



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Foto en filmdag Kustwacht levert mooi plaatjes op
- 2 | Gerhard de Vries, Handhavingsambtenaar
- 3 | Handhaving Kustwacht nader verklaard
- 5 | Samenwerking Nederlandse en Nieuw Zeelandse Kustwacht zorgt voor evacuatie echtpaar
- 5 | Materieelbeheer gestart!
- 6 | Drs. Johan Jacobs, de nieuwe hoofdingenieur-directeur (HID) Rijkswaterstaat Noordzee
- 8 | 10 vragen aan Rob Potze
- 9 | Column Leo Timmermans
- 10 | Foto-pagina

Foto- en Filmdag Kustwacht levert mooie plaatjes op

Met de levoli Black als nieuwe Emergency Towing Vessel en de Kustwacht schepen vers geschilderd vond de Kustwacht het tijd om nieuwe pers- en promotiefoto's te maken. De Visarend, de Zearend, de Barend Biesheuvel en zoals gezegd de levoli Black konden hierbij aanwezig zijn, als ook één van de Dorniers. Voor de kust van Zandvoort werd enkele uren in diverse formaties gevaren zodat zowel vanaf de schepen als ook vanuit een helikopter foto's gemaakt konden worden. Ook waren er twee videocamerateams aanwezig die alvast opnamen maakten voor een toekomstige nieuwe Kustwachtpromotiefilm.

ISO 100/21°



ISO 100/21°





Gerhard de Vries, Handhavingsambtenaar

De Handhavingsambtenaar aan boord, ook opstapper genoemd, is afkomstig van de Douane, het KLPD, de Koninklijke Marechaussee en de (n)VWA (de (n)VWA is de (nieuwe) Voedsel en Warenautoriteit, voorheen AID, red.). De laatste twee jaar wordt er hard gewerkt om deze opstappers binnen kustwachtverband breder dan hun eigen taak in te zetten, dus multidisciplinair. Zo volgden zij bijvoorbeeld al een speciale Marechausseeopleiding voor vreemdelingenwetgeving en falsificatieherkenning. Hoe functioneert dit in de praktijk? We vroegen het Gerhard de Vries, afkomstig van de Douane.

Gerhard, je lijkt met heel veel verschillende diensten op een schip te zitten.

In theorie wel ja, maar in de praktijk hebben we vaak dezelfde personen bij elkaar. Met de Algemene Inspectie Dienst AID (nu (n)VWA, red.) werk ik bijvoorbeeld niet zoveel. Zij kunnen ook niet precies dezelfde taken uitvoeren als iemand die afkomstig is van de Douane, want wij zijn bewapend en een AID-er niet. Bij een controle moeten er altijd twee bewapende mensen aanwezig zijn, waardoor ik dus niet vaak met een AID-er op pad ga. Ik vaar voornamelijk mee op de Visarend. We zijn dan meestal met drie Douanecontroleurs en één collega van de Marechaussee. Dat is min of meer de vaste bezetting van dat schip voor een reguliere dienst. Afhankelijk van de opdracht die we hebben kan daar dan een KLPD-er of soms dus ook AID-er bij zitten in plaats van een Douanecontroleur.

Wat voor soort controles voeren jullie dan uit?

Dat wisselt sterk. Dat kunnen grenscontroles op goederen en personen zijn, maar ook verkeerstaken op zee en ook search and rescue.

Onze doelgroep is voornamelijk de pleziervaart. Bij vrachtschepen weet je door de vrachtbrieven en registraties wat er aan boord zit en die kunnen ook nog eens in de havens gecontroleerd worden.

Als wij aan boord van een jacht stappen neemt de Marechaussee natuurlijk het personengedeelte voor zijn rekening. Wij controleren op het belastingtechnische gedeelte. Dan gaat het om wat voor goederen er aan boord zijn, of de BTW voor het jacht betaald is en wat voor brandstof er gebruikt wordt. Dat doen we meestal routinematig, maar het kan ook gericht zijn.

Je bent dus echt multidisciplinair inzetbaar?

Ja en nee. We hebben daar een hele goede en nuttige Marechaussee-opleiding voor gevolgd, maar echt helemaal multidisciplinair inzetbaar zijn we niet, want we hebben nog niet de volledige controlebevoegdheid met betrekking tot het vreemdelingenverkeer. We signaleren voorlopig hooguit.

