



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Afscheid Ronald van den Heuvel van de Kustwacht: "de Kustwacht doet het hartstikke goed!"
- 3 | Een dagje meevaren op de Visarend
- 4 | Van ambitie naar middelen
- 5 | Kustwachtvaartuig treft bulrugwalvis
- 6 | Staatssecretaris op bezoek bij Kustwachtcentrum
- 6 | Alarm op zee, bel eventueel ook 112
- 7 | 10 vragen aan Paul Stoel
- 8 | Kustwacht column door Leo Timmermans



Sinds begin 2007 was Ronald van den Heuvel actief redactielid van *Kustwacht op Koers*. Nog belangrijker was zijn rol als secretaris van de Raad voor de Kustwacht en van het Kustwacht(drie)(vier)manschap. Binnen Rijkswaterstaat gaat Ronald een andere functie vervullen bij de Dienst Verkeer en Scheepvaart, waardoor hij zijn Kustwachtgerelateerde taken neerlegt en ook uit de redactie stapt. Wij vroegen hem naar zijn ervaringen van vijf jaar Kustwacht.

Afscheid Ronald van den Heuvel van de Kustwacht: "de Kustwacht doet het hartstikke goed!"

Ronald, wat houdt je nieuwe functie bij de Dienst Verkeer en Scheepvaart in?

Ik ben daar projectmanager voor het *Maritiem Single Window*. Dit is een project binnen het programma *Impuls Dynamisch Verkeersmanagement* (IDVV) waarin Rijkswaterstaat, vaarwegbeheerders, vervoerders, verladers, havens en terminals samenwerken aan het beter benutten van de vaarwegen.

Het *Maritiem Single Window* zal worden ontwikkeld om één meldingsplatform te realiseren voor zeeschepen die aankomen in Nederland of vertrekken. Nu is het zo dat een schip verschillende meldingen moet verrichten bij veel partijen, zoals Douane, Zeehavenpolitie, Marechaussee, Rijkswaterstaat, ILT, GGD en de havenautoriteiten. Daarbij gaat het vaak om dezelfde gegevens. Dat traject willen we vereenvoudigen door één elektronisch platform (het *Maritiem Single Window*) te creëren waarbij de benodigde gegevens nog maar één keer elektronisch hoeven te worden gemeld, waarna de betreffende instanties de voor hen relevante en benodigde informatie uit het MSW moeten halen. Kort gezegd is het eenmaal melden en meervoudig gebruik van informatie. Met als doel vermindering van de administratieve lasten voor de zeescheepvaart.

Wanneer moet dit van start gaan?

Het is een EU richtlijn die per 1 juni 2015 geïmplementeerd moet zijn. Het project is deze afgelopen zomer van start gegaan, waarbij ik in mijn nieuwe rol als projectmanager het projectteam aanstuur wat belast is met de realisatie van het *Maritiem Single Window* in Nederland. We doen dit overigens in nauwe samenwerking met de Douane. Maar ook partijen als de Koninklijke Marechaussee en de Zeehavenpolitie zijn betrokken.

Betekent je nieuwe functie dat je helemaal niets meer met de Kustwacht te maken hebt?

Niet helemaal. De Kustwacht zal één van de partijen zijn die straks informatie ontvangt vanuit het *Maritiem Single Window*. Dat zal dan vooral betrekking hebben op *security* gegevens die naar het MIK (Maritiem Informatie Knooppunt) zullen gaan. Ik vind het dan ook erg leuk dat ik de komende tijd zo af en toe nog wel eens langs zal komen op het KWC.

Kun je nog een keer vertellen wat je precies deed voor de Kustwacht, wanneer je begon en of die rol in de loop der jaren veranderd is?

Begin 2007 werd ik secretaris van de Raad voor de Kustwacht. Daarmee was ik in feite ook secretaris van het Kustwachtdriemanschap dat onlangs is uitgebreid naar een Viermanschap. Als secretaris zorg je er vooral voor dat er goede besluitvorming in beide overlegorganen kan plaatsvinden. Agendavorming, het organiseren van stukken en kwaliteitsbewaking zijn daarbij belangrijke onderdelen, maar ook de afstemming binnen I&M en tussen de departementen behoorde tot mijn taken.

