



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Organisatie Kustwachtcentrum doorgelicht
- 2 | Filmopnamen Kustwachtpromotiefilm van start gegaan
- 3 | Vrijwilligersproject: Waarom het óók zo leuk is om bij de Kustwacht te werken
- 5 | Overzicht werkzaamheden van het Kustwachtcentrum op het gebied van de maritieme hulpverlening
- 6 | Helikopterinzet ten behoeve van SAR gewijzigd
- 7 | 10 vragen aan Michiel Visser
- 8 | Kustwacht column door Leo Timmermans

Organisatie Kustwachtcentrum doorgelicht

door
KTZ Jankees
Trimpe Burger,
directeur Kustwacht

Bij de instelling van de Kustwacht Nieuwe Stijl heeft de Kustwacht een grotere zelfstandigheid ('eigenstandig') gekregen en het Kustwachtcentrum er een 7-tal nieuwe functies bij. Ten dele om aan deze grotere zelfstandigheid invulling te kunnen geven, maar ook om al geconstateerde personele capaciteit tekorten op te vullen.

De opgedragen verzakelijking van de Kustwacht met onder andere heldere klant-leverancier relaties, helder geformuleerde opdrachten en verantwoordingen, aantoonbaar gegarandeerde kwaliteit van de producten en professionalisering van het opleidings-, trainings- en oefenproces hebben initieel al geleid tot een binnen het Kustwachtcentrum geconstateerd nieuw personeelstekort.

Moderne organisaties werken met verschillende niveaus van kwaliteitsborging. Dit kan variëren van de meest eenvoudige vorm, door een individu die de producten van anderen aan een extra controle onderwerpt voor ze gearchiveerd of verstuurd worden tot een aantal niveaus waarbij uiteindelijk een externe partij periodiek alle producten, procedures en werkwijzen controleert.

Verscheidene audits van externe partijen (ICAO, IMO, EMSA, e.a.) hebben het ontbreken van een systeem ter borging van de kwaliteit van de producten van de Kustwacht als kritiekpunt geconstateerd (één van de weinige kritiekpunten overigens!) Het opzetten van een dergelijk systeem komt moeizaam van de grond waarbij het ontbreken van deskundig en beschikbaar personeel het belangrijkste knelpunt is.

Bij de Kustwacht Nieuwe Stijl is geen rekening gehouden met de komst van de Wet Veiligheidsregio's en de daaruit voortvloeiende verschuiving van de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor SAR op de ruime binnenwateren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu) naar de Veiligheidsregio's. Omdat de bestaande



organisatie van de operationele uitvoering van de SAR op de ruime binnenwateren met Kustwacht en KNRM een goed en efficiënt werkend systeem was, lag het voor de hand de bestuurlijke verandering op te vangen met een convenant tussen de relevante Veiligheidsregio's (17 van de 25) en de KNRM/KW. De uit deze nieuwe structuur voortvloeiende extra werkzaamheden (voorbereiding inzet, oefeningen zowel operationeel als bestuurlijk, etc.) zijn door een HBO-student bij de Kustwacht onderbouwd begroot op 2 extra voltijdse medewerkers (VTE's) en dat alleen voor de 'koude' fase. Deze VTE's zijn nog niet gecreëerd, omdat de fondsen daarvoor nog niet zijn gevonden.

Bij de instelling van de Kustwacht Nieuwe Stijl constateerde ik ook de behoefte om met de producten van de Kustwacht en daarmee de Kustwacht zelf bekendheid in de markt te realiseren. Dit heeft gevolgen voor de aard en het werkvolume van de voorlichting binnen de Kustwacht. De bestaande voorlichting betreft voor een groot deel reactieve incidentvoorzorging en voor een deel externe Public Relations zoals tentoonstellingen. Ook het gebruik van internet en sociale media vergt meer capaciteit en bij voorlichting moet verder geprofessionaliseerd worden. Het planmatig werken met doelgroepen en thema's is voor het efficiënt vergroten van de naamsbekendheid van de Kustwacht een noodzaak.

Zowel in periodieke rapportages als ook mondeling in de Raad voor de Kustwacht heb ik dit probleem naar voren gebracht. Echter in deze tijden van economische tegenslag en bezuinigingen bij de overheid is uitbreiding van het personeelsbestand zeer taaie materie.

