



# Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

## INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Convenanten met Veiligheidsregio's vrijwel rond
- 3 | Eindevaluatie Kustwacht Nieuwe Stijl
- 4 | MarNIS , navigeren en informeren
- 6 | 10 vragen aan Martine Vader
- 8 | 3x afscheid van de Kustwacht
- 8 | Kustwacht en Defensie bevestigen samenwerking

## Convenanten met Veiligheidsregio's vrijwel rond'

**De Convenanten met de Veiligheidsregio's, of beter gezegd, De Convenanten SAR en Maritieme hulpverlening tussen Veiligheidsregio's, Kustwacht en KNRM, zijn voor het grootste gedeelte gesloten. Wat houdt zo'n convenant nu eigenlijk in en wat is de waarde ervan? De redactie van Kustwacht op Koers toog naar IJmuiden en vroeg het Gerard Burema, projectleider vanuit de KNRM en Martine Vader namens de Kustwacht.**

Wat was de aanleiding om te komen tot een convenant met de veiligheidsregio's? Martine Vader: Belangrijk was dat de taken en verantwoordelijkheden van de Kustwacht en de KNRM als dé crisispartner bij het uitvoeren van de SAR-taak structureel geborgd moesten worden. Deze taken en verantwoordelijkheden werden al uitgevoerd, dat was het probleem niet, maar er waren verschillende regelgevingen. Op basis van de Brandweerwet 1985 is het "redding van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water" belegd bij de brandweertzorg, terwijl de Kustwacht de SAR-taak uitvoert op basis van de SAR-regeling 1994. Duidelijk werd dat de SAR-taak binnen de wet- en regelgeving geborgd moet worden.

Gerard Burema vervolgt: "Daarnaast was er het project Waterrand, ingesteld door de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Binnenlandse Zaken (BZK) om

te komen tot afspraken bij het bestrijden van incidenten op het water binnen gemeentelijk ingedeeld gebied, zowel in voorbereiding als in uitvoering. Er waren lessen geleerd uit de afhandeling van een aantal noodlottige ongevallen, zoals de ramp met de Dakota in 1996." Momenteel heeft BZK het wetsvoorstel 'Veiligheidsregio's' ingediend. Deze toekomstige wet geeft kaders om te komen tot een efficiënte en hoogwaardige rampen- en incidentbestrijding"

De vraag borrelt dan op of er niet al vele wetten bestaan die hier, al dan niet gedeeltelijk, in voorzien? Burema: "Die bestaan zeker. Dit wetsvoorstel integreert de Brandweerwet uit 1985, de Wet Geneeskundige Hulp Ongevallen en Rampen en de Wet Rampen Zware Ongevallen. De Kustwacht en de KNRM gaan gewoon door met het uitvoeren van de taken zoals zij dat al deden. De afspraken komen ook niet te vervallen, maar worden in het convenant concreet vastgelegd. De Kustwacht en KNRM vinden het noodzakelijk dat er met de komst van de wet duidelijke afspraken komen waarbinnen de rol van beide organisaties als crisispartners van de toekomstige veiligheidsregio's helder neergezet wordt.





De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de Kustwacht op de Noordzee zijn al volledig helder. Op het moment dat een incident plaatsvindt in gemeentelijk ingedeeld gebied, dus bijvoorbeeld op het IJsselmeer, wordt het gecompliceerder. Een burgemeester draagt binnen de gemeente in geval van een incident de bestuurlijke verantwoordelijkheid. Je moet dan goede afspraken hebben op het gebied van leiding en coördinatie, opschaling en afschaling, informatie-uitwisseling en ook woordvoering. Het gaat dus niet alleen om de afhandeling van een incident.

"Vader: "Een probleem is dikwijls dat een incident zich natuurlijk niet aan gemeente grenzen houdt. Het is ook zo dat een veiligheidsregio uit meerdere gemeentes bestaat en er zijn dan ook regio-nale afspraken gemaakt over veiligheids-zaken."

