Rijkswaterstaat Noordzee. De Directeur Kustwacht is de nautisch beheerder van de Noordzee waardoor ik als Hoofd Nautisch Beheer betrokken ben bij het project. Dit doe ik in samenspraak met Directie Noordzee, waar Wim Verhagen projectleider is.

Krijg je dan ook nog verzoeken of suggesties van de betrokken diensten?

Ja, en dat kan heel goed van pas komen. Het Havenbedrijf Rotterdam bijvoorbeeld had een verzoek om ankergebieden uit te breiden. Dat konden we goed in het plan verwerken en dat is dan ook gebeurd.

Zoals gezegd was jij niet vanaf het begin betrokken bij dit project. Wanneer heb je het overgenomen?

Half april 2012 ben ik op deze functie gekomen. Mijn voorganger ging begin juni met pensioen, maar door de vakantiedagen die hij nog had staan was hij al eerder weg. Gelukkig heeft hij mij nog twee weken kunnen inwerken.

Was dat voldoende tijd om grip te krijgen op de inhoud van dit dossier?

Gelukkig heb ik een nautische achtergrond. Ik was hiervoor Duty Officer bij de Kustwacht, maar heb maar één keer samen met mijn voorganger een vergadering bezocht. Een langere inwerktijd was helaas niet mogelijk. Het was in het begin wel veel inlezen en mijn nieuwe netwerk aftasten, maar ik had al snel het idee dat ik het voldoende in de vingers kreeg. Je gaat dan mee in het proces.

Waar heb je je nautische ervaring opgedaan?

Ik ben al gaan varen vanaf mijn 17de. Eerst bij de Koninklijke Marine, waar ik op mijn 20ste begon aan de onderofficiersopleiding nautische dienst. Daarna ben ik op de Operationele School op mijn 24ste instructeur zeemanschap geworden. Daarna weer ben ik, terwijl ik nog bij de Marine zat, de Zeevaartschool gaan doen. Vervolgens heb ik de Marine verlaten en ben ik bij de koopvaardij gaan varen. Onder andere op

coasters en suppliers. Dat heb ik eigenlijk niet zo lang gedaan, want via via hoorde ik dat ik bij de Kustwacht kon solliciteren. Hier heb ik eerst een aantal jaar in IJmuiden als watch officer gewerkt, dat heette toen nog operator en daarna, in 2005, werd ik duty officer. Sinds vorig jaar ben ik dus Hoofd Nautisch Beheer en dat bevalt mij uitstekend. Ik ben dus altijd in de nautische hoek bezig geweest en ben zeker van plan dat nog lang te blijven doen!

In Kustwacht op Koers nr3-2013, uitkomend net voor de zomervakantie, wordt nogmaals aandacht besteed aan de nieuwe vaarwegroutes op de Noordzee, die zoals gezegd op 1 augustus 2013 van kracht worden. In dit artikel zal er nader worden ingegaan op de veranderingen ten opzichte van de huidige routes.

Nieuwe noodsleepboot voor de Kustwacht: Ievoli Amaranth

met medewerking van: Ed Nabbe

In de eerste helft van februari is de laatste hand gelegd aan de nieuwbouw van de noodsleepboot IEVOLI AMARANTH, die de huidige boot IEVOLI BLACK moet gaan vervangen. De IEVOLI AMARANTH wordt begin maart in IJmuiden verwacht. De Kustwacht neemt daar het nieuwe schip over, waarna het wordt ingezet als ETV (Emergency Towing Vessel) op de Noordzee.

De IEVOLI AMARANTH is gebouwd bij de Selah Scheepswerf in Tuzla vlak bij Istanbul. Het schip is meer geschikt voor het slepen van averijschepen en aanverwant werk dan de IEVOLI BLACK. Het scheepsontwerp van de laatste was vooral gericht op het bevoorraden op zee, de zogenoemde 'supply'-functie. Het was te zien aan het scheepsuiterlijk, gekarakteriseerd door het extreem lange werk-/lading-dek. Dit ging ondermeer ten koste van de noodsleepfunctie en de beschikbare ruimte voor de accommodatie. Deze nadelen zijn op de IEVOLI AMARANTH opgeheven.