Om een externe partij objectief onze behoefte te laten vaststellen hebben wij het adviesbureau ALONS ingehuurd om ons probleem inzichtelijk te maken. Een aantal personeelsleden van de Kustwacht is door ALONS geïnterviewd en heeft daarin hun visie kunnen geven. Het conceptrapport heeft ongecensureerd bij het personeel van het Kustwachtcentrum gerouleerd en velen hebben hun commentaar aan mij gestuurd. Kort samengevat: het rapport was te generiek en leverde ons niet de harde onderbouwing voor de Raad voor de Kustwacht van onze behoefte aan extra personeel. Het rapport stelde dat we gebruik moesten maken van de in de organisatie verborgen reserve personele capaciteit om onze problemen op te lossen. We hebben daarna besloten om niet verder te gaan met ALONS. (noot: Het bureau ALONS is vlak voor de zomer van 2011 opgehouden te bestaan).

Omdat onze beheerder CZSK, in persoon vertegenwoordigd door de directeur Planning & Control (DP&C) commandeur van de administratie (CDRA) Frits Schipper, zich ons probleem aantrok, heeft hij twee materiedeskundigen (drs. Mark de Weger en Jessica de Lange-van Straalen, BEc) beschikbaar gesteld om een 'verdiepingslag' uit te voeren op het rapport van ALONS. Het doel van deze 'verdiepingslag' was het va-

liden van de personele behoeftetestelling van de Kustwacht. Het rapport is op 26 juli jl. door de DP&C aan mij gestuurd. Het rapport doet aanbevelingen die zijn gegroepeerd in een drietal oplossingsrichtingen:

- Andere werkwijze <WC,
- Behoeftetestelling KWC naar Beheerder,
- Versterken formatie <WC.

DP&C concludeert dat deze studie als basis kan fungeren voor het nog in te zetten verandertraject op het KWC. Ik moet met DP&C nader overleggen over de geadviseerde tijdelijke ondersteuning. Hiermee wordt bedoeld dat met de komende afslanking van de defensie organisatie het mogelijk moet zijn om (in eerste instantie tijdelijk) extra personeel aan de KW beschikbaar te stellen om de gevraagde extra capaciteit te realiseren.

Na bijna 5 jaar Kustwacht Nieuwe Stijl is het naar mijn mening noodzakelijk de organisatie van het KWC te evalueren. De groei van de handhaving, de komst van de Veiligheidsregio's, de introductie van ons Maritiem Informatie Knooppunt (MIK), alle ervaringen en 'lessons learned', de aankomende 'pensionering' van een aantal stafmedewerkers, de wens om ons informatieverwerkend systeem VISION te vervangen, etc. zijn met elkaar alleen al voldoende reden om dit te doen. De externe ogen van ALONS en CZSK bevestigen alleen maar dat er mogelijkheden zijn om in de organisatie van het KWC het een en ander te verbeteren. Alternatieve capaciteit in de taken van de staffunctionarissen is hiervan een voorbeeld.

Mijn eerste prioriteit is echter om de verbouwing van ons KWC goed af te ronden en zo spoedig mogelijk het extra tijdelijke personeel beschikbaar te krijgen om de primaire tekortkomingen op te lossen. Daarna kunnen we met de volgende stap beginnen: de evaluatie van de organisatie van het KWC.

Filmopnamen Kustwachtpromotiefilm van start gegaan



Waarom het óók zo leuk is om bij de Kustwacht te werken

door Hilde Kertész, watch officer Kustwachtcentrum

Dit jaar ben ik gevraagd om als vrijwilliger voor de stichting AtSea te gaan varen als coördinator voor een EU-uitwisselingsproject op de Lord Nelson. Ik kreeg hiervoor als Watch-Officer van het Kustwachtcentrum een aantal dagen bijzonder verlof.

De Lord Nelson is één van de twee dwarsgetuigde zeilschepen op de wereld, speciaal gebouwd om mensen met een lichamelijke handicap de kans te geven om in teamverband de wereldzeeën te bezeilen.

De EU-uitwisseling gaf plaats aan jeugd van 17-26 jaar uit Frankrijk, Ierland, UK, België en Nederland. Daarvoor werd een speciaal dag-tot-dagprogramma gemaakt dat aan boord van de Lord Nelson zou worden gedraaid.