Burema: "Het lijkt op het eerste gezicht niet eenvoudig om te bepalen met wie je afspraken moet maken. Nederland wordt ingedeeld in 25 Veiligheidsregio's. Met 18 van deze regio's worden door de Kustwacht en de KNRM uniforme afspraken gemaakt over de uitvoering van het proces SAR (het redden van mens en dier op het water) en de bijdrage aan maritieme hulpverlening. Elke regio mag haar organisatie binnen het kader van de Voorstel Wet Veiligheidsregio's naar eigen inzichten inrichten. We sluiten dan ook niet met elke Veiligheidsregio exact hetzelfde convenant. Er is ruimte voor regiogebonden afspraken. Denk daarbij aan vervoer van gewonden op het strand, patiënten transport van de Waddeneilanden naar de vaste wal of assistentie bij zoekacties in de duinen.

"Wat staat er dan eigenlijk in zo'n convenant?"

Vader: "Er staat in het convenant duidelijk gedefinieerd dat de verantwoordelijkheid van een SAR actie bij het College van B&W ligt, binnen wiens grenzen het incident plaatsvindt. Om deze verantwoordelijkheid te kunnen dragen, zorgen de Veiligheidsregio's ervoor dat er met de crisispartners Kustwacht en KNRM uniforme afspraken zijn, omdat die partners de best toegeruste organisaties zijn in het proces SAR. Dat is in het kort de kern van het convenant. Voor de Kustwacht, en de KNRM, betekent het tekenen van de convenanten met name dat hiermee geformaliseerd wordt dat beide organisaties binnen de Veiligheidsregio's erkende hulpverleningsdiensten zijn."

Welke verplichtingen hebben Kustwacht en KNRM dan aan de Veiligheidsregio's? Burema: "Concreet gesteld houdt dit in dat de Kustwacht een SAR adviseur levert die specifieke kennis heeft en daarmee een bijdrage levert aan de operationele voorbereiding, planning en evaluatie. Daarnaast wordt er ook een SAR Liaison toegevoegd aan het Commandoteam op de plaats van het incident (CoPI), die bij grotere multidisciplinaire incidenten, waarbij de land- en waterhulpverleningsdiensten elkaar treffen, als een verlengstuk van het Kustwachtcentrum fungeert. Deze SAR liaison kan zowel van de Kustwacht als van de KNRM komen." Op dit moment, februari 2010, zijn 15 van de 18 convenanten getekend. Daar staan de afspraken duidelijk op papier. De convenanten met de resterende regio's zullen binnen afzienbare tijd ook getekend worden.

## Eindevaluatie Kustwacht Nieuwe Stijl

De afgelopen tijd zijn verschillende evaluatieonderzoeken naar de aansturing en het functioneren van de Kustwacht uitgevoerd. Dat is niet verassend, want met de start van de Kustwacht Nieuwe Stijl per 1 januari 2007, was al een aantal evaluatiemomenten afgesproken om tussentijds het veranderproces te evalueren en eventueel bij te stellen. Zo zijn al een nulmeting en een tussenmeting (T1) uitgevoerd. Ook in 2009 zijn verschillende onderzoeken verricht. Zo is medio 2009 de evaluatie van het Sturingsmodel voltooid en is november de eindevaluatie naar het functioneren van de Kustwacht (T2) afgerond.