Wat ik natuurlijk niet mag vergeten is dat ik vanaf het begin in de redactie van "ons" blad Kustwacht op Koers heb gezeten. De eerste 2 jaar werd het blad nog uitgegeven door Rijkswaterstaat. Maar uiteindelijk vonden we het beter dat de nieuwsbrief door de Kustwacht zelf werd uitgegeven. Deze overdracht heeft in 2008 plaatsgevonden.

Een grote diversiteit aan taken. Neemt Melle Zegel, jouw opvolger ook al deze taken één op één over?

Ja dat klopt. Melle komt natuurlijk in een andere fase binnen, maar zijn takenpakket is gelijk aan dat wat ik had.

Hoe zie je de huidige stand van zaken in Kustwachtland en wat verwacht of hoop je voor de Kustwacht in de toekomst?

Wat ik vooral heel belangrijk vind om te vermelden is dat er intussen een hele goede organisatie staat die zijn taken op een uitstekende wijze uitvoert. Omdat we de afgelopen jaren constant met, met name, organisatorische veranderingen te maken hebben gehad die veel van iedereen eisen, willen we daaraan nog weleens voorbijgaan. Ook verwacht ik dat alle departementen nog meer vanuit het gezamenlijke Kustwachtbelang zullen gaan denken. Sinds 2007 is er op dat vlak al erg veel verbeterd. De Kustwacht is toen omgevormd van een samenwerkingsverband van verschillende organisaties naar één organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Dat is de grootste en belangrijkste stap geweest en die manier van werken werkt heel goed, maar feitelijk is er natuurlijk nog steeds sprake van een netwerkorganisatie waarbij verschillende overheidspartijen onder één paraplu moeten samenwerken. Naar mijn idee valt daar nog winst te behalen.

Is dat sinds 2007 niet toch veel beter geworden?

O zeker wel. Vooral met de start van Kustwacht Nieuwe Stijl is er zoals gezegd heel veel verbeterd. Dat zie je terug in zowel de aansturing van de Kustwacht, als hoe efficiënt taken worden uitgevoerd. Zo hebben we bijvoorbeeld richting Tweede Kamer in tussentijdse rapportages over de omvorming van de Kustwacht met cijfers zichtbaar gemaakt dat er meer controles met minder middelen werden uitgevoerd. Ik hoop alleen dat deze manier van samenwerken niet teveel onder spanning komt te staan nu we met enorme bezuinigingen geconfronteerd worden. We hebben juist nu soms weer de neiging om onze eigen belangen toch eerst zeker te stellen. Dat is begrijpelijk, maar ergens ook jammer, omdat er juist nu door het verder versterken van de samenwerking in gezamenlijkheid naar bezuinigingen gezocht zou kunnen worden. De Kustwacht kan daarbij zelfs als voorbeeld dienen in Nederland, de samenwerking is vrijwel uniek in overheidsland. Met de recent doorgevoerde veranderingen (n.a.v. de Verkenning Kustwacht) is er een solide fundament gelegd om de Kustwacht nog verder door te kunnen laten groeien als de professionele uitvoeringsorganisatie voor de Noordzee.

Is die nog intensievere samenwerking dan ook jouw ideaal voor de toekomst van de Kustwacht?

Ja. Daarnaast zou het een hele belangrijke stap kunnen zijn als de mensen die de taken daadwerkelijk uitvoeren nu eens echt gedetacheerd worden bij de Kustwacht, zodat ze onder directe aansturing van de Directeur Kustwacht zouden komen te vallen. Dat staan ze nu op papier en in operationele zin ook wel, maar ze staan nog steeds met één been in hun eigen organisatie. Als ze nog dichter bij de Kustwacht neergezet zouden kunnen worden, valt er daar ook nog winst te behalen.

Bedoel je daarmee bijvoorbeeld de opstappers?

De opstappers zijn inderdaad een goed voorbeeld. De bevoegdheden van de aanwezige opstappers op een patrouillevaartuig zijn goed verdeeld, maar het toenmalige kabinet had wel de intentie om een Kustwachtm medewerker bijvoorbeeld zowel Grenscontrole- als Douanetaken te kunnen laten uitvoeren. Natuurlijk zitten daar haken en ogen aan, want je kunt bijvoorbeeld niet verwachten dat iedereen ook even goed specialistische visserijcontroles kan uitvoeren, maar ik denk nog steeds dat toewerken naar een vorm van Kustwacht Opsporingsambtenaar, met zijn beperkingen in specialismen, een goede weg zou kunnen zijn.

Je praat nog steeds over we..