Elke dag om zeven uur had ik een bespreking op de brug met de kapitein en de 1e stuurman, om mijn programma voor die dag door te spreken. Na het ontbijt was er dan palaver voor de hele bemanning, zodat iedereen op de hoogte was van het programma voor die dag.

Op 30 juli kwamen er in Aberdeen, waar de 'Lord Nelson' op dat moment lag afgemeerd, 40 verschillende jongeren aan, al dan niet gehandicapt, om deel te nemen aan dit speciale EU-programma. Sommigen van hen waren voor het eerst zonder ouders op vakantie. De meesten voor het eerst van hun leven op een zeegaand zeilschip, het zou een uitdaging worden.

De 2e dag zouden we in Aberdeen blijven liggen om een aantal scheepszaken te leren:

Hoe handel je als er alarmbellen afgaan op het schip.

Hoe krijg je rolstoelers naar boven aan dek als de speciale rolstoelliften niet werken.

Hoe moet je brassen en de dwarsgetuigde zeilen hijsen.

Hoe komt een rolstoeler of iemand die slecht ter been is op de boegspriet of de mars. (1e platform in de mast)

U kent het wel.



Rolstoeler Olivia Wattine wordt naar de Mars gehesen

Eind augustus zijn de filmopnamen ten behoeve van een nieuwe Kustwachtpromotiefilm van start gegaan. Deze film zal de diverse facetten van de Kustwachtorganisatie belichten. U bent de cameracrew wellicht al tegengekomen, op één van de schepen, in de lucht of op het Kustwachtcentrum. De opnamen gaan nog door tot begin november. Naar verwachting zal de film eind 2011 gereed zijn.



De reis ging van Aberdeen via Amsterdam en Brugge naar Hartlepool (UK). 12 dagen van windstilte, zon, regen, windkracht 7, golven van 4 meter, zeezieken en rolstoelen die door hun remmen braken.

Sommige werkzaamheden keren elke dag terug op een schip. U kent dat natuurlijk, maar voor deze jeugd was ook dit een nieuwe ervaring: Schoonschippen. Dat werd met het speciale Engelse gevoel voor humor 'happy-hour' genoemd.

Daarnaast werd er wachtgelopen waarbij de normale scheepszaken voorbij kwamen als sturen, uitkijk houden, zeilen hijsen, brassen en overstag gaan. En een mens moet ook eten en vooral Jan de Zeeman lust wel wat als hij niet staat te kotsen, dus werd er mess-duty gedraaid om de kok te assisteren.

Overall met live vioolmuziek -je moet er maar van houden op je nuchtere maag- en genieten van de ondergaande of opkomende zon, heldere sterrennachten en geweldige gesprekken. Oftewel: een fantastische zeilreis met extra uitdagingen en nieuwe vriendschappen voor het leven.



Hilde Kertész viool, Shane Callanan gitaar

Nu is er een groot voordeel om bij de Kustwacht te werken, Je werkt met mensen met bijzondere beroepen.

Bij aankomst IJmuiden heb ik contact opgenomen met mijn collega's op het CCC via de VHF.

Ruim van te voren had ik al contact gehad met collega's van de KNRM, de Offshore SAR helikopter en Svitzer om ze te vragen mee te werken aan een demo.

En die kregen we, de Offshore SAR-helikopter en de reddingsboot Koos van Messel van de KNRM IJmuiden lieten ons hun vakmanschap van zéér dichtbij bekijken.

Iedereen aan boord van de Lord Nelson stond te kicken! Alsof dit nog niet genoeg was, mochten er ook nog eens 3 mensen mee op de Koos van Messel om een tochtje te ma-

ken. Helemaal stuitend van de adrenaline kwamen ze een half uurtje later weer aan boord.



Coastguard-WB met Koos van Messel

Enmaal tussen de pieren lag daar de indrukwekkende Svitzer Pembroke op ons te wachten, die ons verwelkomde en begeleidde naar de sluis. Ik kan u vertellen dat ze daar een heel luide sloophoorn aan boord hebben.

Na Amsterdam en Brugge, met een vol programma van bezoekers, pers en sponsoren aan boord, kozen wij wederom het zilte nat.