Zo is het ontwerp van de IEVOLI AMARANTH meer geschikt voor de optimale uitvoering van de ETV-taken dan z'n voorganger. Het zal weer 365 dagen per jaar 24 uur per dag op 15



minuten afroep beschikbaar zijn. Het schip, door het Ministerie van I&M gehuurd van het sleep- en bergingsbedrijf SVITZER, heeft als thuisbasis Den Helder en zal, als altijd, in geval van verslechterende weersomstandigheden (windkracht > 5 Bft) preventief naar zee vertrekken om daar positie te kiezen nabij de scheepvaartroutes boven de Waddeneilanden.

Een winter vol incidenten: een overzicht

Na een periode zonder grote incidenten was het in november en december 2012 goed raak op de Noordzee. Het begon op 25 november. Rond 11.00 uur meldde het platform 'GSP Saturn' dat op ongeveer 12 mijl van het platform (ongeveer 55 mijl noordwest van Terschelling) het onder Deense vlag varende 2-masts zeilschip 'Andromeda' in problemen was. Aan boord bevonden zich twee Nederlandse opvarenden die het jacht kort daarvoor hadden gekocht in Denemarken en nu

onderweg waren naar Nederland. Op dat moment stond er een zuidwesterstorm, kracht 9 Beaufort met golven van 5 meter of meer. De opvarenden gaven aan het schip te willen verlaten. De motor was uitgevallen en de zeilen konden ze niet bedienen. Door het Kustwachtcentrum is de offshore reddinghelikopter ingezet die rond 13.50 uur de beide personen heeft opgepikt en naar Den Helder heeft gebracht. Het jacht ging aan de haal en is later geborgen door een bergingsbedrijf van Terschelling.

Diezelfde dag kwam rond 16.00 uur een bericht binnen van het platform G-17 dat op 60 mijl noord van Terschelling van het Britse vrachtschip 'Timberland' twee bemanningsleden overboord waren geraakt. De twee mannen waren aan dek gegaan om losgeraakte lading te sjoeren. Door het Kustwachtcentrum werd de reddinghelikopter van NHV en een Duitse helikopter ingezet voor een uitgebreide zoekactie. Op het moment dat beide helikopters opnieuw brandstof moesten laden, werden beide mannen waargenomen aan de hand van de lichtjes van hun zwemvesten. De Duitse helikopter heeft vervolgens een smokemarker afgeworpen, waarop de Nederlandse helikopter kans zag één persoon op te hijsen. Deze bleek helaas al overleden te zijn. De tweede persoon was waargenomen, maar de helikopter was niet meer in staat die ook aan boord te halen. Deze man wordt tot op de dag

van vandaag nog steeds vermist.

Op 5 december om 19.20 uur vindt een ernstige aanvaring plaats ter hoogte van Noord Hinder tussen de autocarrier 'Baltic Ace' (Bahama vlag) en het Cypriotische containerschip 'Corvus J'. De alarmering komt op het Kustwachtcentrum binnen via de DSC (Digital Selective Calling). Het radioverkeer met de 'Baltic Ace' is moeizaam en van korte duur. Het schip zinkt binnen 15 minuten. Aan boord bevinden zich 24 bemanningsleden. Het Operationeel Team wordt op post geroepen en het Kustwachtcentrum zet drie reddingboten en drie helikopters in. Verder melden zich diverse in de buurt zijn de koopvaardij- en vissersschepen die assisteren bij de

reddingsoperatie. Ook twee vaartuigen van de Koninklijke Marine bieden hun hulp aan. In totaal worden 13 personen gered en 5 lichamen geborgen. Zes personen blijven vermist zodat in totaal 11 bemanningsleden deze scheepwramp helaas niet overleven. De hele nacht en de volgende dag wordt doorgezocht, echter zonder resultaat en moet deze actie worden afgesloten met een triest resultaat. Eind december wordt nog een lichaam gevonden door een visserman, zodat het aantal vermisten nog op 5 staat.

Vier dagen later wordt het Operationeel Team opnieuw opgetrommeld. Het onder de vlag van Panama varende vrachtschip 'Ocean Victory' meldt om 19.15 uur, kort na vertrek uit IJmuiden, dat het voorstuwingsproblemen heeft. Het is over een boei gevaren en heeft daarbij de ketting in de schroef gekregen. Door de west-noordwesten wind drijft het 170 meter lange schip met 20 opvarenden richting kust ter hoogte van Zandvoort. De reddingboot van IJmuiden en de offshore reddinghelikopter worden ingezet en diverse sleepboten varen uit ter assistentie. Diverse pogingen om aan het schip vast te maken en het weg te slepen, mislukken. Twee sleepboten krijgen daarbij de tros in de schroef. Rond 01.00 uur lukt het de sleepboot om het schip van de kust weg te slepen en ten anker te leggen. De bedoeling is beter weer af te wachten en dan het schip naar IJmuiden te slepen. Uiteindelijk wordt het schip op 11 december rond de middag veilig afgemeerd in IJmuiden.