De afgelopen tijd zijn verschillende evaluatieonderzoeken naar de aansturing en het functioneren van de Kustwacht uitgevoerd. Dat is niet verassend, want met de start van de Kustwacht Nieuwe Stijl per 1 januari 2007, was al een aantal evaluatiemomenten afgesproken om tussentijds het veranderproces te evalueren en eventueel bij te stellen. Zo zijn al een nulmeting en een tussenmeting (T1) uitgevoerd. Ook in 2009 zijn verschillende onderzoeken verricht. Zo is medio 2009 de evaluatie van het Sturingsmodel voltooid en is november de eindevaluatie naar het functioneren van de Kustwacht (T2) afgerond. Eén van de belangrijkste documenten waarmee de Kustwacht Nieuwe Stijl 1 januari 2007 van start ging, is het Besluit Instelling Kustwacht. Dit besluit vormt de formele uitwerking van het besluit van het kabinet om het oude samenwerkingsverband Kustwacht te beëindigen en de Kustwacht Nieuwe Stijl in het leven te roepen. Het besluit beschrijft de respectievelijke verantwoordelijkheden van de verschillende ministeries: Verkeer en Waterstaat coördineert de totstandkoming van Handhavings- en Dienstverleningsplannen en het Activiteitenplan en Begroting, waarbij Defensie fungeert als beheerder van de Kustwacht en zo verantwoordelijk is voor de uitvoering van de Kustwachttaken. Alle opdrachtgevende ministeries sturen gezamenlijk in de Raad voor de Kustwacht en namens de Ministerraad, de Kustwacht aan.

Zoals gezegd, begin 2007 is de Kustwacht Nieuwe Stijl van start gegaan. Na een aantal tussenmetingen en bijsturing van de omvorming van de Kustwacht heeft eind 2009 de eindevaluatie naar het functioneren van de Kustwacht plaatsgevonden. Hierbij is gekeken of de Kustwacht Nieuwe Stijl anno 2009 voldoet aan de uitgangspunten van het Instellingsbesluit Kustwacht. Het onderzoek is, in opdracht van de Raad voor de Kustwacht, begeleid door het Kustwachttriemanschap (KW3) en uitgevoerd door Deloitte.

In november 2009 is het eindrapport door het KW3 vastgesteld en aan de Raad voor de Kustwacht aangeboden. In het rapport wordt geconcludeerd dat het Besluit Instelling Kustwacht in opzet op de juiste wijze is vertaald naar de verschillende onderliggende plannen en

instellingsdocumenten. Ook wordt de conclusie gedeeld dat er een duidelijke verbetering heeft plaatsgevonden in de effectiviteit en efficiëntie van de uitvoering van Kustwachttaken ten opzichte van de situatie vóór 2007. Zoals Directeur Kustwacht Jankees Trimpe Burger in de kersteditie van dit informatiebulletin al aangaf: "Wij allen hebben een dikke 7 gescoord". En dat is een heel goed resultaat. Tegelijkertijd gaf hij aan dat we er nog niet zijn, omdat we meer willen en weten dat er veel meer inzit. Voor de korte termijn is een aantal verbeterpunten voorgesteld op basis waarvan de Kustwachttaken nog efficiënter en effectiever zullen kunnen worden uitgevoerd. Hierbij kan gedacht worden aan de implementatie van de Kustwachtopsporingsambtenaar (KOA) waardoor Kustwacht medewerkers breder bevoegd worden en in één keer meerdere controles op verschillende taakvelden kunnen uitvoeren. Het spreekt voor zich dat daarmee de efficiëntie verhoogd wordt. Ook kan gedacht worden aan het vergroten van informatiedeling tussen verschillende handhavingsdiensten op het Kustwachtcentrum waardoor de Kustwacht meer informatie gestuurd kan optreden. Ook zal nog eens kritisch gekeken worden naar de hoeveelheid overleggroepen die actief zijn en allemaal een rol spelen in de voorbereiding van de vergaderingen van de Raad voor de Kustwacht.

Voor de langere termijn zal vooral nog eens goed gekeken worden naar de toekomst en ambities van de Kustwacht. In een speciaal daarvoor belegde vergadering van de Raad voor de Kustwacht zullen alle departementen met een open blik kijken of voor de langere termijn de effectiviteit en efficiëntie van de Kustwacht nog verder verbeterd en of we daar alternatieve organisatievormen voor willen verkennen.

Naast al deze door onszelf uitgevoerde evaluaties, heeft de Algemene Rekenkamer begin 2010 ook een terugblikonderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten binnenkort bekend worden. In de volgende Kustwacht op Koers meer hierover.

Anders gezegd, we kijken om, maar vooral vooruit!



