



Kustwacht op Koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

Jaargang 3: Nummer 3, juni 2009

Kustwacht organiseert eerste *live* oefening op de Noordzee

Livex09 eerste grootscheepse rampenoefening

De Kustwacht is - als nationale *Search and Rescue*-organisatie - verplicht om jaarlijks een ramp te oefenen met passagiersschepen die vaste routes varen. Een *live* oefening is moeilijk te organiseren en uiteraard heel kostbaar, maar op zaterdag 16 mei was het toch zo ver. Zo'n duizend mensen waren bij de oefening betrokken. Ruim vijfhonderd mensen aan boord van de cruise ferry *King of Scandinavia* werden geëvacueerd en aan land gebracht. Het was voor alle betrokken partijen een bijzonder energerende en leerzame dag.

De Deense rederij DFDS Seaways, die een dienst onderhoudt tussen IJmuiden en Newcastle, gaf vorig jaar aan in 2009 voor een aantal uur de cruise ferry *King of Scandinavia* beschikbaar te willen stellen voor een oefening. Daarmee kon de maandenlange voorbereiding beginnen voor een praktijkoefening onder de naam LIVEX09. De Kustwacht heeft deze eerste grote rampen- en evacuatieoefening voorbereid samen met



de veiligheidsregio Kennemerland, de gemeente Velsen en de Haven Amsterdam.

Wat betreft de weersverwachting was het zaterdag 16 mei nog even spannend: de windkracht was op het randje van de gestelde criteria. Omdat werd verwacht dat de wind in de loop van de ochtend zou afnemen, werd besloten door te gaan met de oefening. Dit tot opluchting van de betrokken organisaties, die veel tijd in de voorbereiding hadden gestoken.

Inhoudsopgave:

- Livex09 eerste grootscheepse rampenoefening 1
- Sturen op resultaten met prestatie-indicatoren 4
- Werkbezoek Defensie krijgt onverwachte wending 5
- Op luchtpatrouille met de Dornier 6

Brandalarm

Rond half elf gingen de *King of Scandinavia* en de begeleidende vaartuigen naar buiten en namen hun positie in nabij de Evelyne-boei, zo'n vijf mijl ten zuidwesten van de zuidpier van IJmuiden. Er stond nog een knobbelige zee en zon en wolken wisselden elkaar af, maar het was goed te doen. De oefening startte om kwart voor twaalf met een alarmmelding van het schip, dat er



brand aan boord was. Een kwartier later gaf de gezagvoerder aan, dat hij de brand niet onder controle kreeg. Hij besloot om zijn passagiers te evacueren. Direct na de melding alarmeerde het Kustwachtcentrum de reddingboten en helikopters. Van de 510 vrijwilligers aan boord werden er 460 op reddingboten overgezet, waaronder 60 LOTUS-slachtoffers (personen die natuurgetrouw een ongevalslachtoffer kunnen uitbeelden). De overige 50 passagiers werden met helikopters geëvacueerd. Het politievaartuig P-42 kreeg de leiding als *on scene* coördinator, onder verantwoordelijkheid van het Kustwachtcentrum. De P-42 dirigeerde de reddingboten één voor één naar het schip. Andere taken van de *on scene* coördinator waren het bijhouden van de aantallen geëvacueerde passagiers en het communiceren met de eenheden en het Kustwachtcentrum.

Spectaculaire bedrijvigheid

Het kustwachtvliegtuig Dornier kreeg als *air* coördinator tot taak de helikopters van en naar het schip en de aan-

landingsplaats te begeleiden. Al snel gaf dat een spectaculaire bedrijvigheid rondom de ferry, maar ook aan de landzijde. Bij de IJmondhaven was een aanlandingsplaats ingericht voor de reddingboten en de helikopters. Hier oefenden de veiligheidsregio Kennemerland, de gemeente Velsen en de Haven Amsterdam de opvang van evacués en slachtoffers. Na de eerste opvang werden de evacués met bussen naar sporthal Zeewijk vervoerd voor registratie en verdere opvang. Voor de gewonden was een 'gewondennest' opgezet.

De omwonenden waren vooraf geïnformeerd door middel van een *flyer*. Uiteraard trok de oefening daarvoor veel kijkers. Een delegatie van landelijke en regionale media kreeg de gelegenheid de oefening op zee bij te wonen aan boord van twee begeleidende vaartuigen. Dit leidde tot mooie beelden op tv en in de dagbladen.