Zit dat er ook niet aan te komen?

Dat weet ik niet en dat is eigenlijk wel jammer, want het zou echt een toevoeging zijn en er is door diverse mensen ook veel energie in de opleiding ervoor gestoken.

Hoe word je een Kustwacht Handhavingsambtenaar?

Ik ben wel Handhavingsambtenaar, maar gewoon in dienst bij de Douane. Datzelfde geldt voor mijn collega's die afkomstig zijn van de anderen diensten. Wij werken allemaal vanuit onze eigen bevoegdheden.

Maar om je vraag te beantwoorden, als je bij de Douane werkt, kun je gewoon solliciteren naar de functie van opstapper, ook als je op dat moment bijvoorbeeld op Schiphol werkt.

Wat is er dan nu anders dan vroeger?

Ik zat vijf jaar geleden ook aan boord van de Visarend, maar dat was toen nog een Douaneschip, waarvan ook de nautische bemanning van de Douane was. Sinds de oprichting van de Rijksrederij zijn de schepen overgegaan naar Rijkswaterstaat en daarmee ook de nautische bemanning. Zij worden nu ingehuurd door de Kustwacht die dan ook bepaalt welke taken op zee wanneer worden uitgevoerd. Dat is, naast dat we nu van verschillende diensten afkomstig zijn, ook een verschil met vroeger.

Moet je als Douaneambtenaar ook een opleiding voor optreden op zee volgen?

Voordat ik op de Visarend begon, werkte ik als surveillerend controleur op de weg. Heel wat anders dus. Je moet wel speciale zaken leren zoals overstappen naar een ander schip en verkeershandhavingstaken op zee, maar het merendeel van wat je doet vloeit toch voort uit reguliere Douanewerkzaamheden. Voor het multidisciplinaire gedeelte hebben we die Marechausseeopleiding gevolgd waar ik het over had.

Zou het niet het mooiste zijn als er een Kustwacht Handhavingsambtenaar zou komen?

Dat is ook de bedoeling. Zo'n KHA-er, zo noemen we dat, zit in de pen, maar eerst moet helemaal duidelijk zijn hoe het dan zit met bevoegdheden. De bedoeling is namelijk dat een KOA altijd dezelfde bevoegdheden heeft en het dus niet meer van belang is van welke dienst hij of zij afkomstig is. Zelf hoop ik dat het er op korte termijn toch komt. Voorlopig hebben wij als opstappers van het ministerie een tijdelijke uitbreiding van bevoegdheden gekregen.

Zou je dan ook gedetacheerd worden bij de Kustwacht?

Nee, dat dan weer niet. Persoonlijk zou ik dat wel beter vinden, want dan weet je pas echt waar je aan toe bent en aan wie je verantwoordelijkheid afdraagt. Nu blijft toch altijd bovenaan staan dat ik Douaneambtenaar ben. Ik spreek daarbij overigens echt puur voor mezelf, ik weet niet of alle opstappers daar zo over denken, maar een beetje wishful thinking moet toch kunnen!

Handhaving Kustwacht nader verklaard

In het interview met Gerhard de Vries komt het woord handhaving regelmatig voorbij. Een begrip dat binnen het samenwerkingsverband van de Kustwacht regelmatig tot spraakverwarring leidt.

In het onderstaande artikel wordt wat meer duidelijkheid geschapen. De bedoeling van het artikel is niet om 100% juridisch correct te zijn. Het is bedoeld ter verklaring van een aantal begrippen en ontwikkelingen binnen de Kustwacht.

De handhaving van wetten en regels is een breed begrip. Het kan variëren van het verspreiden van folders waarin staat wat wel en niet mag en de gevolgen daarvan, tot het iemand veroordelen tot 10 jaar gevangenisstraf wegens een gepleegde misdaad.

Maar ook alles wat daar tussen zit.

Als we binnen de Kustwacht over handhaving spreken hebben we het meestal over twee dingen:

- Toezicht
- Opsporing

Toezicht is het bewaken/beoordelen of men zich aan de wettelijke regels houdt. Dit kun je bijvoorbeeld doen door het monitoren van het AIS beeld om te kijken of schepen zich aan de verkeersregels op zee houden. Je kunt ook aan boord van een schip stappen en actief controleren bijvoorbeeld door middel van het doorzoeken van een jacht, het opmeten van de gevangen vis, of het vergelijken van een bemanningscertificaat met de daadwerkelijke bemanning aan boord.