Ja, de Kustwacht gaat mij natuurlijk nog steeds aan het hart, dat gaat ook niet meer weg. Ik heb een ontzettend leuke tijd gehad en heel veel leuke, betrokken en bevlogen mensen leren kennen en prachtige dingen meegemaakt.

Noem eens een voorbeeld

Het is moeilijk om er een voorbeeld uit te lichten. Ik heb helaas maar één keer mee kunnen vliegen in de Dornier. Dat was wel meteen heel bijzonder. Sowieso vond ik het geweldig te zien hoe de bemanning zijn werk doet en om Nederland te zien vanuit de lucht terwijl er zo laag gevlogen mag worden is ook erg leuk. Het was ook bijzonder omdat die dag minister Eurlings meevloog. Ik moest met de auto naar het noorden van het land en vanuit daaruit terugvliegen naar Rotterdam. Het voordeel daarvan was ook dat er rustig gevlogen werd. Ik heb niet snel last van luchtziekte, maar het is toch maar een klein vliegtuig. Het was ook wel fijn om weer op vaste bodem te staan.

Ronald, dank voor je inzet, in ons geval ook voor dit blad. We wensen je het allerbeste.

Insgelijks! Ik wens iedereen bij de Kustwacht alle goeds. Ook mijn opvolger Melle wens ik het allerbeste. Dat hij naast zijn

werk voor onder andere de Raad, ook maar veel artikelen mag aandragen voor Kustwacht op Koers en ik hoop dat hij vooral ook probeert af en toe eens mee te varen of een keer in de Dornier te stappen.

Ronald van den Heuvels opvolger, Melle Zegel, werkt sinds 1 september 2006 bij Rijkswaterstaat. Hij begon bij Zuid-Holland als scheepvaartadviseur en vertrok in juni 2012 als verkeersmanager scheepvaart. Sinds 1 juli 2012 is Melle secretaris van de Raad voor de Kustwacht. Hij is samenwonend in Rotterdam, heeft een dochter van bijna zeven jaar, houdt van Frankrijk, wijn en lekker eten en is immer positief gestemd, want nog steeds is hij seizoenkaarthouder van voetbalclub Sparta.

Een dagje meevaren op de Visarend

m.m.v. Sandy Houtkooper en Tina Haasdijk

Het is één ding om de Kustwachtwerkzaamheden waar te nemen tijdens een oefening, maar het is iets anders om acties in werkelijkheid mee te maken. Meevaren met de eenheden bevordert kennis, beeldvorming en begrip tussen de werknemers "aan de wal" en de ploegen aan boord. In dit kader gingen twee medewerkers van het Kustwachtcentrum een dag met het MS Visarend mee. Hun verhaal treft u hier aan.

Eind juni 2012 hebben wij een dagje meegevaren op de Visarend om een indruk te krijgen van het reilen en zeilen aan boord. Wij werden ontvangen met koffie, de mensen werden voorgesteld en daarna moesten wij het verplichte veiligheidsrondje aan boord maken. We waren de haven nog niet uit of de lunch werd al geserveerd. Dat was prima verzorgd. Toen wij Den Helder achter ons lieten, kregen wij al gauw de levoli Black in het vizier. We kwamen ook de Barend Biesheuvel nog tegen, waardoor het plaatje compleet was. Ondertussen werd er een bemaco (bemanningscontrole) uitgevoerd en konden we zien hoe de rhib (Zodiac boot) te water werd gelaten. Rond 14.00 uur kwam er een melding van het Kustwachtcentrum dat de Parbleu Deux met motorproblemen vlakbij Petten lag. Het toeval wilde dat wij daar in de buurt waren. Zodoende gingen de "jongens" met de rhib op het zeiljachtje af. Zij hebben geprobeerd de storing te verhelpen, maar zonder succes. Uiteindelijk is het jachtje richting Den Helder gesleept. Al met al zijn we daar een aantal uren mee bezig geweest. Daarna gingen we verder met surveilleren en kwam al snel het avondeten op tafel. Tussendoor werden

nog bemaco's uitgevoerd. Het weer was prachtig en er stond weinig wind, waardoor het uitzicht mooi was. We hebben veel vragen gesteld over het werk en de uitvoering daarvan en werden door iedereen professioneel te woord gestaan. We hebben een leerzame dag aan boord gehad en willen de bemanning hiervoor hartelijk bedanken. Door deze dag mee te maken hebben wij als "walmedewerkers" zelf kunnen zien dat bemanning en opstappers goed met elkaar moeten kunnen samenwerken en dat een goede communicatie (ook tussen de diensten) zeer belangrijk is.