Rond 14.00 uur werd de oefening beëindigd. *De King of Scandinavia* moest tijds lang de kade liggen, om zijn normale dienst weer op te pakken. Volgens schema vertrok het schip om 18.00 uur weer gewoon naar Engeland.



Jaarlijks oefenen verplicht

Volgens de internationale wet- en regelgeving, vastgelegd in de SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), is de Kustwacht als nationale *Search and Rescue*-organisatie verplicht om jaarlijks te oefenen met passagiersschepen op vaste routes. Dat mogen 'papieren' oefeningen zijn of praktijkoefeningen. In 1999 is de Kustwacht daarmee begonnen. Tot nu toe betrof het uitsluitend papieren oefeningen, onder de naam MAREX. Hierover is vorig jaar in Kustwacht op Koers geschreven. *Live* oefeningen zijn bijna niet mogelijk. Veerdiensten varen in een strak schema en het is kostbaar voor een reder om een schip uit de vaart te nemen voor een oefening. Daar komen nog de kosten bij van extra brandstof en extra inzet van de bemanning.

Bij een papieren oefening, ook wel *Table Top* genoemd, worden vertegenwoordigers van alle organisaties die betrokken zijn bij een ramp met een veerboot op de Noordzee uitgenodigd om bij elkaar te komen. Zij worden verdeeld in vier groepen en krijgen een scenario voorgelegd dat betrekking heeft op een ramp met een ferry. De groepen discussiëren hierover en na afloop wordt een rapportage opgesteld met de ervaringen en leerpunten.

Veel praktijkoefening

In LIVEX09 kon veel worden geoefend wat bij een papieren oefening niet mogelijk is, zoals:

- het overnemen van passagiers en gewonden door reddingboten en helikopters;
- het aan land brengen van de evacués;
- behandeling, registratie en vervoer naar een definitieve opvanglocatie van de evacués;
- de procedures aan boord van de cruise ferry;
- de samenwerking tussen de diensten en organisaties op zee en aan de wal;
- het on scene coördinatorschap van de P-42 en het kustwachtvliegtuig;
- de samenwerking op het gebied van voorlichting;
- de samenwerking tussen de operationele- en beleids-teams van het Kustwachtcentrum en de veiligheidsregio Kennemerland.

Veiligheid Noordzee gediend met oefening

In totaal namen circa duizend mensen deel aan de oefening. De eerste indrukken van de deelnemers waren positief. In de weken na 16 mei zijn de gegevens van de vele waarnemers ingewonnen en verwerkt en in juni zal een evaluatierapport verschijnen. Er zullen zeker verbe-



terpunten worden geconstateerd. Daar is een oefening ook voor bedoeld. De Noordzee is één van de drukst bevaren zeeën ter wereld en hoewel er al veel maatregelen zijn genomen om de veiligheid op zee te bevorderen, is er altijd kans op een ongeluk. Daarom willen alle organisaties goed zijn voorbereid.

Met dank aan Peter Verburg, KWC



Betrokken organisaties en eenheden

Niet alleen de evacuatie van passagiers vanaf de veerboot met behulp van reddingboten en helikopters is geoefend. Ook het aan wal gaan en de opvang daar stonden op het programma. Verschillende walautoriteiten deden met de oefening mee.

Betrokken organisaties:

Kustwachtcentrum Den Helder, DFDS Seaways, Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, Koninklijke Marine, Bristow Helicopters, Haven Amsterdam, veiligheidsregio Kennemerland, gemeente Velsen, Korps landelijke politiediensten en Loodswezen IJmuiden.

Ingezette eenheden:

Dornier kustwachtvliegtuig, reddingboten van de KNRM-stations Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Zandvoort, IJmuiden, Wijk aan Zee en Egmond aan Zee, twee helikopters van het Defensie Helikopter Commando, twee door de offshore betaalde SAR-helikopters van Bristow Helicopters en het politievaartuig P-42.

Begeleidende vaartuigen:

kustwachtvaartuigen Waker, Terschelling en Zeearend, loodstender Columbia en diverse kleinere reddingboten.

Sturen op resultaten met prestatie-indicatoren

De Kustwacht streeft voortdurend naar verbetering van de dienstverlening en handhaving op de Noordzee. In dit proces is verantwoording en sturing op resultaten van groot belang. Rapportages op basis van prestatie-indicatoren bieden de nodige inhoudelijke informatie over de realisatie van uitgevoerde taken, geconstateerde risico's en overige bijzonderheden. Hiermee kan de Kustwacht aan de slag.

