



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Dirk de Boer, gezagvoerder van betonningsvaartuig Terschelling, een portret
- 3 | SAR Mission Coordinator Refresher Course
- 4 | Zes plannen samengesmeed tot nieuw Incidentbestrijdingsplan Noordzee
- 6 | Eerste Kustwacht Opsporingsambtenaar (KOA) dag gehouden in Den Helder
- 7 | 10 vragen aan Thijs van der Meijden
- 8 | Kustwacht column door Leo Timmermans

Dirk de Boer, gezagvoerder van betonningsvaartuig Terschelling, een portret

Voor de één gesneden koek, voor een ander een onderwerp dat wellicht niet meteen vanzelfsprekend is. Het leven op zee, werken aan boord van een "betonner" en daar Kustwachttaken uitvoeren, hoe ziet dat leven eruit. We vroegen het Dirk de Boer, gezagvoerder van de Terschelling.

Dirk, het lukte helaas niet op korte termijn om een afspraak aan boord te plannen, vandaar dat we elkaar op het Kustwachtcentrum spreken. Wat is je standplaats?

Zoals de meesten wel weten is de standplaats van betonningsvaartuig de Terschelling ook het eiland zelf. De gehele bemanning woont daar ook. Dat is alvast een groot voordeel van mijn werk.

Het ligt misschien wat voor de hand, maar kun je nog eens het takenpakket van een betonningsvaartuig samenvatten?

Onze core business is het onderhoud van de boeien, dat zal bij de meesten wel bekend zijn. Ons werkgebied omvat het gedeelte ten noorden van IJmuiden tot aan Delfzijl en daarbij dan het gehele continentaal plat. Daarnaast hebben we onder andere ook de hoofdgeulen naar Den Helder, Harlingen en Lauwersoog onder onze verantwoordelijkheid. Dat gebied is zo groot dat het er op neerkomt dat elke boei eenmaal per jaar in onderhoud gaat. Dat is ook voldoende.

We doen daarnaast ook wel een gedeelte van de handhaving, maar dat is incidenteel. We hebben geen vaste opstappers. Onze extra taken bestaan uit oliebestrijding op zee en verkeersbegeleiding, onder andere bij calamiteiten. Voor dat laatste hebben we ook een mobiele VTS (Vessel Traffic Services) cursus gevolgd.





Maar jullie werken voor handhaving dus niet specifiek samen met bijvoorbeeld het KLPD en de Douane?

Niet standaard, maar het komt wel degelijk voor. We helpen ook met het controleren van jachten en de visserij. We voeren deze controles niet zelf uit, maar zorgen ervoor dat opstappers van bijvoorbeeld bovengenoemde diensten deze controles kunnen uitvoeren. We krijgen daar aan het begin van het jaar een verzoek voor vanuit het Kustwachtcentrum en dan wordt daar, als wij voldoende capaciteit hebben, een bepaald aantal uren voor vrijgemaakt. In geval van incidenten zijn we dus ook inzetbaar. Wij hebben bijvoorbeeld wel eens geassisteerd bij het bergen van verloren ladingen, zoals pakketten hout, zodat de hinder voor overig scheepvaartverkeer beperkt wordt. Ons schip heeft al enkele malen bewezen nuttig werk te kunnen leveren met een korte begeeftijd vanuit de haven van Terschelling.

Bij wie is de bemanning in dienst? Zijn jullie Kustwachters?

Wel in de zin dat we Kustwachttaken uitvoeren, maar we zijn in dienst bij Rijkswaterstaat. Het onderhoud van het schip valt onder de Rijksrederij, dat ook een onderdeel van Rijkswaterstaat is.

Uit hoeveel mensen bestaat de bemanning van de Terschelling?

Operationeel aan boord zijn we met negen man. Twee man op de brug, de gezagvoerder en de stuurman, twee man in de machinekamer, een bootsman, een kok en vier gezellen waarvan er één de koksfunctie heeft. De koksfunctie rouleert daarbij. Om deze negen taken te vervullen zijn we met vijftien man. Als je altijd samen aan boord werkt, eet en overnacht, moet je er vooral voor zorgen dat je een goed team vormt. Dat vind ik ook een van de belangrijkste taken die ik als gezagvoerder heb. Je zit op elkaars lip en hebt weinig geheimen voor elkaar. Professionaliteit staat voorop maar een goede sfeer is daarbij ook essentieel.