In het bijzonder bij controles heb je echter wel bevoegdheden nodig. Deze bevoegdheden zijn bijna altijd in de betreffende wet opgenomen. (bijv. Vreemdelingenwet, Algemene Douanewet, Visserijwet, etc.) Daarin wordt zowel geregeld wie (de toezichtambtenaar) er bevoegd is en wat je mag doen. Dit is nogal strikt geregeld omdat je in het kader van controle soms heel ruime bevoegdheden hebt, die een flinke inbreuk maken op de privacy van de gecontroleerde (bijv. auto's of kleding doorzoeken). Bij een controle is er geen verdenking (ernstig vermoeden) van strafbare feiten. Wel kan er sprake zijn van risicoweging en selectie zodat er meer gericht kan worden

gecontroleerd. Enerzijds om als overheid efficiënt te kunnen optreden, anderzijds om burgers niet nodeloos lastig te vallen met controles terwijl er geen sprake is van een risico.

De minister die verantwoordelijk is voor de betreffende wet kan in veel gevallen ook andere diensten aanwijzen voor het toezicht. Zij worden dan ook bevoegd volgens dezelfde regels als de eigen dienst. In de praktijk wordt hier terughoudend mee omgegaan en worden er bijvoorbeeld eisen gesteld aan het opleidingsniveau. De minister blijft immers altijd verantwoordelijk voor de uitvoering ook als een dienst van een ander ministerie de taak uitvoert.

Bij opsporing is er altijd een constatering of een verdenking van het overtreeden van de regels. De opsporing heeft als taak om de feiten aan het licht te brengen, de verdachte te vinden en te zorgen dat er vervolging kan plaatsvinden. Of te kunnen constateren dat er geen strafbaar feit is gepleegd.

In deze gevallen moet de opsporingsambtenaar zich aan een groot aantal regels houden. De belangrijkste reden hiervoor is de bescherming van de rechten van een verdachte. In het Nederlandse rechtssysteem is namelijk het uitgangspunt dat iemand pas schuldig is als dit overtuigend is bewezen.

Deze algemene regels staan in het Wetboek van Strafvordering. In de bijzondere wetgeving (bijv. Douanewet, Vreemdelingenwet, etc.) zijn er vaak nog wat aanvullende regels opgenomen.

De bevoegdheden waaraan je moet denken zijn: staande houden, aanhouden, verhoren, proces-verbaal maken, etc.

Artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering bepaalt wie er als opsporingsambtenaar worden aangemerkt.

Er zijn algemene opsporingsambtenaren, te weten:

- Politieambtenaren
- Ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee
- Officieren van Justitie

Daarnaast de ambtenaren van de bijzondere opsporingsdiensten (FIOD en AID-recherche).

Er zijn ook Buitengewone opsporingsambtenaren (BOA). Deze hebben in beginsel alleen opsporingsbevoegdheid voor de wetten en regels waarvoor zij zijn aangewezen (bijv. Douane, AID, IVW).

Terug naar de Kustwacht

Aangezien er op zee niet zo gemakkelijk kan worden teruggevallen op andere diensten en er van tevoren nooit bekend is waar je tijdens de surveillance op stuit, is er behoefte aan ambtenaren die "alles mogen en kunnen". Voor wat betreft de opsporing is er de afgelopen jaren steeds gesproken over de KOA. De Kustwacht Opsporings Ambtenaar. Dat wil zeggen, de handhavingsambtenaar die vaart, vliegt of handhavingsdesktaken uitvoert en bevoegd is voor de opsporing van alle op de Noordzee voorkomende strafbare feiten. Eind 2009 is dit geregeld. De BOA's mogen dus ook procesverbaal opmaken voor regels die buiten hun normale taakgebied vallen. Dit is overigens wel beperkt tot het Kustwachtwerk. Het is dus bijvoorbeeld niet de bedoeling dat een douaneopstapper op weg naar huis een bootje op het Noord-Hollands kanaal gaat verbaliseren omdat deze verkeerd vaart.