Op zee werd de vaste routine van het wachtlopen weer snel opgepikt. Heerlijk om weer op het water te zijn! Helaas nam de wind toe tot een ruime kracht 7 uit het noorden met de daarbij behorende golven, waardoor een aantal lieden toch weer fink zeeziek werden. Kotszakken genoeg, maar helaas geen extra remmen voor de rolstoelers wat soms hachelijke situaties opleverde. Voor iemand die goed ter been is, was het al een hele toer om overeind te blijven, laat staan voor degenen die slecht ter been zijn.

Afgezien daarvan was het een onvergetelijke tocht! Heerlijk om op zee te zeilen op zo'n speciaal schip, met zulke bijzondere mensen.

Wanneer mensen uit mijn omgeving opmerken, Zal wel heel veel voldoening geven, kijk ik verbaasd op, want het ging wat mij betreft niet om een invalidenreis maar om een fantastische jeugdreis met 5 verschillende nationaliteiten op een dwarsgetuigd zeilschip!

Overzicht werkzaamheden van het Kustwachtcentrum op het gebied van de maritieme hulpverlening

Maritieme hulpverlening en Search and Rescue is een Kustwachttak met de hoogste prioriteit. Grote incidenten hebben zich in 2012 nog niet voorgedaan. In de zomerperiode zijn we, zoals gebruikelijk, druk met de recreatievaart. Het Kustwachtcentrum is in de maanden juni, juli en augustus zo'n 700 keer in actie gekomen t.b.v. de recreatievaart. Ongeveer 60 keer daarvan betrof het een (kite)surfer. Bekijk je een dergelijke hulpverlening apart, dan zijn ze over het algemeen niet erg spectaculair. Het Kustwachtcentrum zal bij elke oproep alert reageren, want uit een klein incident kan altijd een mogelijk levensbedreigende situatie ontstaan. Komen er diverse aanvragen tegelijk binnen dan is het centrum daar erg druk mee. Zeker als in een weekeinde het weer plotseling omslaat, kunnen dat wel eens 10 tot 15 aanvragen tegelijk zijn. Er moet van elk geval een aparte rapportage gemaakt worden, eenheden moeten worden ingezet en er moet communicatie gevoerd worden, etc.

Wat wel zorgelijk is, is dat van de zeil- en motorjachten die assistentie vragen, een kleine 40% motorproblemen heeft of zonder brandstof zit. Dan is de voorbereiding van de tocht niet altijd goed geweest. Zeker als men na een winterperiode weer het water op gaat, heeft de meerderheid van de hulpverlening te maken met motorproblemen, zoals verstopte leidingen en/of filters, vervuilde brandstof, etc. Aan de grond lopen is een ander vaak voorkomend probleem. Ruim 30% van de recreanten overkwam dit in de afgelopen drie maanden. Dat hoeft uiteraard niet altijd aan navigatiefouten liggen, maar kan ook een gevolg zijn van technische mankementen of plotseling opstekende wind.

Waar mogelijk geven we als Kustwacht informatie en tips aan de recreatievaart tijdens presentaties, beurzen, evenementen en met behulp van een flyer.

In de afgelopen maanden hebben zich enkele aansprekende zaken voorgedaan.

Van diverse zijden werd op 9 juli tegen middernacht het Kustwachtcentrum geïnformeerd dat een rode lichtkogel was waargenomen boven het Hollands Diep in de richting



van Numansdorp. Direct zijn door het Kustwachtcentrum de reddingboot van KNRM-station Dordrecht en de particuliere reddingboot van Bergingsbedrijf BST gealarmeerd, alsmede een politieheliikopter. Ook een vaartuig van Rijkswaterstaat en een politievaartuig boden assistentie aan. Tijdens de zoekactie meldde een jacht dat er verscheidene lichtkogels waren gezien, vermoedelijk boven land. Toen nogmaals een rood licht werd waargenomen, kwamen de reddingseenheden uit in de jachthaven van Numansdorp. Daar bleek een feestje aan de gang te zijn ter ere van het vertrek van een jacht voor een wereldreis. Daar bleek men noodvuurwerk bij te hebben afgestoken, waardoor vier vaartuigen en een helikopter een zoekactie hebben gehouden. Ook twee politieauto's waren inmiddels langs het water aan het zoeken. Het Kustwachtcentrum heeft vervolgens aangifte gedaan bij de politie vanwege misbruik van noodsignalen. Hierop is de politie ter plaatse gegaan en heeft proces-verbaal opgemaakt. In het persbericht over deze actie is nog eens benadrukt dat het gebruik van noodvuurwerk niet bedoeld is voor verhoging van de feestvreugde.