## MarNIS , navigeren en informeren

De naam MarNIS doet niet bij iedereen meteen een belletje rinkelen. Toch is het geharmoniseerd gebruik van moderne navigatie- en informatiesystemen binnen Europa, doel van het MarNIS project, ook van belang voor de toekomstige ontwikkelingen in Kustwachtland. Cas Willems, Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) bij Rijkswaterstaat, vertelt.

"Ik heb zelf binnen Verkeer en Waterstaat in diverse projecten in de binnenvaart gewerkt en daar, in het kader van transport over water, informatietechnologie voor de binnenvaart in Europa mee op een hoger niveau gebracht. De afspraken hoe we in de binnenvaart informatie uitwisselen zijn nu geformaliseerd en uniform. Er is nu door de Europese Commissie een zogenaamde "RIS directive" ingesteld om River Information Services voor de binnenvaart te implementeren in de lidstaten. In Brussel was er zeer veel enthousiasme over dit initiatief en men zou voor de zeevaart graag een soortgelijk concept hebben. Het is niet zo dat de zeevaart achter liep, integendeel. In de zeevaart waren zaken als radar, communicatiesystemen, maar ook AIS en elektronische kaarten eigenlijk al lang geregeld. Voor de binnenvaart is het alleen eenvoudiger af te spraken te maken dan voor de zeevaart, aangezien het gewoonweg om een beperkt Europees binnenvaart netwerk gaat. Bij de implementatie van systemen in de binnenvaart is er handig gebruik gemaakt van lopende ontwikkelingen in de zeevaart. In de binnenvaart is

het makkelijker stroomlijnen, doordat het organisatorisch ook zoveel kleiner is. Daarbij hadden de betrokken partijen primair het doel om de functionaliteit en het gebruik van bestaande technologie te optimaliseren en te integreren. Het doel was dus niet om nieuwe technologie te ontwikkelen. Op dezelfde wijze hebben we ook het project MarNIS gedefinieerd en uitgevoerd." Tot zover de voorgeschiedenis. Willems vervolgt: "Van het begin af aan is er veel belangstelling voor dit project geweest. Meer dan we eigenlijk verwacht hadden. Met "we" bedoel ik dan de betrokkenen bij dit project. Dat is de groep partijen waar onder andere Rijkswaterstaat bij betrokken was, maar ook de Noorse en Franse overheid. Met deze drie landen hebben we het consortium gevormd waarmee we het project hebben opgestart. Bijna alle maritieme EU lidstaten hebben zich hierbij aangesloten, van Griekenland tot Finland. Dat waren voornamelijk overheidsinstanties, de industrie en diverse onderzoeksinstituten, maar bijvoorbeeld ook de Europese organisaties voor havenmeesters en loodsen.

We hebben vier jaar onderzoek gedaan waarbij we een divers gezelschap specialisten aan boord hadden, zoals maritieme juristen, loodsen, VTS experts, research instituten, en ICT'ers. Dit alles begon in de periode rond 2003."

### Maritime Operations Centre

Willems: "Naast de integratie en harmonisering van beschikbare technologie is ook de optimalisering van de informatie uitwisseling tussen partijen in de zeevaart een belangrijk aspect van het MarNIS project geweest. Het is daarbij niet eenvoudig gebleken om in Europees verband de operationele taakuitvoering te stroomlijnen. Dat komt bijvoorbeeld doordat veel Kustwachttaken zoals Search and Rescue, maar ook oliebestrijding en milieu- en douanezaken in Europa in de verschillende lidstaten anders georganiseerd zijn, wat een optimale taakuitvoering kan belemmeren. Er zijn in Europa veel instanties die daarmee belast zijn en er is niet echt sprake van een integrale aanpak. In de praktijk is ook gebleken dat door de lappendeken die nu eenmaal binnen de organisaties in Europa bestaat, het niet helemaal lukt om tot een integrale aanpak te komen. Uit deze constatering is het concept bedacht dat er vanuit gaat dat er een centrum moet zijn waar informatie wordt gedeeld en waar men elkaar op de hoogte houdt van wat er gebeurt met betrekking tot de veiligheid en de efficiëntie van de scheepvaart. Het MarNIS project bedacht hiervoor het centrum voor Maritime Operational Services ofwel MOS. Daarbij hebben we praktische aanbevelingen kunnen doen om effectiever met elkaar te kunnen opereren.