Als het gaat om toezicht en controle ligt dit anders. De aanwijzing door ministeries van andere dan de eigen diensten is nog niet gebeurd. Soms moet ook de wet worden veranderd om dit mogelijk te maken. De vraag ligt er ook nog of aanwijzing in alle gevallen gewenst is, gelet op de soms zeer specialistische taken (bijv. toezicht op vangstquotering). Daarnaast is er soms sprake van een behoorlijke opleidingsinspanning. Allemaal zaken die in de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN) en de Raad voor de Kustwacht nog niet volledig afgestemd zijn.

De Handhavingsambtenaar Kustwacht (dus zowel toezicht als opsporing) laat dus nog even op zich wachten.

Jan Hazen
Douaneliaison Kustwacht

Samenwerking Nederlandse en Nieuw Zeelandse Kustwacht zorgt voor evacuatie echtpaar

Zondag 6 juni rond 11.30 uur ontvangt het Kustwachtcentrum een distress alert van een 406 Mhz EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*) van het Nederlandse jacht 'Mata Hari'. Er ontbreekt echter een positie in het bericht. Met behulp van de gegevens van het jacht spoort het Kustwachtcentrum familie op van de eigenaar van het jacht. Aan boord bevindt zich een echtpaar van 68 en 69 jaar, dat al twee keer eerder de wereld is rond gezeild.

Het laatste contact dateert op dat moment van 27 mei, waarbij de 'Mata Hari' aan heeft gegeven vanuit Nieuw Zeeland te zijn vertrokken, richting Samoa.

Hierop neemt het Kustwachtcentrum contact op met het MRCC Nieuw Zeeland in Wellington. Daar weten ze de positie te achterhalen, n.l. 35-35 Zuid 171-41 Oost. De SAR actie wordt overgedragen aan Nieuw Zeeland. In eerste instantie krijgt men daar geen contact met het jacht en probeert men andere schepen in de omgeving te bereiken met het verzoek hulp te verlenen. Het containerschip 'Maersk Aberdeen' zit ongeveer 5 uur van de noodpositie af en verlegt zijn koers. Ook wordt een vliegtuig ingezet dat ongeveer 2 uur nodig heeft om de positie te bereiken.

Om 16.30 uur meldt Nieuw Zeeland dat het vliegtuig het jacht heeft gevonden. De mast ligt over boord en er zijn stuurproblemen. De twee opvarenden zijn nog aan boord. De man is gewond aan het hoofd en is daardoor enigszins verward.

Er wordt een helikopter uitgezonden om de opvarenden te evacueren.

De 'Maersk Aberdeen' is om 23.00 uur ter plaatse en blijft in de buurt van het jacht. Voor dat schip is het weer te slecht om de mensen over te nemen.

De helikopter haalt rond 00.45 uur het echtpaar van het jacht en brengt ze over naar een ziekenhuis in Auckland. Het jacht wordt achtergelaten. Het slechte weer staat niet toe dat het geborgen wordt. Wel wordt een baken aan boord achter gelaten, zodat het jacht later makkelijker kan worden teruggevonden.

Wat er verder met het jacht is gebeurd, is momenteel onduidelijk. Het echtpaar is inmiddels thuis, maar emotioneel nog niet in staat om over het incident te praten. Men was echter zeer te spreken over de snelle hulpverlening en de samenwerking tussen de Kustwachtorganisaties van Nederland en Nieuw Zeeland.

Materieelbeheer gestart!

Met de ondertekening van het eerste overdrachtsprotocol op 12 augustus jl. is door de Kustwacht een eerste stap gezet om te komen tot een betere vorm van materieelbeheer.

Hoewel een dergelijke beheersvorm al bestond voor laptops is er met de uitbreiding van de middelen ook een groeiende behoefte geconstateerd voor beheersmaatregelen bij de andere middelen, zoals fotocamera's, communicatiemiddelen, overlevingspakken, oefenpoppen, etc.

De laatste jaren koopt de Kustwacht in toenemende mate zelfstandig materieel in en reikt dat uit aan haar medewerkers, maar ook aan opstappers of waarnemers. Om daar grip op te houden is een overdrachts- en beheerprotocol opgesteld. Binnen het Kustwachtcentrum zal binnenkort ook een materieelbeheerder worden aangesteld, die samen met de bureauhoofden binnen het KWC zal werken aan het middelenplan.