Is het werk goed te doen, met deze vijftien man?

Over het algemeen wel ja. Voor de functies op de brug is het soms nog wel lastig om een meeting op de wal in te plannen, maar mijn collega Peter van Tellingen, die de tweede gezagvoerder is, en ik, komen daar wel uit.

Betekent dat dat jullie als gezagvoerder nooit samen aan boord zijn?

Dat zou je misschien wel denken, maar in de praktijk is dat niet zo. We draaien ook samen diensten en vinden dat ook belangrijk. Dan kun je toch ook een en ander met elkaar afstemmen en hoeft dat niet altijd via de telefoon te gebeuren. Dat bevalt ons zo prima.

Is het onderhoud aan de boeien de laatste jaren veranderd?

Wij werken met een zelf ontworpen onderhoudsprogramma voor alle markeringen op onze schepen. In de praktijk komt het er op neer dat elke boei één keer per jaar in onderhoud gaat. We hebben ongeveer 250 boeien in onderhoud en daarnaast nog wat blinde (onverlichte) markeringen. Onder onderhoud moet je verstaan dat we met name een controle uitvoeren. Eén keer in de drie jaar wordt een stalen boei ook verschoond. We controleren de ketting en daarmee de positie. De ketting hijsen we strak, een ketting op de Noordzee is gemiddeld 100 meter lang. Het onderhoud aan de ketting is van belang in verband met de zware weersomstandigheden die je hier soms hebt, vooral in de zeegaten. Als de boei aan dek is, wordt hij helemaal schoon gespoten en gecontroleerd. Er wordt gekeken of de lantaarn brandt, het lichtkarakter goed is en ook de uiterlijke staat van de boei wordt bekeken. Vroeger waren alle boeien van staal, tegenwoordig zijn steeds meer boeien van kunststof, maar de controlewerkzaamheden worden op dezelfde manier uitgevoerd.

Is een kunststof boei ook beter dan een stalen exemplaar?

De kunststof boeien die in de Waddenzee uitliggen zijn prima, liggen mooi hoog op het water en zijn betrouwbaar. De boeien voor op open zee, dat is dezelfde lichtboei voor de binnenwateren maar dan alleen groter uitgevoerd, zijn zeker niet slecht, maar moeten naar mijn mening nog wat doorontwikkeld en aangepast worden. We hebben hiervoor een werkgroep opgericht, die kritisch kijkt naar een goed nieuw eindproduct. Het gevolg van het vervangen van staal door kunststof is, dat er minder onderhoud nodig is. We komen dan nog steeds één keer per jaar bij de boei, maar je ligt er dan wat korter, hoeft niet meer te verschonen en je hebt minder buffervoorraden op de depots. Dat scheelt tijd en geld. Het betekent wel dat we onze onderhoudsbehandelingsmethode aan dek aan dit nieuwe type lichtboeien moeten aanpassen.

Is het zo dat met zo'n vaste cyclus ook al lang van tevoren vaststaat wanneer je welk werk uitvoert?

Nee! (lacht). Iedereen die vaart weet dat alles altijd onvoorspelbaar is. Wat ik zelf altijd voorafgaand aan mijn werkweek doe, is de weersvoorspellingen goed bijhouden. Bij twijfel bel ik ook meestal het KNMI nog even voor details. Aan de hand daarvan maak ik een weekplan en indien nodig, doe ik aanpassingen aan langere termijnplannen. Je bent altijd afhankelijk van het weer, want het veilig werken aan de boeien staat voorop.

Hoe ziet de toekomst van de Terschelling eruit?

Ik weet dat er een vervangingsstrategie voor de schepen is. Gemiddeld wordt een schip om de vijfentwintig jaar vervangen. Ik weet niet hoe de huidige status is, maar ik hoor geluiden dat men meer richting een multipurpose schip wil. Dat wil zeggen dat een taak als het bewaken van de kustlijn, zoals nu de levoli Black doet, erbij zou kunnen komen. Ook de taken van meetvaartuigen en oliebestrijding zouden een vast onderdeel kunnen worden en misschien ook wel handhavingstaken.