Kort na zijn aantreden sprak de redactie van dit blad met KTZ Ed Veen, in zijn rol als de nieuwe Directeur Kustwacht. In dat interview werd gesproken over "van Ambitie naar Middelen." Wij hebben de directeur gevraagd hier nader op in te gaan.

Van ambitie naar middelen

Door: KTZ E.H. Veen, directeur Kustwacht

In een economische crisis is er altijd druk op overheidsorganisaties om meer te presteren met minder middelen. Ook vanuit het huidige Regeerakkoord wordt een sterk beroep gedaan op het terugbrengen van het aantal ambtenaren, efficiëntere bedrijfsvoering, meer flexibiliteit en vooral betere resultaten. Het realiseren van een 'compacte, slagvaardige en dienstverlenende' overheid vraagt van uitvoerings- en toezichtsorganisaties vergaande samenwerking. De Kustwacht is een organisatie die vanuit haar DNA al zo opgebouwd is. Zij is een netwerkorganisatie die samen met haar partners zo efficiënt mogelijk resultaten wil boeken. Gezien het feit dat de middelen van de Kustwacht aan het einde van hun levensduur zijn, is het zaak om na te gaan denken "hoe we het strategisch investeren" om op de beste wijze de doelen te realiseren die op politiek niveau geformuleerd zijn. Daarvoor is een proces nodig dat kan aangeven hoe we van ambitie naar onze middelen komen. In dit artikel zal ik duidelijk maken hoe dat proces is opgebouwd en hoe we dat gaan gebruiken.

Binnen veel organisaties gebruikt men "capaciteitsplanning" om middelen aan te schaffen. Capaciteitsplanning is in deze synoniem voor "het plannen van strategische investeringen". Ook bij de brandweer, defensie, politie en zorg loopt men dit regelmatig door. In de zorg gebruikt men capaciteitsplanning in het voortraject om te komen tot een effectieve personele inzet op basis van de zorgvraag. De Kustwacht heeft een veel diverser aanbod van taken en heeft het proces "Van Ambitie naar Middelen" (VANM) ontwikkeld om voorbereid te zijn op de toekomst. Met VANM kunnen we ook vragen inventariseren als: "Hebben we voldoende mensen om het werk in de zomer aan te kunnen?", "Zijn deze middelen toerijkend" en "Moeten we mensen opleiden voor....?", etc.

Laten we eerst een voorbeeld pakken om een aantal begrippen te duiden. Stel u woont in stad A en heeft de ambitie om in stad B te werken. U gaat al jaren te paard naar uw werk, maar het paard is aan het eind van zijn levensduur gekomen. Het is niet logisch dat als het paard sterft u dan opnieuw in een paard investeert. De stand van techniek biedt niet alleen andere mogelijkheden (fiets, auto, OV), maar u moet tegenwoordig ook een laptop meenemen. Er worden nu andere eisen aan u gesteld. In dit voorbeeld is uw taak werken in stad B. De operationele capaciteit die u zoekt is: verplaatsing. De verplaatsing van A naar B kan bij wijze van spreken met een Ferrari, maar ook met een omafiets.

Door de voordelen en de nadelen af te wegen kunt u een keuze maken en deze logisch verantwoorden. Als een organisatie meerdere taken moet uitvoeren, is het van belang om te zien of daarin handige overlappen zitten zodat investeringen zo goed mogelijk renderen. In dit geval is een paard of een fiets niet handig vanwege de laptop en zullen OV en auto logischere keuzes zijn mits het budget geen probleem is. Omdat we met verschillende organisaties werken, is het zaak om te voorkomen dat begrippen tot onbegrip leiden. Soms heeft taal te weinig onderscheidende termen om de verschillende verschijningsvormen van optreden in woordkeuze duidelijk te onderscheiden. Daarom hanteren we de volgende definities om een uniform denkkader te ontwikkelen:

Hoofdtak Kustwacht: Overkoepelend oogmerk voor de Kustwacht als onderdeel van het regeringsbeleid. (Voorbeeld: veiligheid op zee – i.c. safety);

Operatie: Het geheel van samenhangende activiteiten dat, doorgaans door samenwerking van organisaties, wordt verricht om een politiek-strategische doelstelling te bereiken. (Voorbeeld operatie: operatie controle reddingsmiddelen);