Dit allemaal met als doel om betere afstemmingen te krijgen over inzet, schade en vervanging van het groeiende aantal middelen."



Luchtwaarnemer Martijn van Denzen ondertekent samen met de plv. directeur Kustwacht Gerrit Miedema het eerste overdrachtsprotocol voor een camera.

Drs. Johan Jacobs, de nieuwe hoofd-ingenieur-directeur (HID) Rijkswaterstaat Noordzee

Sinds 17 mei jl. is Johan Jacobs de nieuwe hoofd-ingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee. Hij is in deze functie de opvolger van Karin Visser. De redactie van Kustwacht op Koers ging naar Rijswijk voor een kennismaking en een introductie.

Meneer Jacobs, u bent nu de nieuwe "baas van de Noordzee". Brengt dat naast alle werkzaamheden en verantwoordelijkheden nog een speciaal gevoel met zich mee?

Binnen mijn Rijkswaterstaat carrière is "Water" nieuw voor mij. Ik was hiervoor Directeur Spoorvervoer, maar was toe aan een andere inhoud en wilde weer naar de uitvoering.

In tegenstelling tot vele anderen binnen Rijkswaterstaat ben ik geen fanatiek zeiler, maar als Hagenaar heb ik zeer zeker een band met de zee. Baas van de Noordzee is natuurlijk wel een merkwaardige benaming, maar als ik soms op het strand sta en naar de zee kijk, dan overvalt me weleens dat gelukzalige gevoel dat ik me nu met die prachtige Noordzee mag bezighouden.

Het is uw verantwoordelijkheidsgebied.

Ja, en dat is nu precies zo mooi. Ik weet sinds een paar maanden veel beter wat er allemaal kan gebeuren en hoeveel mensen er dag in dag uit in touw zijn om alles goed te laten verlopen. Dat geeft juist een vertrouwd gevoel.

Bent u ook al op het Kustwachtcentrum in Den Helder geweest?

Jazeker. Twee keer, tot nu toe. Ik ben natuurlijk wel pas net begonnen en met de vakantie die er ook nog eens tussen zat, ben ik nog echt in mijn eerste honderd dagen. Dus ik vind het belangrijk om te zien wat er in de praktijk gebeurt. Niet alles vindt natuurlijk plaats in Den Helder, ook in Rijswijk zit een groot gedeelte van waar mijn werk over gaat en verder in de regio en natuurlijk op zee zelf. Wat ik vooral graag wil doen is eens meevaren met een Kustwachtschip en meevliegen in bijvoorbeeld een Dornier. Dan zie je toch pas echt waar het allemaal over gaat. Dat kun je vanuit een dossier nooit zo meekrijgen. Werkbezoeken zijn dus erg belangrijk voor mij. Daarnaast heb ik ook al twee keer het Kustwachtdriemanschap mogen voorzitten. In de Raad voor de Kustwacht kom je al die departementen die met de Kustwacht te maken hebben ook tegen. Je krijgt dan al snel een beeld in welke zin al die departementen betrokken zijn.

Maakt dat de Kustwacht niet ook een ingewikkelde organisatie voor iemand die er toch min of meer van buitenaf in stapt?

Ik denk wel dat ik een vol jaar nodig zal hebben om een compleet beeld te krijgen van hoe alles in elkaar steekt. Op hoofdlijnen is het redelijk helder. Natuurlijk zou het makkelijker geweest zijn om te blijven op de plaats waar je alles al weet. Op het Spoor wist ik op het laatst echt van de hoed en de rand, maar het is juist goed om in iets nieuws te stappen. Het houdt je scherp. Het was echt een bewuste keuze van mij om dat op die manier te doen.

Neemt u dan ook ervaring mee die een speciale toevoeging voor uw nieuwe functie is?

Ja dat wilde ik net zeggen. Mijn invalshoek is weer een hele andere. Niet alleen voor mij is dat verfrissend, maar dat kan het ook zijn voor de mensen met wie ik nu werk.

Aan de andere kant zijn de processen niet heel anders. Of ik nu met spooraannemers of met baggeraannemers te maken heb, het zijn specifieke markten en processen die overeenkomsten met elkaar hebben. Het is de inhoud die anders is.