Dit is natuurlijk wel mijn eigen interpretatie en misschien ook wel iets wat mij wel aan zou spreken. Voorlopig voel ik mij nog heel goed in mijn huidige werk, met mijn bemanning en collega's en met mijn standplaats Terschelling waarvan ik hoop dat die behouden blijft.



Ik werk elke dag met plezier op de Noordzee en de prachtige Waddenzee. Dat kunnen toch niet veel mensen zeggen.

Search And Rescue Mission Coordinator Refresher Course

Van 22 tot 28 mei waren Jan Regeling en Sjaco Pas namens de Kustwacht op bezoek bij het Canadian Coast Guard College in Sydney (Nova Scotia) en het JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) in Halifax voor een SMC Refresher Course. Sjaco Pas doet verslag.

Na een lange maar voorspoedige vlucht, van ongeveer 16 uur, werden wij op het vliegveld al herkend door een medecursist en kregen wij een lift aangeboden naar het hotel. Meteen de volgende ochtend om acht uur zouden de lessen aanvangen.

De cursus begon met een uitgebreide presentatie van hypothermia en the cold exposure survival model van EMS. Dit is een gebruiksvriendelijk hulpmiddel om te bepalen hoe lang iemand in leven kan blijven, afhankelijk van de omstandigheden zoals de weersomstandigheden, kleding enz. Het kan een SMC helpen met de beslissing hoe lang en waar te gaan zoeken en zou ook een goede applicatie zijn voor ons centrum. Één van de volgende lezingen ging over Team Resource Management, hoe men daar over denkt en hoe je dit kunt toepassen in je rol als SMC? Dit om een zo efficiënt mogelijke SAR actie te verkrijgen, ondanks invloeden van stress, vermoeidheid, veiligheid van eenheden, invloeden van media enz. en de valkuilen die hierbij kunnen optreden. Ook hier zaten zeker interessante aspecten bij.

Dealing with next of kin, dus omgaan met nabestaanden. Wat vertel je tegen nabestaanden en hoe. Ook in welke drie stadia zo iemand kan zijn en wat voor gevolgen dit dan heeft. Maar ook weer hoe je hier dan zo verstandig mogelijk mee om moet gaan, was zeer nuttig.

Dit werd door een ervaren hulpverlener gegeven en werd door iedereen zeer gewaardeerd.

Ook zouden wij nog het Deep Water Horizon incident nabespreken, maar de deskundige bleek op het laatste moment niet beschikbaar. Deze tijd werd door Jan en mij opgevuld met twee presentaties van onze organisatie, ons werkgebied en uitleg van een incident.

Van iedere SMC werd verwacht dat hij of zij een incident behandelde. Dit werd vervolgens door de groep nabesproken. Dit bracht nuttige discussies teweeg.

Het voert wat te ver om alle behandelde onderwerpen op deze plaats te bespreken, maar opvallend is in ieder geval dat de diensten in Canada op hoofdlijnen op dezelfde manier werken en ook dezelfde soort problemen en uitdagingen tegenkomen. Het grote verschil met Nederland is alleen wel dat zij in een gebied werken dat zo groot en uitgestrekt is, groter dan Australië, dat je het bijna moet zien om er de omvang van te kunnen begrijpen. Zo kwam er ook iemand uitleg geven over de nieuwste bakens, personal location beacons (plb's) en de innovaties die er aan gaan komen. Jagers en vissers hebben in Canada vaak een spot of ander baken bij zich en een zoekactie van 5 dagen is er ook heel normaal.

Donderdagavond zijn wij nog uitgenodigd bij een van onze instructeurs om kreeft te komen koken. Dat was een leuke ontspanning en leerde ons ook nog wat gewoontes van de streek en hoe men daar in de winter leeft. De week is voorbij gevlogen en wij hopen dat hier een vervolg uit voort kan komen om er collega's heen te sturen voor overige cursussen.

Zes plannen samengesmeed tot nieuw Incidentbestrijdingsplan Noordzee

“We slaan een flinke slag”

Met de werkwijze van ‘Waterrand’ als uitgangspunt ziet dit jaar een fonkelnieuw Incidentbestrijdingsplan Noordzee het levenslicht. Niet alleen zijn hierin zes bestaande plannen samengesmeed tot één, ook komt de aanpak overeen met de incidentbestrijding op de binnenwateren en omvat het de samenwerking met het ‘vasteland’. “We slaan een flinke slag”, vindt projectleider Huib Konings.