Op verzoek van het Aeronautisch RCC Kinloss in Schotland, assisteerde de Nederlandse Kustwacht bij een medische evacuatie op Engels gebied. Aan boord van het bewakingschip 'Reliable' bij een platform was een opvarende buiten bewustzijn geraakt en deze moest zo snel als mogelijk naar een ziekenhuis aan de wal gebracht worden. De dichtstbijzijnde Engelse helikopter moest bijna 1½ uur vliegen. Voor een helikopter uit Nederland was het ongeveer een uur vliegen. Het schip bevond zich op 200 kilometer ten noordwesten van Den Helder. Na overleg met de overkoepelende offshore organisatie NOGEPA werd door het Kustwachtcentrum de offshore reddinghelikopter ingezet. Om 12.57 uur vertrok de helikopter van vliegveld Den Helder en arriveerde om 14.00 uur bij het schip en heeft een dokter afgezet. Nadat de patiënt was onderzocht en voor vervoer gereed gemaakt, vertrok de



helikopter naar het Engelse Humber Airport om de patiënt over te dragen aan de medische autoriteiten.

15 augustus werd midden in de nacht een man aangetroffen op het terrein van de Marine jachthaven in Den Helder die met een zaklamp liep te zoeken. Op de vraag van het Marine Bewakings Korps wat hij aan het doen was, antwoordde de man dat hij op zoek was naar zijn vrouw. Hij was wakker geworden op zijn jacht in de haven en miste op dat moment zijn vrouw. Nadat het terrein was afgezocht, werd het Kustwachtcentrum gealarmeerd en is de reddingboot 'Joke Dijkstra' ook buiten de haven gaan zoeken. Bij daglicht werd ook het Kustwachtvliegtuig ingezet om de havenkom en daarbuiten te zoeken. Om 07.30 uur meldde het zeiljacht 'Freya' dat ze een vrouw uit het water hadden gehaald in de vaargeul richting Den Oever. Het bleek de betreffende vrouw te zijn. Ze had ongeveer vier uur in het water gelegen en was bijna zes mijl van Den Helder weggedreven.

Tien dagen later opnieuw een geval van personen die te water zijn geraakt. Dankzij de wachtdoende stuurman op de tanker 'Sten Skagen' worden twee sportvissers gered die een uur eerder te water zijn geraakt nabij het ankergebied op 10 mijl west van Scheveningen. Ze waren daar aan het vissen nabij een wrak. Op een gegeven moment wilden zij het anker ophalen, maar dat bleef achter het wrak hangen. In de pogingen om het los te krijgen, kapseisde het visbootje.

Aan boord van de 'Sten Skagen' zag men op een gegeven moment een man zwemmen. Er werd direct een man-over-boord boot te water gelaten en een kwartier later was de drenkeling veilig aan boord. Deze vertelde dat hij met een vriend aan het vissen was en niet wist waar de andere persoon was. De kapitein informeerde het Kustwachtcentrum waar direct groot alarm werd geslagen. De reddingboten van de KNRM stations Terheijde, Scheveningen en Katwijk en een helikopter van Defensie werden gealarmeerd. De Kustwachtvaartuigen 'Zeearend' en 'Zirfaea' en de RPA-16 van de Rotterdamse havenautoriteiten gaven aan dat ze in de buurt waren en spoedden zich naar de plaats des onheils. Het Kustwachtvliegtuig was net van Schiphol opgestegen en verlegde eveneens zijn koers. Het Kustwachtvliegtuig en de 'Zeearend' kregen vrijwel gelijktijdig het omgeslagen bootje in zicht. De tweede persoon zat er nog op en de 'Zeearend' nam de man aan boord. De reddingboot 'Kitty Roosmalen Nepveu' haalde de man op van de 'Sten Skagen' en bracht die ook over naar de 'Zeearend'. Zodra de helikopter ter plaatse was, werd de arts afgezet op de 'Zeearend' en deze adviseerde om beide drenkelingen ter controle naar het ziekenhuis te brengen in verband met onderkoelingsverschijnselen. In Scheveningen werden ze overgedragen aan een ambulance.

De 'Zirfaea' en de reddingboten 'Redder' van Katwijk en 'George Dijkstra' van Ter Heijde ontfermden zich over het visbootje.