Een prestatie-indicator (PIN) is een meetbare kwantitatieve of kwalitatieve grootheid die de ontwikkeling van bepaalde prestaties weergeeft. Er zijn PIN's voor handhaving en dienstverlening. Ze bestaan uit een combinatie van stuurgetallen en streefwaarden (de gewenste waarden van de stuurgetallen aan het einde van de planperiode). Een voorbeeld is de PIN 'Het aantal verkeersovertredingen moet minder zijn dan 200' (streefwaarde). In de vierde periodierapportage APB (Activiteitenplan en Begroting) zien we dat in maart en april de teller bij deze PIN op 49 respectievelijk 67 (stuurgetal) staat.

Periodieke rapportages

Op basis van de door de departementen vastgestelde PIN's in de handavings- dienstverleningsplannen stelt de Kustwacht jaarlijks het APB op. Uitgaande van de beschikbare middelen om deze prestaties te bereiken, maakt de Kustwacht een zo realistisch mogelijk plan. Maandelijks, per trimester en jaarlijks rapporteert de directeur Kustwacht (DKW) aan de verschillende participanten in de Kustwacht. Hij maakt vooraf gedetailleerde afspraken over aard en inhoud van de gewenste rapportages. Bij tekortkomingen of een niet gehaald doel geeft de DKW aan, welke beheersmaatregel hij gaat nemen.

Handhavingplan

Voor de handhavingstaken op de Noordzee is - naast de planning - verantwoording en sturing op resultaten van groot belang. Om PIN's voor handhaving vast te stellen, werkt de PKHN (Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee) met een besturingsmodel van zeven stappen. (Dit model is beschreven in Kustwacht op Koers, maart 2007).

Handhaving op de Noordzee is ook gebaat bij inzicht in de hele keten, van dienstverlening, toezicht en opsporing tot vervolging. Om die reden is het van belang dat de informatie van de Kustwacht aansluit op de wensen en de mogelijkheden van het Openbaar Ministerie (OM). Ook hier vormen PIN's de basis. De realisatiecijfers over de afdoening door het OM dragen bij aan een groeiend inzicht in de handhaving op de Noordzee, wat tot verdere verbetering leidt.

Dienstverleningsplan

Duidelijke PIN's vinden we ook terug in het dienstverleningsplan. Dit is een document waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat, vooruitlopend op de opdracht van de Raad voor de Kustwacht, neerlegt welke dienstverlening van de Kustwacht wordt gevraagd om zijn beleidsdoelstellingen voor de Noordzee te realiseren. In het beleidsplan omschrijft Verkeer en Water dus het wát, in het APB omschrijft de Kustwacht het hóe van de uitvoering. PIN's zijn daarbij nuttig om:

- eenvoudig te kunnen sturen op de realisatie;
- eenvoudig te kunnen toetsen in hoeverre de Kustwacht de gestelde doelen heeft gerealiseerd;
- Verkeer en Waterstaat in staat te stellen aan te tonen in hoeverre de activiteiten van de Kustwacht een bijdrage leveren aan het gevoerde beleid;
- dienstverleningstaken efficiënt en effectief te laten uitvoeren.

De PIN's die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgesteld voor 2009, zijn op dit moment onderwerp van discussie en evaluatie.

Liaisons betrokken bij opstelling PIN's

De handhaving- en dienstverlening-PIN's zijn leidraad bij de diverse rapportages van de Kustwacht. Op het maandelijks liaisonoverleg presenteert de directeur Kustwacht de cijfers en resultaten. Deze worden getoetst aan de hand van de PIN's. De liaisons bewaken namens hun departement de uitvoering van de PIN's en zijn betrokken bij een eventuele tussentijdse aanpassing van een PIN, als opmaat voor de vaststelling van de PIN's voor het volgende jaar. Wanneer de resultaten achterblijven en er een duidelijk knelpunt ontstaat, verwacht de Raad voor de Kustwacht een beheersmaatregel van de DKW. Hierin geeft hij aan hoe hij dit knelpunt gaat aanpakken. Voor de presentatie van de cijfers gebruikt de Kustwacht een kleurcodering: van groen

(realisatie honderd procent, geen knelpunt), via geel en oranje tot rood (realisatie tussen de nul en zeventig procent, knelpunt). In zowel het oranje als rode stadium volgt een beheersmaatregel van de DKW.