### Omgaan met informatie. Het Maritime Information Management

Een ander zeer belangrijk punt is hoe om te gaan met informatie. Iedereen heeft zijn eigen manier van omgaan met informatie. Je ziet zelfs al dat in de haven in Rotterdam weer andere informatie van de scheepvaart wordt gevraagd dan in Antwerpen. Je kunt je dan wel bedenken hoe divers dat op Europees niveau is. Er zijn wel internationale standaarden, maar het gaat er maar om hoe die geïnterpreteerd en toegepast worden. Binnen het MarNIS project hebben we aangehaakt bij een al bestaand idee om een single window concept te gaan inrichten. Kort gezegd is dat het nationaal via één toegang of loket toeleveren en afnemen van informatie. Op zich niks bijzonders, maar het speciale ervan is wel dat je niet alleen input van de schepen naar zo'n single window hebt, maar juist ook dat alle overheidsinstanties en havens, maar ook de schepen, de informatie via dat ene loket ontvangen. Dat gaat dan onder andere om de Douane, Verkeer en Waterstaat en Immigratiediensten. Zij krijgen daardoor informatie op basis van

de behoefte die ze hebben, niets meer en niets minder. Dit kan afwijken van de hedendaagse standaarden die technisch gedreven zijn en niet altijd gebaseerd zijn op de informatiebehoefte van de gebruiker. Dit heeft daarmee ook raakvlakken met het Veiligheidsconcept Noordzee.

Met name in landen waar überhaupt nog geen systemen operationeel zijn voor het monitoren van het scheepvaartverkeer, zoals Kroatië, heeft de aanpak van MarNIS duidelijk zijn vruchten afgeworpen. In Kroatië wordt dan ook het single window principe van MarNIS gebruikt voor het opzetten van een maritiem informatie managementsysteem.

### Risicoschepen

Een van de onderdelen van het MOS concept, de proactieve benadering van potentiële risicoschepen, zou zeker ook inzetbaar kunnen zijn bij onze Kustwacht. MarNIS heeft uitvoerige operationele testen uitgevoerd met het bepalen van potentiële risicoschepen, waarbij gekeken wordt naar de risicoclassificatie van schepen in combinatie met de verkeerssituatie, de verkeersintensiteit en de weersomstandigheden. Je kunt op die manier al vroegtijdig inschatten of een schip speciale attentie vraagt van de operator.

### Het belang van MarNIS

Wat maakt MarNIS nu een belangrijk project? Willems: "MarNIS geeft aanbevelingen om op een efficiënte en effectieve manier met maritieme informatie om te gaan en focust daarbij op een integrale aanpak. Het belang daarvan is niet te onderschatten. Zowel de scheepvaart als de overheden van de diverse landen en de commerciële partijen hebben daar belang bij. Informatiemanagement is op dit moment een van de hoofdelementen van het beleid van de Europese commissie. De commissie wil de administratieve belemmeringen opheffen als het naar een ander land gaat. Het moet niet zo zijn dat een schip meer administratieve rompslomp heeft als het van Amsterdam over zee naar Antwerpen gaat, dan wanneer een vrachtwagen hetzelfde doet, maar dat is op dit moment wel zo. Dat moet dus gelijkgetrokken worden. MarNIS geeft daar hele directe oplossingen voor. MarNIS is als project een aanzet tot het E-Maritime concept, een initiatief van de Europese Commissie waar op dit moment ook wetgeving voor ontwikkeld wordt. Het project MarNIS is vorig jaar afgesloten, maar we zien in het concept van E-Maritime veel aanbevelingen van MarNIS terugkomen. Het voert wat te ver om ook E-Maritime nu ook tot in detail uit te gaan leggen, maar tegen de tijd dat de richtlijn is aangenomen, dat kan overigens nog wel een paar jaar duren, komen we er graag op terug."