“Project Waterrand was een initiatief van het ministerie van BZK en het ministerie van VenW en was gericht op het realiseren van effectieve hulpverlening en het opzetten van een crisisbeheersingsorganisatie voor incidenten op het water. Er zijn landelijke uitgangspunten ontwikkeld voor een gelijke werkwijze en een doeltreffende samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen (zowel in de voorbereiding als de uitvoering). Deze uitgangspunten zijn samengebracht in het Handboek Incidentbestrijding op het Water dat begin 2009 als eindproduct van het 3 jaar durende project is opgeleverd. Het project Waterrand heeft de ambitie crisisbeheersing dusdanig te organiseren, zodat een effectief hulpmiddel ontstaat voor de operationele werkwijze tijdens incidenten.”

Lekkende olietankers, aanspoelende paraffine op het strand, stuurloze schepen die richting kust drijven: de incidentbestrijding op het water van de Noordzee komt met het integrale plan in een ander, veel omvattender daglicht te staan. Tot nu toe werd de Noordzee vooral gezien als een op zichzelf staand gebied. De verantwoordelijkheden bij rampenbestrijding en incidenten liggen vast, maar in de bestaande plannen is tegelijkertijd nauwelijks aandacht voor procedures of afspraken met andere hulpverleningsdiensten. In die situatie komt nu verandering.

Voortschrijdend inzicht is daarvan een belangrijke oorzaak, zo valt al snel op te maken uit het gesprek met projectleider Huib Konings, bij de Kustwacht werkzaam als liaison voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en Rijkswaterstaat. Na de grote verbetering rond de incidentbestrijding op het land kwam ‘Waterrand’, met de focus op eenduidige incidentbestrijding op de (ruime) binnenwateren. Daarin kwam de dialoog tussen de betrokken partijen al op gang.

Nadat het rijk de methodieken in ‘Waterrand’ had omarmd, volgde de opdracht de incidentbestrijding op de Noordzee daarop te laten aansluiten.

Spil

De Kustwacht is primair gebruiker van het nieuwe Incidentbestrijdingsplan. Dat wordt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van I&M opgesteld.

De Kustwacht is ook al uitvoerder van het bestaande Rampenplan Noordzee, dat op zijn beurt weer voortkomt uit de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (BON). “Deze wet voorziet in de mogelijkheid tot optreden op volle zee in geval van een ongeval en schrijft een rampenplan op hoofdlijnen voor. Dat is ook precies wat het bestaande plan is”, vertelt Huib Konings. “De samenwerking met hulpverleningsdiensten aan de landzijde komt hierin nauwelijks aan de orde. Het is veel meer dan een stuk papier en het werkt in de praktijk, maar het kan zowel beter als logischer. En daar zijn we nu mee bezig.”

De ‘Waterrand’-procedures dienen daarbij als handvat. ‘Waterrand’ is ontwikkeld naar analogie van Railplan, dat de operationele hulpverlening op de HSL-Zuid en de Betuweroute ter hand nam en inzoomend op één thema een effectieve organisatie bouwde. Sinds de implementatie van ‘Waterrand’ is per samenhangend risicowatersysteem (zoals bijvoorbeeld het IJsselmeer- of Noordzeekanaalgebied) één betrokken veiligheidsregio verantwoordelijk voor alle algemene (voorbereidende) taken. Zodra zich een incident voordoet, is de bronregio ‘in charge’. De afspraken hierover zijn duidelijk. De opschaling voor de incidentbestrijding op het water sluit aan op de GRIP-procedures.

Samenwerking

De vergelijkbare ‘unité de doctrine’ die voor de Noordzee in de maak is, betekent dat er voor de Kustwacht een andere werkwijze komt, beaamt Konings. De ad-hoc samenwerking die er nu per incident is, maakt hierin plaats voor structurele afstemming. Zo komt er bijvoorbeeld expliciete aandacht voor de effecten van incidenten op zee op het land en wordt in het verlengde daarvan gebouwd aan concrete samenwerking met veiligheidsregio’s.