Kustwacht Taak: Opdracht om door gebruik van één maar meestal meer capaciteiten van Kustwacht, een bijdrage te leveren aan een operatie. (Voorbeeld: redden van mensens levens op zee);

Kustwacht Capaciteit: Specialisme waarop is getraind en waarvoor de middelen zijn verworven, en dat in staat is tot een verrichting met een operationeel effect. Eén of meer capaciteiten dragen bij aan de uitvoering van een Kustwacht taak. (Voorbeeld: varende reddingsmiddelen om (gewonde) mensen van zee naar land te brengen);

Ambitieniveau Kustwacht: de vaststelling van het kwalitatieve en kwantitatieve niveau waarop de Kustwacht in staat wil zijn taken uit te voeren. (Voorbeeld: 24/7 vliegende reddingscapaciteit te hebben die binnen 60 minuten)

Deze definities leiden tot de volgende benadering. De drie hoofdtaken van de Kustwacht worden uitgewerkt in één lijst van specifiekere Kustwacht taken. Vervolgens worden specialisaties – capaciteiten – in kaart gebracht waarover de Kustwacht beschikt of moeten gaan beschikken om, in wisselende combinaties, deze taken te vervullen. Per capaciteit

wordt in kaart gebracht welke middelen de Kustwacht heeft en worden deze beoordeeld. Dit alles wordt vastgelegd in een soort database (zie voorbeeld), dat jaarlijks bijgewerkt kan worden. Dat levert een cyclisch proces op dat continu de relatie duidelijk maakt tussen investeringen en output. Zo kunnen aan beleidsaanwijzingen gericht en transparant gevolgtrekkingen worden verbonden. De beschrijving van capaciteiten is immers voldoende specifiek om er gevolgen voor de middelen aan te verbinden. Zo wordt de brug geslagen van beleid naar middelen, via taken en capaciteiten. VANM is dus niet een eenmalig proces. Met dit proces zijn we in staat continu bij te houden, waar we staan, welke investeringen gedaan zijn, wat de effecten zijn en welke verbeteringen nog mogelijk zijn. VANM borgt daarmee niet alleen een goede verantwoording, maar ook de operationele kennis en het leervermogen in onze organisatie!

De drie hoofdtaken van de Kustwacht zijn:

- Een verantwoord gebruik van de Noordzee;
- Handhaven van de veiligheid op zee, zowel inzake dienstverlening als handhaving;
- Toezien op de naleving van (inter-)nationale wetgeving en verplichtingen.

Kustwachtcapaciteit nr. ...	Bijzonderheden
1. Naam en beschrijving	Neem naam en beschrijving over uit de lijst.
2. Beleid	Vermeld, indien hier sprake van is, op basis van welke beleid het operationeel optreden van de Kustwacht capaciteit is gebaseerd.
3. Kustwachttaken	Noem de nummers en namen van de kustwachttaken waarvoor deze capaciteit relevant is.
4. Middelen	Noem de middelen die aanwezig zijn om de capaciteit gestalte te geven.
5. Verbeteringen	Vermeld voorziene verbeteringen van deze capaciteit. 5.1. verbeteringen die al worden ingevoerd. 5.2. verbeteringen waartoe is besloten, maar die nog niet worden ingevoerd.
6. Verplichtingen	Vermeld verplichtingen/toezeggingen die zijn aangegaan die onder de aandacht moeten worden gebracht omdat zij richting geven aan een capaciteit.
7. Nationale inbedding	Vermeld, indien hiervan sprake is, vaste inbedding in andere organisaties.
8. Beschouwing in EOC 'n	Per capaciteit wordt de keten van zeven Essentiële Operationele Capaciteiten doorlopen: Wat is de beschikbaarheid van de eenheden (EOC 1), bestaan de voorzieningen voor toegang tot gevalideerde inlichtingen (EOC 2), is de ontplooibaarheid en mobiliteit verzekerd (EOC 3), is de eenheid effectief inzetbaar (EOC 4), zijn de voorzieningen getroffen voor de bevelvoering (EOC 5), is de logistieke ondersteuning op orde (EOC 6) en zijn de veiligheid en zelfbescherming gewaarborgd (EOC 7). Zodoende wordt getoetst op expeditionair vermogen, effectiviteit, inzetbaarheid en koppelbaarheid en kunnen vanuit de operationele invalshoek aanbevelingen worden gedaan voor het Kustwachtplanning
8.1. Tijdige beschikbaarheid	Beschrijf en beoordeel de gereedheid van de capaciteit als geheel.
8.2. Gevalideerde Inlichtingen	Beschrijf en beoordeel hoe wordt voorzien in gevalideerde inlichtingen voor deze capaciteit.
8.3. Ontplooibaarheid en mobiliteit	Beschrijf en beoordeel de ontplooibaarheid en mobiliteit van deze capaciteit.
8.4. Effectieve inzet	Beschrijf en beoordeel het vermogen deze capaciteit succesvol en met precisie in te zetten.
8.5. Hoogwaardige commandovoering	Beschrijf en beoordeel hoe wordt voorzien in hoogwaardige commandovoering en hoe wordt aangesloten op bredere netwerken.
8.6. Adequate logistieke ondersteuning	Beschrijf en beoordeel hoe wordt voorzien in adequate logistieke ondersteuning van deze capaciteit.
8.7. Veiligheid en bescherming	Beschrijf en beoordeel hoe wordt voorzien in veiligheid en bescherming.
9. Beoordeling	Beoordeel de capaciteit integraal op haar huidige verschijningsvorm en mogelijkheid om operationeel ingezet te kunnen worden.
10. Voorstellen voor verdere verbetering	In deze paragraaf kunnen voorstellen benoemd worden om de capaciteit te verbeteren.