De Kustwacht voert taken uit voor zeven verschillende ministeries. Je hoort toch nogal eens dat dat, voor iemand die nieuw is in de materie, erg complex is.

Misschien is dat voor een echte buitenstaander wel zo. Ik ben niet nieuw bij Rijkswaterstaat en toen ik bijvoorbeeld financieel directeur van De HSL Zuid (Hogesnelheidstrein, red) was, had ik ook te maken met vele partijen en ministeries. Dat geldt ook voor de periode dat ik directeur Spoorvervoer was. Dat interdepartementale in Den Haag is mij niet vreemd. Dat is waarschijnlijk ook een van de redenen waarom men mij geschikt achtte voor deze functie. Wat de Kustwacht voor mij bijzonder maakt, is dat het voor een groot gedeelte een organisatie is die er is voor als de nood aan de man is. Dat is tenslotte toch een van de primaire taken. Ik ben nu als hoofdingenieur-directeur voorzitter van het Regionaal Beheerteam Noordzee (RBN) dat bijeenkomt als er een calamiteit is. Als er nu wat gebeurt moet ik wel kunnen vertrouwen op een omgeving die mij op een goede manier kan informeren. Ik ben er overigens van overtuigd dat dat het geval is. Wat dus voor mij van het allergrootste belang is, is te weten wie ik in welk geval waarvoor moet bellen. Wie kan mij het goede advies geven zodat ik de juiste beslissingen kan



nemen. Wat ik dan ook als een van eerste dingen gedaan heb, is uitzoeken wie waar zit en ik ben die mensen ook op gaan zoeken, zodat je elkaar persoonlijk kent. Zo ben ik dan ook heel snel naar de directeur van de Kustwacht gegaan. Dat geldt ook voor het Openbaar Ministerie. Weten wie er zit is dan belangrijk. Ik heb een bijeenkomst georganiseerd van het RBN om te weten wie daar zoal aan tafel zitten. Welke gezichten horen daarbij. Sommigen ken ik al want ik ben niet onbekend met crisisteam vanuit mijn vorige baan bij het Spoor. Ook de samenwerking met communicatieafdelingen is daarbij van belang. Je moet naar de buitenwereld een duidelijk verhaal hebben.

Had u bij uw bezoek aan de Kustwacht in Den Helder het idee dat u ook in een andere cultuur terecht kwam. Qua gevoel misschien is de kop van Noord Holland toch weer heel anders dan het Haagse?

Het was wel leuk om zo eens een kazerne op te rijden. Ik heb niet in dienst gezeten dus ik weet niet het fijne van het militaire leven. Ik kijk daar ook niet op die manier naar. Natuurlijk is er een marineachtergrond bij de Kustwacht. Heel goed ook dat op zee letterlijk en figuurlijk de mensen aan het roer staan die weten wat ze doen.

Voor mij is het van belang anderen serieus te nemen en ook zelf serieus genomen te worden. Als dat het geval is, kun je al snel contactgegevens uitwisselen zodat je elkaar altijd kunt bereiken als dat nodig is. Je kunt allemaal heel erg in je rol gaan zitten, maar waar het uiteindelijk op neer komt is hoe snel en efficiënt je elkaar kunt vinden als er echt iets aan de hand is. Je moet dus aan de ene kant begrijpen hoe de formele organisatie in elkaar zit en aan de andere kant ook heel snel de verbinding weten te leggen, zodat je ook aan de informele kant weet waar je moet zijn.

10 vragen aan Rob Potze



De Kustwacht heeft de laatste maanden meerdere nieuwe medewerkers mogen verwelkomen en ook op dit moment zijn er weer mensen in opleiding. Op verzoek van Chiel Tolhuijs, aan het woord in de vorige editie, nu eens iemand aan het woord die juist bijna afscheid neemt van de Kustwacht, Rob Potze. 10 vragen...

Rob Potze, senior medewerker bij de Koninklijke Marechaussee.

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

Sinds januari 2009 ben ik wederom op het CCC van de Kustwacht geplaatst door de KMar, nu als Handhavingsdeskmedewerker. Na een interne opleiding bij de Kustwacht ben ik medio maart operationeel mee gaan draaien op het CCC.