Melle Zegel, secretaris van de Raad voor de Kustwacht en het Kustwacht Viermanschap



“voorbereiden, processen bewaken en verslagleggen”

Bij het vertrek van zijn voorganger Ronald van den Heuvel werd de naam van zijn opvolger Melle Zegel al genoemd in dit blad, maar wat doet een secretaris van de Raad voor de Kustwacht nu eigenlijk en hoe kijkt Melle na een half jaar Kustwacht tegen de organisatie aan? Wij vroegen het hem.

Melle, je werkt sinds 1 september bij Rijkswaterstaat Noordzee en daarmee voor de Kustwacht. Bevalt de nieuwe organisatie je?

Het bevalt zeker. Ik ben nieuw bij Noordzee, maar al sinds 2006 werkzaam bij Rijkswaterstaat. Ik ben toen begonnen bij Zuid-Holland als scheepvaartadviseur op de afdeling scheepvaartverkeersmanagement. Die functie beviel mij ook goed, ik was een soort luis in de pels, ook van de eigen

organisatie, maar de organisatiestructuur veranderde en ik was toe aan iets nieuws.

Heb je, behalve in je werk voor Rijkswaterstaat, verder ook een maritieme achtergrond?

Jazeker. Ik heb de zeevaartschool gedaan en daarna jarenlang gevaren als stuurman en kapitein op de kleine handelsvaart. In 1998 ben ik vervolgens geswitcht naar de IT en ben daarna ook nog terecht gekomen bij Economische Zaken waar ik projectmanager was voor het aantrekken van buitenlandse bedrijven. Dat heb ik gedaan tot ik in 2006 bij Rijkswaterstaat kwam.

Zijn er veel raakvlakken met je vorige functie in je huidige werk?

Wel een aantal ja, maar de Kustwacht is toch betrekkelijk nieuw voor mij. Ik kwam de Kustwacht weleens tegen bij een overleg, het Hoofd Nautisch Beheer met name, maar ook weer niet zo vaak want in de meeste gevallen zat er in mijn werk een andere beheerder tussen, namelijk het Havenbedrijf Rotterdam.

Je zit nu bij de Raad voor de Kustwacht en het Kustwacht Viermanschap. Wat is je rol daarin?

Dat is die van secretaris. Dat houdt in dat ik de overleggen voorbereid, de uitgezette acties bewaak en verantwoordelijk ben voor de verslaglegging. Daarnaast begeleid ik het dienstverleningsplan, handhavingsplan, APB (ActiviteitenPlan en Begroting) en jaarverslag via het Kustwachtviermanschap en de Raad voor de Kustwacht naar de ministerraad. Daarnaast raak ik natuurlijk ook meer en meer inhoudelijk betrokken bij de dossiers, zoals bijvoorbeeld de vervangingsstrategie vliegtuigen, het dossier helikopter capaciteit en de visie op "de Kustwacht van de toekomst."

De betrokken ministeries hebben ook allemaal een afvaardiging in de raad voor de Kustwacht?

Ja, dat klopt. Ze zijn vertegenwoordigd door een Directeur-generaal (DG) of iemand van dat niveau. Dat wil overigens niet zeggen dat zij ook allemaal bij iedere vergadering aanwezig zijn.

Zijn daar vaste afspraken over?

Sinds vorig jaar is besloten eenmaal per jaar volledig aanwezig te zijn. Dat noemen we in de wandelgangen de "brede raad". De andere keer komen we in kleiner comité samen in een "rompraad". Deze rompraad is een afspiegeling van het Kustwacht Viermanschap. Dat is dus een raad met een vertegenwoordiging van Veiligheid&Justitie, Defensie, Infrastructuur&Milieu en Directeur Kustwacht. Het is niet altijd eenvoudig om een datum te vinden waarop iedereen in de brede raad samen te brengen is, maar met een goede planning lukt het wel. De Raad voor de Kustwacht functioneert ook meer als een Raad van Toezicht, op enige afstand, terwijl het Viermanschap het dagelijks bestuur vormt.