Kustwachtvaartuig treft bultrugwalvis

Dinsdagmiddag 14 augustus meldde Kustwachtvaartuig 'Visarend' dat het op de Noordzee, nabij de toegang tot Rotterdam, een grote bultrugwalvis had waargenomen. De volgboot werd onmiddellijk te water gelaten en met foto- en filmapparatuur werd de walvis vastgelegd. Toevallig was, in het kader van een stage opdracht, een opstapper van het Korps Landelijke Politie Diensten en hobbyfotograaf aan boord, de heer Tom van IJperen. Hij maakte een aantal fraaie opnames waarvan bijgaande foto er één van is.

Ook een vaartuig van de Haven van Rotterdam, de RPA-15, was ter plaatse en samen met de 'Visarend' heeft men met succes het dier in zuidwaartse richting geleid om te voorkomen dat het in de Eurogeul terecht zou komen. Daar zou het de scheepvaart kunnen hinderen, maar ook zelf het risico lopen aangevaren te worden. De schipper van de RPA-15 verklaarde in een interview dat het beest het prima naar de zin had, want het maakte diverse grote sprongen. Een zeebioloog verklaarde echter dat het beest het waarschijnlijk helemaal niet zo naar de zin had, want hij vond, aan de hand van de vele foto's, dat de bultrug vermagerd was. In de Noordzee is te weinig voedsel voorhanden. Bovendien maakt een walvis sprongen om door de harde klap op het water de parasieten

van zijn lijf te verwijderen. Uiteindelijk zwom het verder in zuidelijke richting en is later niet meer waargenomen. De bemanning van de 'Visarend' vond het een zeer bijzondere ervaring. Hoewel bultruggen de laatste jaren wel vaker in de Noordzee zijn waargenomen, in juni van dit jaar is er nog een containerschip de haven Rotterdam binnen gelopen met een dode bultrug op de bulbstevan, was het dit keer vooral apart door de vele sprongen en buitelingen die het dier maakte. De foto van Tom van IJperen en het filmpje dat door de opvarenden van de 'Visarend' is gemaakt, zijn op diverse TV-zenders uitgezonden en geplaatst op vele websites.



Staatssecretaris Teeven van Veiligheid en Justitie bezoekt Kustwachtcentrum

23 augustus jl. bracht Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie, Mr. F. Teeven, een werkbezoek aan het Kustwachtcentrum in Den Helder. De belangrijkste reden van zijn bezoek was om beter inzicht te krijgen in de handhavingsactiviteiten op de Noordzee. De Nederlandse Kustwacht is de handhavende instantie die samen met haar partners Korps Landelijke Politie Diensten, Douane, Koninklijke Marechaussee, Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit en de Inspecties van Infrastructuur en Milieu toezicht houdt en optreedt op de Noordzee.