Begin 2010 is een stuurgroep geformeerd waarin behalve de Kustwacht alle veiligheidsregio’s langs de Nederlandse kust, Rijkswaterstaat en de nautisch beheerders (operationeel en verantwoordelijk in de aanloopgebieden van de

Nederlandse havengebieden) meedenken over de nieuwe incidentbestrijding op de Noordzee. Deze stuurgroep heeft zich in de tweede helft van 2010 gebogen over het samenvoegen van drie bestaande plannen: het Rampenplan Noordzee, het Calamiteitenplan Rijkswaterstaat Noordzee en het Calamiteitenbestrijdingsplan Noordzee. Die zijn volgens Konings nu binnen de systematiek van 'Waterrand' samengesmeed tot één geheel.

Momenteel wordt gewerkt aan, de voor de Kustwacht belangrijkste, 'Fase B'. Dit omvat het integreren van drie andere bestaande plannen: het Operationeel Plan SAR (Kustwacht), de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreinigingen en de Samenwerkingsregeling Besmeurde Vogels. De planning is dat dit gedeelte in juni dit jaar wordt afgerond. Aansluitend moet het nieuwe plan langs zes ministers voor de ultieme goedkeuring. Het voor de Kustwacht belangrijke Operationeel Plan SAR is inhoudelijk overigens ongewijzigd. Het is nu alleen bij het IBP ondergebracht.

Het omvangrijke denkwerk zit er dan op. "Maar het echte werk gaat dan pas beginnen", aldus Konings. "Op dat moment starten we met opleiden, trainen en oefenen. Daarnaast moet het plan dan worden geïntegreerd in de bestaande plannen van de verschillende veiligheidsregio's. De Kustwacht heeft daarbij de intentie om de bestaande afspraken met de Veiligheidsregio's verder te formaliseren." Vanuit de Kustwacht kunnen "sterke stimulansen" worden verwacht om die processen zo voortvarend mogelijk te laten verlopen. "Ook het oefenen met elkaar heeft wat ons betreft prioriteit. In dat verband streven wij ernaar om met de andere partijen meerjarenafspraken te sluiten. Daarin willen we concrete oefendoelen opnemen."

Logischer

Volgens Konings blijven de verantwoordelijkheden zoals ze al jaren zijn. "Daarin verandert feitelijk niets. Maar we hebben het geheel logischer gemaakt. De zes plannen die er lagen, worden nu samengesmeed tot één integraal geheel. Daarbij hebben we de effecten opgenomen die incidenten op zee kunnen uitoefenen op het land. Er ligt hiermee een compleet geheel, waarbij we naar de toekomst toe een goede stap zetten.

Een voorbeeld is de harmonie die is gevonden tussen de verschillende opschalingsfasen. De 'coördinatiefasen' 1, 2 en 3 op het water vertonen straks sterke overeenkomsten met de overeenkomstige GRIP-fasen. Pas daarna is sprake van onderscheid, omdat de omstandigheden op land en zee zich vanaf dat moment niet meer met elkaar laten vergelijken. Sturing bij de incidentbestrijding op zee komt er van het Regionaal Beheersteam Noordzee (RBN), te vergelijken met het Regionaal Beleids Team (RBT) op land. Wordt het groter, dan wordt de Interdepartementale Commissie Crisis

Beheersing (ICCB) bijeen geroepen. Die neemt op departementaal niveau de bestuurlijke coördinatie op zich en kan aanwijzingen geven aan zowel het RBN als het RBT. Met deze nieuwe structuur en de Wet Veiligheidsregio's is de relatie tussen de provincie en de Kustwacht bij incidentafhandeling wel wezenlijk anders geworden. Voorheen had bijvoorbeeld de Commissaris van de Koningin ook een inhoudelijke rol bij de afhandeling van incidenten in zijn of haar gebied. Dat is nu niet meer het geval. Dit ligt nu bij de Veiligheidsregio's. De overlegstructuur wordt daardoor ook aangepast. We zijn daarvoor nog op zoek naar een geschikte methode. Het ligt voor de hand dat dit nu vorm zal krijgen tussen de Kustwacht, de Veiligheidsregio's en Rijkswaterstaat, maar dit is nog niet geformaliseerd. Zaken kunnen uiteindelijk altijd anders lopen dan je op een bepaald moment denkt."