2. Welke functie had je hiervoor en wat ga je hierna doen?

Mijn vorige functie was die van luchtwaarnemer KMar Noordzee. Op deze functie heb ik van 1998 tot eind 2008 gezeten. In deze functie was ik ook al werkzaam voor de Kustwacht. Mijn 1e contact met de Kustwacht was in 1989 toen ben ik begonnen als operator Kustwachtcentrum voor vijf jaar. Met mijn huidige functie meegeteld heb ik zo'n 18 jaar voor de Kustwacht gewerkt. Na de functie van Handhavingsdesk medewerker Kustwacht ga ik eind 2010 de actieve militaire dienst verlaten en ga dan tot mijn 65ste door het leven als niet actief dienend (FLO).

3. Zijn de verwachtingen die je vooraf over deze baan had, uitgekomen?

Ja, die zijn zelfs overtroffen. Mede door de komst van MIK-NL (Maritiem Informatie Knooppunt, red.). Het MIK-NL wordt door zowel de Douane, KLPD, KMar en de Koninklijke Marine bemand, waardoor er meer structuur in info land gekomen is. Als één van de Kustwachteenheden met Handhavers aan boord informatie wil hebben, is nu maar één telefoontje nodig voor deze info, in plaats van diverse instanties te moeten bellen om de benodigde informatie te krijgen.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Dat zij op dezelfde voet doorgaan als nu, de goede samenwerking, gedrevenheid en vooral de collegiale houding binnen Kustwachthand.

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

In al die jaren die ik bij/voor de Kustwacht heb gewerkt zijn er heel wat veranderingen doorgevoerd, de één wat beter dan de andere. Ik hoop dat in de toekomst de 24/7 van de Handhavingsdesk gewaarborgd kan worden, misschien door het beschikbaar stellen van meer personeel.

6. Wat zijn je hobby's?

Lezen, vissen, naar diverse sporten kijken, koken, diverse bordspelletjes doen, af en toe een sudoku of kruiswoordraadsel oplossen.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ergeren is een te groot woord, misschien het af en toe te impulsief reageren.

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

Ik heb geen geheimen. Misschien dat ik drie maal per week hardloop.

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

Denk ik, wat zal de dag van vandaag brengen, maar eerst een kop koffie.

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

Ik zou het fijn vinden dat Maarten Camfferman de volgende zou worden. Hij is een van de piloten van de CG-01 cq -03 (Kustwachtvliegtuig).

Zomaar een dienst op het kustwachtcentrum...

Denderend door Den Helder, maar met gepaste snelheid, op weg naar het kustwachtcentrum. Onwetend wat er gaat gebeuren. Gewapend met een plastic zak gevuld met boterhammen, tosti's en wat vooraan in de koelkast lag.

Het is weekend en een zonnige dag. Er is wel wat meer wind voorspeld.

Halverwege de dienst met nog een halve boterham tussen de tanden komen de eerste meldingen binnen. De wind is aangewakkerd wat veel onervaren en ervaren zeilers verrast, vooral diegene die zeer goed kunnen zeilen met uitsluitend gebruik van hun motor.

Tring..... "Kustwachtcentrum Den Helder, goedemiddag..... Motorproblemen, waar zit U?....Waar op het IJsselmeer precies?....Op de kaart boei 39?.....Uh.... Heeft u een GPS uitlezing?

Oh daar....., men bedoelt hiermee dat het daar 3,9 meter diep is mijnheer,...Nee U kunt daar niet staan. Wij gaan een reddingsboot voor u alarmeren mijnheer, U wordt geholpen".

Tring..... "Zwemmer in de problemen?.... kaal hoofd, en duikt onder? Er komt hulp mijnheer. Houd de plek in de gaten, wij bellen zo terug". ...Blijkt later om een zeehond te gaan. En zo gaat het nog even door totdat het wat donkerder wordt en een groot gedeelte van de plezier scheepvaart hun haven binnenloopt, nog nagenietend van hun avonturen. Geweldig genoten.

Hé, wat ruik ik?Brandlucht? Oh ja, de tosti, vergeten. Ietwat van kleur en vorm veranderd. Eén dienst voorbij en op naar de volgende. Thuisgekomen verwelkomd door de roedel honden en mijn vrouw. En? Vraagt zij, hoe was je dienst? Niets bijzonders antwoord ik, tussen een lekker van een hond door, een gewone dienst.







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, AVDD, RWS

Cartoon: Paul Stoel

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