# 10 vragen aan Martine Vader



De Kustwacht heeft de laatste maanden meerdere nieuwe medewerkers mogen verwelkomen en ook op dit moment zijn er weer mensen in opleiding. Zonder compleet te willen zijn, stellen wij u in de komende edities van Kustwacht op Koers enkele nieuwe collega's voor door middel van 10 vragen.

**Martine Vader, Stafmedewerker Managementteam**

## 1 Martine, wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik werk sinds 1 april 2009 als stafmedewerker in het Managementteam. Mijn takenpakket is heel breed en ik geniet redelijke vrijheid om zelf dingen op te pakken en mijn eigen agenda in te vullen. Ik houd me bezig met alleen maar leuke onderwerpen (Werkgroep Veiligheidsconcept Noordzee en de Kustwacht/KNRM convenanten met de Veilig-

heidsregio's, etc.). Als stafmedewerker probeer ik mijn ideeën en gedachten in te brengen en daar waar nodig kritische noten te plaatsen bij beleidsonderwerpen en/of beslissingen. Ik probeer daarbij mijn andere collegae in hun werk te ondersteunen.

## 2 Wat deed je hiervoor?/ Welke functie had je hiervoor?

Sinds 1994 ben ik werkzaam bij Defensie. Ik was marineofficier voor de Zee dienst tot april vorig jaar. Ik heb een aantal jaren gevaren op de Hr. Ms schepen en daarna een aantal walfuncties gehad, variërend van medewerker personeelszorg tot "mentor" op het Koninklijk Instituut van de Marine. De laatste baan was Hoofd Verkeersdienst en Havencoördinatiecentrum op de Verkeerscentrale Den Helder. Dat was een geweldig leuke baan, zowel

de opleiding (verkeersleideropleiding in Wageningen) als de baan en het "Vessel Traffic Service –wereldje" zelf.

## 3 Wat verwacht je van deze baan?

In april kwam ik 'open minded' naar het Kustwachtcentrum. Ik had er zin in, was nieuwsgierig en zag het als een mooie gelegenheid om mezelf meer op beleidsniveau te ontwikkelen. Het werken op stafniveau vergt immers een andere denkwijze. Het houdt ondermeer in vooruitkijken, het afwegen van diverse belangen en het inspringen op ontwikkelingen in de omgeving. Zo af en toe mis ik het operationele niveau. Op dit niveau zie je meestal gelijk de resultaten van de genomen acties. Dit maakt dat je nuttig voelt. Een voorbeeld binnen het KWC is het Communicatie en Coördinatiecentrum (CCC), als het ware het kloppende hart van de organisatie. Daar gebeurt het...

Op beleidsniveau gaan de processen veel trager; het gaat over veel meer schijven, meerdere belangen spelen mee en soms spelen tradities ook nog een rol. Dat maakt dat het veelal een uitdaging is om alle neuzen dezelfde kant op te laten wijzen en om daadwerkelijk verandering plaats te laten vinden. Ik hoop in deze baan met de tijd de resultaten van de ooit genomen beslissingen en/of keuzes te zien en dat die resultaten ook bijdragen aan een mooiere, moderne en goed geoliede kustwachtorganisatie.

## 4 Wat verwacht je van je collega's?

Daarin kan ik heel kort zijn; motivatie, gezelligheid en respect. Tot nu toe ben ik dat binnen het Kustwachtcentrum tegengekomen. Daar waar het kan, is er tijd voor gezelligheid en een grapje, maar er wordt ook vooral hard gewerkt. Respect voor de gemotiveerde en goed werkende collega vind ik dan ook belangrijk. Ik kan er niet zo goed tegen als mensen sacherijig, zuur en mokkend hun werk doen en/of alles negatief inzien. Men mag best kritisch zijn, maar dat moet gebaseerd zijn op een goede motivering.