De nieuwe plannen zijn dus deels nog in de maak. Toch zijn sommige contouren wel al zichtbaar. Zo staat nu in de plannen dat op het land 'coördinerende' ROT's en RBT's worden ingericht als incidenten op zee uitstralen naar meerdere regio's op het land. "In relatie tot incidenten op zee vraagt dit andere routines en samenwerking met andere partners dan de traditionele. Dat geldt zowel voor de 'waterratten' als de 'landrotten'. Het opleiden en oefenen wordt enorm belangrijk. We staan pas aan het begin als we straks onze plannen opleveren", besluit Konings.

De nauwere samenwerking tussen de Kustwacht en de Veiligheidsregio's komt in het nieuwe Incidentbestrijdingsplan Noordzee onder meer tot uiting door bindende afspraken over de manier waarop de melding, alarmering en informatie-uitwisseling verloopt tussen het Kustwachtcentrum, de On Scene Coordinator (OSC, belast met de coördinatie op zee) en de (Centrale) Gemeenschappelijke Meldkamer op land en over de voorlichting. Deze tekst is een bewerking van een artikel dat eerder in de Noordwester van de veiligheidsregio Noord-Holland Noord heeft gestaan. Dat artikel werd geschreven door Eric Panhuis, Bak & Bakker c.s. journalisten, Alkmaar.

Eerste Kustwacht Opsporingsambtenaar (KOA) dag gehouden in Den Helder



Op 18 mei jl. is op het Koninklijke Instituut voor de Marine (KIM) de eerste KOA dag gehouden.

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft het initiatief genomen om deze KOA dag te realiseren.

De Kustwacht heeft de dag facilitair ondersteund en het OM, in de personen van de heren Gerrie de Boer en Hubert Dankmeijer – Officier van Justitie Noordzeezaken, heeft de dag inhoudelijk verzorgd.

Functionarissen belast met de uitvoering van de Handhaving - Kustwachttaken namen deel aan deze dag.

Concreet waren de deelnemers afkomstig uit de Koninklijke Marechaussee, de Douane, het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD), n-VWA (nieuwe Voedsel en Waren Autoriteit), SodM (Staatstoezicht op de Mijnen), Kustwachtcentrum en het Openbaar Ministerie.

De volgende onderwerpen zijn tijdens deze dag behandeld:

- Toezichtpermaritiemezone.
- Toezichtbevoegdheden.
- Twee-pettenproblematiek.
- Bestuursrechtelijke instrumenten.
- Wet op de Economische delicten.
- Gerechtelijke organisatie.
- Kwaliteitseisen aan een proces-verbaal.

Het Hoofd Maritiem Informatie Knooppunt Kustwacht, de heer Edwin van der Pol, heeft toegelicht wat op hoofdlijnen de visie van de Kustwacht is ten aanzien van Handhaving en wat de te verwachten ontwikkelingen zijn.

Al met al kan worden gesteld dat de eerste KOA dag in een behoefte heeft voorzien. Naast het behandelen van de eerdergenoemde onderwerpen leende de dag zich er uitstekend voor om informeel nader met elkaar kennis te maken en opgedane ervaringen te delen. Het nieuwe fenomeen KOA dag krijgt zeer zeker een vervolg.

10 vragen aan Thijs van der Meijden

In de rubriek "10 vragen" deze keer geen nieuw gezicht, maar wel in deze functie: Thijs van der Meijden- Planner vaartuigen



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

Mijn functie is planner vaartuigen. In overleg met planners van de Rijksrederij wordt er op jaarbasis een vaarplan gemaakt. Als dit rond is wordt er per periode (vierwekelijks) samen met de planners van de KMAR, Douane, nVWA (AID), KLPD en IVW gekeken welke dienst controleurs levert voor elke geplande surveillance. Daarnaast komen er ook verzoeken binnen van de verschillende handhavingdiensten voor inzet van vaartuigen ten behoeve van operaties.

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

Mijn vorige functie was KM medewerker in het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK), dus ook al binnen de Kustwacht. Echter, daarvoor was ik als Chef Opsroom werkzaam bij de bureaus, het MARSITCEN.

3. Wat verwacht je van deze baan?

Mijn verwachting was dat dit een veelzijdige baan zou zijn en tot op heden is dat ook gebleken.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Prettige samenwerking en ondersteuning waar nodig.