In het vierde perioderapport APB is bijvoorbeeld als knelpunt vermeld dat 52 procent van de visserij schepen niet voldoet aan de Scheepvaartbemanningswet. De te nemen maatregel is dat het KLPD en de LNV - met instemming van de DKW - in het visserijblad hierop aandacht vestigen en waarschuwen dat ze een proces-verbaal zullen opmaken als de schipper niet de juiste vaartuig-/bemanningsbewijzen kan tonen.

PIN's niet statisch

In samenspraak met de liaison van het betreffende departement is het mogelijk, dat de waarde van een PIN in het lopende jaar wordt bijgesteld. Een voorbeeld hiervan deed zich in 2008 voor, toen de visserijcontroles grote achterstand opliepen. Dit kwam enerzijds door een hoog ambitieniveau van LNV, in combinatie met maandenlang te slecht weer om te controleren en anderzijds door het inkrimpen van de visserijvloot. Het aantal gewenste controles is toen, na fiat van de Raad voor de Kustwacht, naar beneden bijgesteld.

Met dank aan Hans van Maanen, KWC

Werkbezoek Defensie krijgt onverwachte wending

Vrijdag 12 juni bezocht een delegatie van het ministerie van Defensie uit Den Haag het Kustwachtcentrum. Het werkbezoek van Hanneke Schuiling, Herman van der Til en Marc Gazenbeek kreeg in de loop van de dag echter een onverwachte wending.

Vooraf had Hanneke Schuiling, die leiding geeft aan de directie Financial Control, aangegeven dat ze via werkbezoeken graag meer van de dagelijkse praktijk te weten wilde komen. 'Zo gaat het papieren beleid meer leven', vond ook Marc Gazenbeek, directeur Juridische Zaken. Herman van der Til, generaal-majoor en als directeur OBBP verantwoordelijk voor het operationeel beleid van de eenheden bij Defensie, was vooral benieuwd naar recente ontwikkelingen bij de Kustwacht. Hij had in zijn periode bij het toenmalige Commando Zeemacht Nederland de Kustwacht al van nabij meegeemaakt.

Jankees Trimpe Burger, directeur Kustwacht, vertelde het een en ander over het werk van de Kustwacht. Na diens presentatie leidde Gerrit Miedema, hoofd afdeling operatiën, de delegatie rond in het Kustwachtcentrum. Het programma werd na de lunch in de Marineclub voortgezet aan boord van reddingboot Joke Dijkstra van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). De Joke Dijkstra maakt deel uit van de grote KNRM-vloot die het Kustwachtcentrum kan inzetten bij een *Search and Rescue* actie. De gasten kregen eerst uitvoerig het 'hoisten' vanuit een Lynx van het Defensie Helikopter Commando gedemonstreerd. Hoisten is het met een lier mensen of een brancard vanaf een schip de helikopter in hijsen. Vervolgens begon de schipper van een van de grootste reddingsboten van de KNRM de mogelijkheden van deze ultramoderne reddingboot te demonstreren. Maar na enkele minuten zag de ervaren schipper iets bijzonders aan de horizon en kreeg de demonstratie een andere wending.



Werkbezoek krijgt levensecht karakter

Na een korte vaart op de hoogste snelheid (32 kts, oftewel 60 km per uur) trof men een catamaran met gebroken mast aan. Scherp gezien door KNRM-schipper Coen Bot! De beide zeilers lagen al even te wachten. Ze bereidden het 'Rondje Texel' voor (het grootste zeilevenement ter wereld voor catamarans). Tijdens de training waren ze echter vergeten te zorgen voor communicatiemiddelen of andere voorzieningen aan boord om eventueel hulp te kunnen inroepen. Het was voor hen dus een geluk dat ze werden opgemerkt door de KNRM; door het uitgaande tij hadden ze verder naar zee kunnen afdrijven.

Zo werd het werkbezoek onverwacht verlengd en kreeg het een levensecht karakter. Na een korte uitwisseling van gegevens werd de zeilers een sleeptros toegeworpen en aanvaardde men de reis naar de tijdelijke thuishaven van de catamaran op Texel. Onderweg werd via de VHF het Kustwachtcentrum verzocht, het nabij gelegen reddingstation Oudeschild te waarschuwen om de sleep over te nemen. De reddingboot Francine



Kroesen uit Oudeschild was snel ter plaatse, waarna de Joke Dijkstra kon terugkeren naar de haven in Den Helder. Onderweg gaf de bemanning nog een aantal korte demonstraties van haar kunnen.