Helikopterinzet ten behoeve van SAR gewijzigd

Sedert 1 juli 2011 is de Lynx helikopter van Defensie na jarenlange trouwe dienst uitgefaseerd en niet langer beschikbaar voor Search and Rescue (SAR) en andere Kustwachttaken. De opvolger van de Lynx is de NH-90, maar die is pas in 2012 operationeel. Tot die tijd is door Defensie gezocht naar een oplossing om tussentijds te kunnen voldoen aan de 24 uren beschikbaarheid van een helikopter voor SAR.

Overdag, tussen 08.00 uur en 16.30 uur zal de SAR taak worden uitgevoerd door een AB412 helikopter van vliegbasis Leeuwarden. Daar zijn twee helikopters beschikbaar. Eén voor de SAR taak en één voor het patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden. In geval er slechts één AB412 beschikbaar is, zal het Defensie Helikopter Commando (DHC) er voor zorgdragen dat een Cougar helikopter beschikbaar is op vliegbasis Gilze Rijen. Mocht, om wat voor reden, helemaal geen AB412 helikopter beschikbaar zijn, dan zal het DHC er voor zorgen dat een Cougar op vliegbasis Leeuwarden wordt gestationeerd.

Omdat de AB412 's-nachts niet mag hoïsten heeft Defensie, voorlopig tot 1 maart 2012, een contract afgesloten met de



firma 'Noordzee Helikopters Vlaanderen' (NHV). Deze firma verzorgt vanaf de Maasvlakte met een Dauphin helikopter helibeloodsingen in Schelde-, Rijn- en IJmond. Deze helikopter wordt nu dus ook ingezet voor de SAR taak tussen 16.30 uur en 08.00 uur.

Daarnaast kan de Kustwacht een beroep blijven doen op de Seaking helikopter die door de overkoepelende offshore organisatie NOGEPa is gehuurd voor medische evacuaties vanaf de platformen op het Nederlands deel van de Noordzee en op de helikopters in de buurlanden België en Duitsland.

10 vragen aan Michiel Visser

In de rubriek "10 vragen" deze keer geen nieuw gezicht, maar wel in deze functie: **Functie: Inspecteur RWS Dienst Noordzee**



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

Op dit moment ben ik voor ongeveer de helft van mijn functie luchtwaarnemer voor/bij de Kustwacht. Daarbij draag ik zorg voor de juiste uitvoering van de Kustwacht surveillance vluchten aan boord van het Kustwachtvliegtuig met onder andere remote sensing apparatuur. De typen vluchten hebben zowel een dienstverlenend- als handhavend karakter. Dit luchtwaarnemerschap voer ik alleen uit aan boord van de Kustwachtvliegtuigen, in tegenstelling tot collega's van andere betrokken diensten die ook nog werkzaam zijn op de helikopters. Daarnaast ben ik werkzaam bij de incidentenorganisatie dienst Noordzee als Chef van de Wacht van het calamiteitenteam die ter ondersteuning staat van het operationeel team van de Kustwacht.

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

Mijn vorige functie was als waarnemer bij de afdeling Meet- en Informatie Dienst, ook bij dienst Noordzee, aan boord van de hydrografische opnemingsvaartuigen ms. Arca en ms. Zirfaea. Feitelijk zorgde je daar voor de hydrografische survey opnames van onder andere bekende vaargeulen, ankergebieden, zeezandwinningsgebieden en inspectie kabels en pijpleidingen.

3. Wat verwacht je van deze baan?

Leuk en afwisselend werk en het bijdragen aan een schonere en veiligere Noordzee. Ik zie deze per slot van rekening als mijn achtertuin.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Betrokkenheid en loyaliteit. Hiermee bedoel ik dat het van belang is om bijvoorbeeld aan boord tijdens de vluchten als een geolied team samen te werken en op dat moment de identiteit aan te nemen van een Kustwachtmedewerker.

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

Ja, om bij de vliegoperatie te blijven zou het enerzijds goed zijn om de groep luchtwaarnemers te versterken in de vorm van een chef waarnemer zodat er enerzijds een betere verbinding naar de Kustwacht en andere betrokken partijen zou kunnen zijn en anderzijds om het praktische proces van de uitvoering te verbeteren. Goed is om de verschillende bloedgroepen te behouden binnen de luchtwaarneming zodat wij niet allemaal op el-

kaar lijken en onze specialismen kunnen meenemen en inbrengen.