De gevolgen van handhavingsacties op zee kunnen uitstraling hebben naar de handhavingsdiensten aan de wal. Een actie op zee kan zich voortzetten op het land en daarom is het noodzakelijk dat aansturing en communicatie tussen Kust-

wachteenheden op zee en eenheden op het land (bijvoorbeeld politie, Douane, Koninklijke Marechaussee, etc.) naadloos op elkaar aansluiten. Hiervoor is samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en de politiemeldkamers van groot belang. Het beter op elkaar laten aansluiten van de Kustwachtcomputersystemen op de politiemeldkamers is één van de verbeterpunten die de Staatssecretaris constateerde. Hij was onder de indruk van de samenwerking binnen de Kustwacht en complimenteerde de organisatie met het feit dat de informatiedeling tussen de verschillende diensten al goed is geregeld door het afsluiten van een overeenkomst. Hierdoor is de handhaving op zee slagvaardiger geworden. De Staatssecretaris heeft de toezegging gedaan om het Kustwachtcentrum in de toekomst beter te positioneren binnen de structuur van de meldkamers van de toekomstige Nationale Politie.



Staatssecretaris Teeven op bezoek bij het Kustwachtcentrum. Foto: KWC Peter Verburg

Alarm op zee, bel eventueel ook 112

Alarmnummer 0900-0111 en 112 beide te gebruiken in geval van nood

Het alarmnummer van de Kustwacht is al sinds jaar en dag 0900-0111. Op zee kan men dit nummer bellen indien er hulp nodig is in de gebieden waar de Kustwacht verantwoordelijk voor is. Veel minder bekend is dat er in geval van levenbedreigende situaties ook 112 gebeld kan worden. De Kustwacht

heeft nu besloten om de mogelijkheid om dit laatste nummer te bellen meer bekendheid te gaan geven.

Dus nogmaals: "Alarm op zee, bel eventueel ook 112."



10 vragen aan Paul Stael

Paul is de vaste cartoonist van het blad. Daarnaast werkt Paul ook op het Maritiem Informatie Knooppunt.

1. Paul, wat doe je precies bij de Kustwacht.

Ik werk sinds maart 2012 op het MIK (Maritiem Informatie Knooppunt). Vorig jaar heb ik er al even gezeten. Ik kwam als tijdelijke vervanger van Ybele. Na een aantal weken kreeg ik het bericht dat er een vervanger voor mij klaar stond en dat ik dus terug moest naar Amsterdam. Begin dit jaar kreeg ik de kans om terug te keren en die heb ik met beide handen aangepakt. En ik moet zeggen dat ik er geen seconde spijt van heb gehad dat ik van Douane Amsterdam naar Den Helder ben gegaan. Ik vertegenwoordig de Douane op het MIK, waarbij ik nauwe contacten onderhoudt met het CCC te Rotterdam (Customs Controle Centre).

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

Voordat ik bij de Douane aan de slag ging, ben ik 11 jaar beroepsmilitair geweest bij de landmacht. Na mijn diensttijd ben ik in 1990 naar de KMS gegaan in Weert. Daar kreeg ik een opleiding voor onderofficier. Na deze opleiding ben ik naar Amersfoort gegaan voor een opleiding tot tankcommandant. In 1992 ben ik aan de slag gegaan als tankcommandant bij 104 verkenningsbataljon te Nunspeet. Van 1995 tot 1998 was ik instructeur Algemene Militaire Opleiding op het schoolbataljon in Ermelo. Ik heb vervolgens een functie als opvolgend pelotonscommandant vervuld in Seedorf bij 103 Verkenningsbataljon. Nog even in Soesterberg gezeten en in 2001 heb ik ontslag genomen bij Defensie. Ik had geen zin meer in een weekendrelatie. Op een gegeven moment kwam de Douane in beeld. Na de opleiding van de Douane werd ik geplaatst in Amsterdam. Eerst deed ik onbepaalde controles om daarna al snel toe te treden tot de surveillance (bepaald). Na een aantal jaren buiten met veel onregelmatigheid en een korte uitzending naar Curaçao, kreeg ik een functie bij de DIA (Douane Informatie Afdeling). Daarna heb ik een tijdje op werkvoorbereiding gezeten en voor dat ik bij het MIK kwam was ik coördinator GTB te Amsterdam.

3. Wat verwacht je van deze baan?

Ik zie de toekomst rooskleurig tegemoet. Het werk is erg leuk en je merkt dat het MIK nog volop in ontwikkeling is. Wat is er nou mooier om samen met je collega's iets fantastisch op te bouwen.