Jouw werkplek is Rijswijk, maar je hebt veel te maken met het Kustwachtcentrum. Hoe vul je dat in?

Ik probeer tenminste eenmaal per maand in Den Helder te zijn. Dan ben ik bij een operationeel overleg om beter te weten wat er speelt en mensen te leren kennen. Behalve dat het via de moderne communicatiemiddelen ook niet nodig is om dagelijks bij elkaar te zitten voor mijn werk, gaat ook veel via de liaisons van wie ik weer informatie krijg. Ook heb ik veel contact met de controller en de directeur van de Kustwacht. Tenslotte zit ik ook nog in de redactie van dit blad. Dat zorgt er weer voor dat ik een breed scala aan onderwerpen ter lezing voorgelegd krijg.

Zijn er ook dingen die je anders invult dan je voorganger?

Ronald, mijn voorganger, zat inhoudelijk zeer goed in de materie. Beter dan ik, denk ik wel, maar ik richt mij ook meer op de processen. De overleggen moeten niet alleen georganiseerd worden, maar vooral dienen wij ons te houden aan de afspraken die we met elkaar maken. Dat bewaak ik. Het klinkt misschien alsof dat vanzelf wel goed zou gaan, maar in een complexe organisatie als deze is het belangrijk dat dat goed gebeurt. Er zijn voldoende mensen die inhoudelijk sterk zijn en daarom richt ik mij in eerste instantie met een gerust hart op organisatie en procesbewaking.

Ben je ook al zaken tegengekomen die je zijn tegengevallen of frustreren? Of zijn er wellicht onderdelen waarop je de Kustwacht graag in een andere richting zou willen laten gaan?

(lacht..) Nou nee.. Natuurlijk, de dingen lopen weleens anders dan ik verwacht had, maar ik ben er al lang aan gewend dat dat zo gaat. Vooral als nieuwkomer loop ik weleens tegen zaken aan waarover ik mij verbaas, maar het niet voor elkaar kunnen krijgen van bepaalde zaken komt dan niet voort uit onwil, maar uit de complexiteit van de organisatie met alle betrokken ministeries. Het niet hebben van eigen middelen of het niet bij iedereen dezelfde bevoegdheden kunnen neerleggen, draagt daar soms aan bij.

Geef eens een voorbeeld.

Defensie is voor de Kustwacht een belangrijk ministerie, maar heeft nog meer dan de andere ministeries met enorme bezuinigingen te maken. Als Kustwacht zijn wij voor de inzet van helikopters wel afhankelijk van Defensie, maar de NH-90 lijkt vooralsnog voor ons de komende tijd niet beschikbaar. Dan moet je naar noodoplossingen zoeken. Die worden dan wel gevonden, maar ideaal is dat niet altijd. Verder zou ik een groot voorstander zijn van een Kustwacht Opsporingsambtenaar, een KOA, maar ook daarin ben ik geloof ik niet de enige.

Zou de Kustwacht meer capaciteit moeten hebben?

Moeilijk te zeggen. Wat ik in ieder geval zie, is dat er aan de verantwoordingskant veel van de Kustwacht gevraagd wordt. Dat werk wordt met relatief weinig mensen gedaan terwijl

het veel tijd kost. Iedere vraag die vanuit de beleidsministeries gesteld wordt, komt bij de Kustwacht terecht met de vraag om input en hoe we een bepaald probleem kunnen oplossen. Dat kost veel tijd.

Zijn je werkzaamheden voor Rijkswaterstaat voor honderd procent gericht op de Kustwacht?

Nee dat zijn ze niet. Ik ben namelijk ook nog Clusterleider Scheepvaart en ook dat is een zeer interessant onderdeel van

mijn werkzaamheden. Ik coördineer in die hoedanigheid alles wat binnen de afdeling planvorming met scheepvaart te maken heeft. Ik probeer mij daar op een aantal dossiers echt in te werken, zoals bijvoorbeeld de vergunningstrajecten rondom windmolenparken en ik zit in een werkgroep "veilige afstanden" met het Havenbedrijf Rotterdam en het Loodswezen en zo zijn er nog een aantal zaken. Tijds technisch gezien wil dit alles nog weleens wringen, maar die uitdaging ga ik graag aan.

Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) ontvangt live videostreaming beelden politiehelikopters

Sinds het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK-NL) binnen de Kustwacht in 2010 van start is gegaan, staan de ontwikkelingen niet stil. Steeds meer systemen komen voor de Kustwacht beschikbaar, waardoor de informatiepositie en daarmee dus de mogelijkheid om beter te sturen op de operatie, toenemen.

Door het televisieprogramma Unit Luchtvaartpolitie, uitgezonden op RTL4, kennen velen de beelden al die politiehelikopters maken en vervolgens live doorzenden naar de meldkamers van de politie. Door deze beelden kan een politiemeldkamer de eenheden ondersteunen in hun werk en direct aansturen. Sinds december 2012 bestaat er op het Maritiem Informatie Knooppunt ook de mogelijkheid om deze digitale videobeelden live mee te bekijken. Op dit moment is dit op het Kustwachtcentrum alleen nog mogelijk op het MIK (de back-office), maar binnenkort wordt dit ook mogelijk in het Coördinatie en Communicatie Centrum (CCC, de front-office).

De Kustwacht maakt hierbij gebruik van een nagenoeg landelijk dekkend netwerk van de politie. Hierdoor is het mogelijk om beelden vanuit de helikopter, die bijvoorbeeld ter hoogte van Zeeland vliegt, zonder problemen live door te sturen naar het Kustwachtcentrum in Den Helder. Het Kustwachtcentrum is hiermee in staat om sneller adequate informatie te verkrijgen en daarmee de operatie beter aan te sturen. Het systeem heeft inmiddels zijn meerwaarde voor de Kustwacht al bewezen. Op 9 december bijvoorbeeld

dreigde een bulkcarrier te stranden nabij het strand van Zandvoort. Het was donker en er stond een windkracht 8. Vanuit het Kustwachtcentrum werd onder leiding van het Operationeel Team (OT) getracht grip te krijgen op de situatie.

Behalve via de gebruikelijke communicatie werd er voor het eerst een politiehelikopter ingezet om het OT team te ondersteunen met live videobeelden. Door deze live beelden kon het OT een goed beeld krijgen van de situatie. Ook bij een aanvaring tussen een vissersschip en een coaster hebben de live videobeelden een belangrijke bijdrage geleverd. Door de live videobeelden kon het Kustwachtcentrum bewijsmateriaal leveren aan de unit maritieme politie die onderzoek deed naar de oorzaak van die aanvaring.

Zodra de beelden binnenkort ook zichtbaar zijn in het CCC (front-office) zullen ze zeker een bijdrage leveren aan de veiligheid. Zo kan de helikopter bijvoorbeeld tijdens grootschalige reddingsacties op zee, maar ook op de ruime binnenwateren zoals het IJsselmeer, live beelden zenden naar het Kustwachtcentrum waardoor er een beter beeld zal ontstaan van de situatie. Dit zorgt ervoor dat de Kustwacht de actie nog beter kan aansturen. Daarnaast zullen de live beelden natuurlijk ook in de handhaving in de toekomst een grote rol gaan spelen.

Men zou zich kunnen afvragen wat er nu anders is aan dit systeem dan de video-downlink waarover het Kustwachtvliegtuig al beschikt. Dit oude systeem is echter een analogo systeem met een veel mindere beeldresolutie. De nieuwe digitale beelden hebben een veel betere beeldkwaliteit. Het oude systeem heeft ook een beperkt bereik. De beelden kunnen vanuit het vliegtuig alleen naar het Kustwachtcentrum gezonden worden als het vliegtuig binnen een bepaalde afstand vliegt en er is geen continue verbinding met het Kustwachtcentrum.



Het nieuwe systeem heeft een landelijke dekking. Het maakt niet uit waar de helikopter vliegt boven Nederland. Het netwerk van ontvangers (grondstations) zendt het videosignaal via een glasvezelnetwerk door naar het

Kustwachtcentrum. Hoewel het digitale videosysteem nu nog alleen beschikbaar is vanuit de politiehelikopters is het de wens om in de toekomst ook de Kustwachtvliegtuigen uit te rusten met het nieuwe digitale systeem.

10 vragen aan Sander de Graaf

functie: Medewerker kwaliteitszorg



1. Sander, wat doe je precies bij de Kustwacht?

Sinds september vorig jaar ben ik werkzaam in de nieuwe functie van medewerker kwaliteitszorg. Als medewerker kwaliteitszorg houd ik me bezig met de ontwikkeling, implementatie en het onderhoud van een kwaliteitszorg-systeem bij de Kustwacht, het houden van audits en de controle op de uitvoering van gemaakte afspraken met keten partners.