Gezien de vele verschillende taken die wij nu uitvoeren, in de huidige samenwerkingsvorm, met de kustwachtvliegtuigen, kun je denk ik wel stellen dat dit vooruitstrevend is in vergelijking met de ons omringende landen. Verder zou er een integrale visie moeten komen over de luchtvloot die voor de toekomstige behoefte van Kustwachttaken nodig zou zijn. Niet alleen in materiële- maar ook in personele zin.

6. Wat zijn je hobby's?

Mijn grootste hobby is het varen/vissen op de Noordzee met ons schip de Malle-Mok. Deze boot heb ik samen met mijn vader met als ligplaats Scheveningen. Iedere uitstap op de Noordzee geeft mij een gevoel van ruimte, vrijheid en ontspanning. Daarnaast heb ik een taxibedrijf voor het rondrijden van mijn twee kinderen.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Soms ben ik te precies en wil ik teveel van de hoed en de rand weten.

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

Geen idee...

9. Maak de volgende zin af: Als ik 's-ochtends op mijn werk kom en het gebouw binnenkom...

.. denk ik bijna altijd "wat herkenbaar die boei voor de deur en de vorm van het gebouw van dienst Noordzee in Rijswijk, lijkend op een boorplatform, zoiets zou de Kustwacht toch ook moeten hebben."

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

Wim Groen regiohoofd Midden van de Rijksrederij. De Rijksrederij is hof everancier vaartuigen aan de Kustwacht.

Kustwacht column door Leo Timmermans, watch officer Kustwachtcentrum

Land-actie

Zoekacties op het water zijn voor ons soms aan de orde van de dag. Het zoeken naar mensen in een vloeibare massa is wat we regelmatig uitvoeren en ook beoefenen. Wanneer de zoekactie op het land is, wordt het een ander verhaal. We schuiven de bal dan ook door naar iemand anders die daar de scepter zwaait.

Ik vertel u dit, omdat we vorige week na de avondploeg afgelost te hebben, werden opgeschrikt door een telefoontje van een echtgenote van een collega. Hij was nog niet thuis gekomen. We hadden hem afgelost om half elf en het was inmiddels twaalf uur. Vreemd voor iemand die op tien minuten fietsafstand van huis woont.

Doemscenario's kwamen op ons netvlies. Misschien iemand tegengekomen met een dringend meningsverschil of al fietsend met Kustwacht fleecetruui van de kade afgereden, proberend zichzelf of de zeergewilde trui te redden. Hoe dan ook, een zoekactie op land was wenselijk. Politie werd ingelicht en deze ging op bezoek bij zijn echtgenote. Een kwartier later kregen we de melding van zijn vrouw. Onze collega had zijn echtgenote gebeld, zijn tele-

foon stond immers vol met gemiste oproepen. Hij gaf aan dat hij bij een feestje was aangeschoven. Hij kreeg dan ook te horen dat zijn thuiskomst zeer dringend gewenst was. Einde feestje dus en zich van geen kwaad bewust richting huis.

Wat blijkt, zijn vrouw had hem in de avond ge-sms't dat ze naar bed ging. En de vele keren dat ze zei dat ze nooit merkte wanneer hij in bed schoof, gaven hem een vrijbrief om dan maar naar een feestje te gaan. Niemand die het zou merken, ze lag immers toch op bed.

Helaas, een echtgenote weet altijd wanneer manlief thuis komt, dan wel weg blijft.

Het 27ste zintuig van een vrouw, één van de vele, treedt dan ogenblikkelijk in werking.

Erg blij was onze collega overigens niet. Buiten het feit dat zijn vrouw hem die avond het een en ander uitlegde hoe te handelen wanneer zij op bed lag, werd hij ook nog door zijn collega's geplaagd, zoals bijvoorbeeld A4-tjes met "Wanted" erop.

En tja, nu ook nog een column.....

Kustwacht online

De Kustwacht zit ook op Twitter. Abonneer u op onze account [Kustwacht_NL](#) en volg het laatste nieuws. Daarnaast hebben we ook een eigen YouTube account met diverse filmpjes. Dit account is te vinden onder [KWCNL](#).



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, RWS, AVDD, Olivia Wattine, Hilde Kertész, Kustwachtvliegtuig

Cartoon: Paul Stoel

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