4. Wat verwacht je van (je) collega's?

Collegialiteit, humor, respect en een goede samenwerking en de wil om er iets moois van te maken. De samenstelling op het MIK is uniek en ik voel een bepaalde trots om daar deel van uit te maken. Ik hoop dat mijn directe collega's die trots ook hebben.

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

Als ik al iets zou veranderen bij de Kustwacht, dan is het de koffie. Bij de Douane is de koffie al van mindere kwaliteit, maar toen ik hier kwam en een bakje nam,... Een goede bak koffie doet wonderen. Wonderen op koffieterrein zijn bij de Kustwacht, denk ik, ver te zoeken.

6. Wat zijn je hobby's?

Zaalvoetballen en het zal jullie niet ontgaan zijn dat ik soms wat tekeningen maak. Mijn grote hobby is strips- en cartoons tekenen. Ik heb een aantal vaste opdrachtgevers en ik krijg regelmatig opdrachten van particulieren en bedrijven. Ik maak strips, cartoons, illustraties, kleurplaten en logo's. Daarnaast geef ik regelmatig workshops striptekeningen voor kinderen en af en toe voor volwassenen. Dat is erg leuk om te doen en vooral als je ziet dat ze al snel wat van je oppikken en het geleerde in hun tekeningen terug ziet komen. Sinds een paar jaar heb ik een eigen bedrijfje. Strip Studio Schagen. Website: www.stripstoel.nl Beetje reclame moet kunnen,...toch?

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Dat ik vaak, onbewust, bezig ben met observeren van situaties die ik zou kunnen gebruiken voor een tekening. Tijdens bijvoorbeeld het werk, autorijden of als ik een film kijk. Dit gaat eigenlijk de hele dag door, waardoor mijn hoofd wel eens vol zit met ideeën die ik dan nog moet gaan uitwerken. Gelukkig lijdt het werk er niet onder.

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

Tja,...wat is verrassend? Dat ik acht keer uit een vliegtuig ben gesprongen en gebungeld heb aan een lapje kunststof? Dat ik vanaf 60 meter hoog naar beneden ben gegaan via een touwtje. Dat ik bij -23 graden in een slaapzak in de buitenlucht, de nacht heb doorgebracht? Dat ik ongetraind 50 km per dag heb gelopen tijdens de vierdaagse van Nijmegen? Dat ik zuurkool niet lust? Dat mijn favoriete band Earth Wind and Fire is en AZ mijn cluppie is?

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

Hoop ik dat de deur openstond anders had ik een flinke smakker gemaakt

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

Ted van der Vleut, mijn collega op het MIK. Als Marineman op het MIK tussen al die handhavingdiensten houdt hij goed stand. Ted,...onze MARI.

Kustwacht column door Leo Timmermans, watch officer Kustwachtcentrum

;-)

Ahum,.... Heeft u dat nu ook? Interne e-mail op het werk om alle info rond te doen gaan?

Wij in elk geval wel, en sinds dag één heb ik een hekel aan dit medium. Niet dat we anders kunnen, maar dat wil niet zeggen dat het ideaal is. Wat ik mis aan dit medium is mimiek. Soms wordt een bericht toch anders geïnterpreteerd dan hoe de afzender het bedoeld heeft. Deze komt dan ook nietsvermoedend terug om zijn volgende werkdag te beginnen en wat schetst zijn verbazing, zijn mailbox is geheel volgelopen met ietwat gefrustreerde onprettige mededelingen.

Misschien zou het een idee zijn om bij elk email bericht een Emoticon te plaatsen. Voor de digibeets onder ons; een vaak gele biljartbal die plots handjes en oogjes heeft gekregen...

Bedenk wat zo'n emoticon kan doen in ons email verkeer. Picture this. Mijn chef schrijft:

Leo, je hebt dat goed afgehandeld.

Komt toch anders over dan: Leo, je hebt dat goed afgehandeld.

Misschien dat menige berichten op deze manier dan overkomen zoals ze bedoeld zijn. En als het echt niet anders kan, misschien ouderwets met elkaar praten. U kent het wel, samen met een bakje koffie (van de koffiepADMACHINE en niet die van de automaat). Waarop de ene zegt, ik wil vrienden met je worden. Waarop jij dan antwoord, "vind ik leuk" dan wel "ik negeer jouw vriendschap"... Of was dat weer een ander medium?.....



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 You Tube account met diverse filmpjes. Dit account is te vinden onder **KWCNL**.

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, AVDD, Tom van Ijperen KLPD

Cartoon: Paul Stoel

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