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

In 1989 ben ik als beroepsmilitair werkzaam geworden bij de Koninklijke Marine. Als technisch specialist radarsystemen bij de Wapentechnische Dienst heb ik veel gevaren, met name op de M-Fregatten. Eind 2000 werd ik als burger werkzaam als veiligheidskundige en KAM-coördinator bij het Marinebedrijf, waarbij KAM staat voor Kwaliteit, Arbo en Milieu. In deze functie was ik mede verantwoordelijk voor het opzetten en onderhouden van een gecertificeerd KAM-zorgsysteem. Daarnaast adviseerde en ondersteunde ik het management bij het voeren van een goed arbobeleid. In 2008 studeerde ik af voor de opleiding Technische Bedrijfskunde. Niet lang hierna kon ik als beleidsmedewerker bij de Directie Maritieme Instandhouding van het Marinebedrijf aan de slag, waarbij KAM-aspecten wederom een prominente rol speelden in mijn werkring binnen de Kustwacht.

3. Wat verwacht je van deze baan?

Mijn ervaring en achtergrond in te kunnen zetten bij de Kustwacht en daarnaast een hoop nieuwe dingen te leren.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Dat je met elkaar een team vormt, waarbij er bereidheid is elkaar te helpen en te ondersteunen.

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

Er is binnen iedere organisatie wel ruimte om te verbeteren. Dat geldt ook voor de Kustwacht. Als nieuwkomer kan ik echter (nog) niet zo direct aangeven wat ik persoonlijk veranderd zou willen zien.

6. Wat zijn je hobby's?

In mijn vrije tijd ben ik voornamelijk op of langs het water te vinden. Ik ben al sinds mijn vroege jeugd een hartstochtelijk sportvisser en trek er regelmatig met mijn eigen visboot op uit.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik heb niet echt veel persoonlijke ergernissen, of het zou moeten zijn dat ik in de wintermaanden nogal laks ben met hardlopen, wat ik normaal gesproken graag doe.

8. Wat niemand over mij weet is...ofwel: vertel eens iets verrassends over jezelf, iets wat mensen niet bij je verwachten.

Ik ben zeer geïnteresseerd in de ontstaansgeschiedenis van ons Noord Hollandse polderlandschap en gek op oude kaarten waaruit bepaalde ontwikkelingen te reconstrueren zijn. Ik zwerf regelmatig door de polders (o.a. in combinatie met het vissen) en dan zoek ik bewust bepaalde geschiedkundige locaties op. Plaatsen waar molens hebben gestaan, terpen, dijken etc.

9. Maak de volgende zin af: Als ik het gebouw van de Kustwacht binnenloop...

Dat doe ik met veel plezier, de Kustwacht is een voor mij interessante en uitdagende werkomgeving!

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

Gerard Klok. Hij heeft mij veel over de operationele kant van de Kustwacht geleerd en verteld.

Kustwachtcolumn

door Leo Timmermans,
watch officer Kustwachtcentrum

Noordpolderzeil

Hoog water.....

U kent het wel, pratend met collega's komt er plots weer een verhaal naar voren dat een glimlach doet veroorzaken. In mijn geval de gedachte om hem gelijk door te spelen door middel van de KoK. Picture this:..... een kajuitbootje is vast gelopen op het Noordpolderzeil. Op het bootje vertoeft een echtpaar. Na ettelijke momenten krijgen we contact met de vrouw op het bootje. Op de achtergrond horen we de man in paniek schreeuwen tegen zijn vrouw en niemand in het bijzonder. Het plan van de vrouw was te wachten op hoog water. Dat was ook het advies dat ze aan haar man had gegeven. Helaas, haar man zag het anders. "Bij hoogwater overstroomt de boot." En wat ze ook probeerde, de man bleef erbij dat het wachten op hoogwater levensgevaarlijk was. "Ja maar Willem, dan gaan we toch drijven".... "Nee dan loopt het over de rand dus we moeten nu weggehaald worden.

Nu kan het nog....."

Gelukkig werden ze door middel van een reddingsboot vlot getrokken.....

Dit soort verhalen wordt nooit vergeten en soms, bij het noemen van een gebied of plaatsnaam, komt dit soort verhalen naar voren.



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, AVDD, RWS, Ed Nabbe

Cartoon: Paul Stoel

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