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

Jan Hazen heeft het in de vorige uitgave mooi verwoord. Ook ik ben voorstander om het Kustwachtcentrum om de Zuid te verplaatsen. Ergens tussen Den Helder en IJmuiden (Petten aan Zee of zo). Het Kustwachtcentrum zou dan gesitueerd moeten worden in een mooi, modern, licht gebouw met een echte eigen entree, een ontvangstruimte, mooie ruime kantoren in een mooie interactieve

omgeving met veel zicht naar buiten. Het liefst met zicht op zee. Centraal in het gebouw moet dan het CCC komen en daaromheen gelegen de kantoren.

## 6 Wat zijn je hobby's?

Jammer genoeg blijft er naast werken, een varende man en twee jonge kinderen (bijna 3 en anderhalf) niet zo heel veel tijd over voor hobby's. Ik houd wel erg van de dynamiek van de wind en de zee. Dat is ook de reden dat we 100 meter achter de dijk in Petten wonen. Ik houd ervan 'over de dijk, over het strand en door de duinen te lopen'. We lopen 's avonds geregeld een "rondje dijk". Het zeilen met ons bootje behoort ook tot mijn grote hobby's.

## 7 Waar erger je je aan bij jezelf.

Ik neem me altijd voor goed en tijdig papierwerk te archiveren. Maar dat lukt me niet altijd en dat geeft soms ergernis. Op een of andere manier kan ik archiveren niet tot iets vanzelfsprekend maken.

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

Dat zou ik niet weten. Ik heb het gevoel dat ik altijd open ben naar anderen. Ik heb geen verborgen agenda's of gekkigheden.

## 9 Maak de volgende zin af: Als ik 's-ochtends het gebouw van de Kustwacht binnen loop,....

... denk ik " waar is dat mooie, moderne, lichte gebouw met een echte eigen entree, een ontvangstruimte, mooie ruime kantoren etc" ...

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

Andre Kaag, als Hoofd CCC heeft hij een drukke baan en bevindt hij zich soms in een niet benijdenswaardige positie: hij is immers de messenger, intermediair cq de interne liaison tussen de kantoorcollega's en het CCC. Ik zou wel eens de antwoorden op bovenstaande vragen van hem willen weten.

# Kustwacht en Defensie bevestigen samenwerking



Op 26 januari is in de hangaar op Schiphol Oost de operationele overeenkomst getekend tussen het Ministerie van Defensie en de Kustwacht. Hiermee onderstrepen beide organisaties de intensieve samenwerking. De Kustwacht is een zelfstandige civiele organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Zij doet dit voor zeven ministeries. Het beheer van de Kustwacht is onder-

gebracht bij het ministerie van Defensie en behalve dat een deel van de Kustwachttaken ook bij Defensie belegd is, is het Kustwachtcentrum ook gevestigd op het marinecomplex Den Helder.

In de praktijk zal er niet veel veranderen, maar alle afspraken met betrekking tot de levering en afname van middelen zijn met deze nieuwe overeenkomst helder in één document samengebracht.

## 3x afscheid van de Kustwacht

Karin Visser, Hoofd Ingenieur Directeur RWS Noordzee en lid van het KW driemanschap heeft per 1 februari "Kustwachtland" verlaten. Datzelfde geldt voor Bert Keijts, Directeur Generaal Rijkswaterstaat en Voorzitter van de Raad voor de Kustwacht Nederland. Hij nam afscheid op 1 januari.

Inmiddels hebben wij ook afscheid genomen van Gert Jan Bos, Plaatsvervangend Directeur Generaal Verkeersveiligheid en lid van de Raad voor de Kustwacht voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

### Colofon

Kustwacht op Koers is een tweemaandelijks informatiebulletin, bestemd voor alle betrokkenen bij Kustwacht Nederland

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658333/34

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

Openbaar Ministerie Functioneel Parket: Marcel Smit. Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel

Fotografie: KWC, AVDD, Tjeerd de Vries Brandweer NW Fryslan, Henry Westendorp (AVDD)