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

Vraag dat over twee jaar nog eens, dan kan ik vast een beter antwoord op die vraag geven..

6. Wat zijn je hobby's?

Hardlopen (actief), voetbal (passief) en reizen.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik kan soms eigenwijs zijn, maar daar kan ik niets aan doen. Dit heb ik van mijn vader geërfd.

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

Ik heb ongeveer 20% van mijn tijd bij Defensie in Engeland doorgebracht, gedurende twee plaatsingen van drie jaar bij het Maritieme NATO Hoofdkwartier in Northwood (noordwest Londen).

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

denk ik: Wat zal de dag nu weer brengen? Vaak kom je binnen met een plan wat je die dag allemaal wilt doen, maar het gebeurt heel vaak dat door mailtjes, telefoontjes, interne en externe opdrachten de dag er toch anders uit ziet dan je gepland hebt. Maar dat maakt het juist interessant, ik ben niet het type dat de komende viereneenhalf jaar elke dag hetzelfde wil doen.

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

Aan Michiel Visser, Inspecteur Handhaving en Incidentenorganisatie RWS.

Kustwacht column door Leo Timmermans, watch officer Kustwachtcentrum

Schroot-baken

Tuut, tuut.... Een zwaailicht gaat af, signalen klinken, een automatisch scherm komt uit het plafond met een kaartprojectie. Een noodbaken is aan het zenden, de positie wordt gepresenteerd. Een scherm ernaast geeft alle informatie. Alle telefoonnummers van het desbetreffende schip worden gepresenteerd, gegevens van de eigenaar staan ernaast. Intussen komt iemand snel even een kopje koffie inschenken gepaard met een gevulde koek. Met een druk op de knop kunnen we het schip bellen.....

Plof zei de wensballon en spatte uit elkaar. Bovenstaande had weinig raakvlakken met de werkelijkheid. Zelfs dat met die koffie en koek zit er niet in.

Indien er iets gebeurt, gaat een noodbaken zenden. Dit kan een zinkend schip of een neergestort vliegtuig zijn, maar ook een plons water, van een golf of een waterstraal van een nietsvermoedende matroos die bezig is om het dek te wassen, kan een baken doen afgaan. Prioriteit is dan om uit te zoeken welke identiteit er bij hoort en zo nodig ook een positie te achterhalen. We zoeken het een en ander op en hopen dat alles goed is bijgehouden en opgegeven in de desbetreffende databases.

Laatst kregen we een alarmering van een noodbaken. Volgens de positie lag het baken tussen de grens Nederland-Duitsland.

Op land dus, gelukkig, de druk eraf. Na enig speurwerk de eigenaar weten te achterhalen. Bij navraag over het baken, bleek hij op transport voor vernietiging. De eigenaar wist echter niet exact waar het baken naar toe was gebracht.

Inderdaad, na wat uitzoekerij en gebruikmakend van een peilwagen was de locatie getraceerd. Het baken lag op een vuilvernietigingsplaats.

Okee, zet het baken maar uit of maak er een dobbelsteentje van en klaar.

Niets van dat, zo gemakkelijk kwamen we er niet vanaf. Het baken lag op een schrootberg van zes meter hoog. En jawel, de kraan was kapot.

Ook de beheerder zag het niet zitten om op de zes meter hoge berg te klimmen, vervolgens op vijf meter en negentig centimeter hoog uit te glijden en al stukken kleren achterlatend, met enige snelheid van de berg te stuiten, met in zijn kielzog een paar ton metaal. Wachten dus. Of tot de batterij aangeeft "ik ben moe", of tot de kraan weer nieuw leven is ingeblazen.

De volgende dag kregen we de melding dat het baken uit was. Hoe men het uitgezet heeft was niet geheel duidelijk maar het was dus gelukt. Overigens niets in de krant gelezen over bedolven man met baken in zijn hand omringd door Sint Bernardshonden. Al met al goed afgelopen dus.

Een hap uit de supermarktkoek, meegebracht in het lunchkoffertje en een slok van de inmiddels koude koffie..... Zucht.

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) 65 83 33 / 34 / 36

Redactie:

Kustwachtcentrum: Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse, Peter Verburg, Ruud Satijn

Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel

Fotografie: KWC, KMAR, RWS, AVDD

Cartoon: Paul Stoel

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