Na een afsluitende presentatie over de KNRM en de samenwerking met de Kustwacht kon de nuttige en praktijkgerichte dag in het boothuis worden afgesloten. Het woord 'werkbezoek' heeft voor alle deelnemers ineens een andere dimensie gekregen!

Huisman: 'Laten zien dat je er bent als Kustwacht'

Op luchtpatrouille met de Dornier

Als een incident op de Noordzee de inzet van een vliegtuig vereist, zet de Kustwacht de Dornier in. Dit ad hoc optreden kan een *Search and Rescue*-actie betreffen, maar ook een vermoeden van strafbaar handelen. In zo'n geval is de Kustwacht met het vliegtuig immers snel ter plekke. Daarnaast patrouilleert de Kustwacht regelmatig, zo'n zeven à acht keer per week, op basis van een rooster. Tenzij kort voor de vlucht vanuit Den Helder nog een melding komt dat er iets loos is, vliegt de bemanning een van de routes die zijn vastgelegd in een routemanagementprogramma. 'In zeventig procent van de vluchten is er vervolgens toch wel ergens wat aan de hand', vertelt gezagvoerder Ruud Huisman, majoor bij de luchtmacht.

De voorbereiding

Twee uur tevoren zijn bemanning en verslaggeefster aanwezig om het vertrek voor te bereiden. Het toestel wordt de hangar op Schiphol uitgereden, terwijl het team de vlucht bespreekt. Gezagvoerder Ruud Huisman en co-piloot Arjen Buizert (luchtmacht) brengen de door hen verzamelde vliegtechnische gegevens in. De missietechnische gegevens komen van Coen Blijlevens (RWS) en Hans van der Kolk (KLPD). Na een laatste telefonisch contact met de Kustwacht (er blijken geen incidenten of oliemeldingen te zijn) hijst ieder zich in zijn waterdichte pak en zwemvest en controleert de gezagvoerder het toestel visueel.



De vlucht



De Dorniers zijn gestationeerd op Schiphol, omdat deze luchthaven 24 uur per dag, zeven dagen per week in bedrijf is. De reguliere vluchten van de Dornier duren óf

vier uur óf twee keer drie uur, met tussentijds een pauze voor tanken en eten op Schiphol. 'Wanneer er een extra persoon aan boord is, zoals een instructeur of een journalist, kunnen we minder brandstof meenemen', legt Ruud uit. 'In dat geval zijn twee kortere vluchten efficiënter.' De eerste route die de ervaren *flying pilot* Ruud (links op de foto) deze dag volgt, voert langs de kust en is circa 880 km lang. In de zogenaamde 'glazen cockpit', genoemd naar de aanwezige beeldschermen (de blauw/bruine vierkantjes op de foto) kunnen beide piloten zonodig overschakelen naar de beelden die de waarnemers achterin op hun schermen zien.



Non-flying pilot Arjen is na zijn opleiding bij de KLM Luchtvaartschool overgestapt naar de luchtmacht, waar hij extra een verkorte militaire opleiding volgt.

'Militair vliegen is leuker dan in een burgertoe-stel', vindt Arjen. 'Je vliegt bijvoorbeeld lager en je hebt vaak een tactisch doel; bijvoorbeeld dat je niet gezien wilt worden om niet te worden beschoten.' Gelukkig speelt dat hier boven de Noordzee niet zo, maar op een gegeven moment duikt Ruud in overleg met de waarnemers wel omlaag om een schip van dichtbij te bekijken. Ruud: 'Zo laten we ook zien dat we er zijn als Kustwacht, daar gaat toch een preventieve werking van uit.' Ten behoeve van SAR-operaties heeft de Dornier een vlot en een drijfsysteem (lange lijn) aan boord, die kunnen worden uitgeworpen. Voor de eigen veiligheid beschikt de bemanning over een overdekt vlot, geschikt voor zes personen. Jaarlijks wordt hiermee geoefend, waarna de bemanning met een helikopter uit het vlot wordt gehaald.

De waarnemers



Aan boord bevinden zich twee mission consoles: zitplaatsen met geavanceerde apparatuur. Vooraan zitten de handhavers, achteraan de dienstverleners. Op deze vlucht

vertegenwoordigt Hans van der Kolk van het KLPD de handhavende diensten. Hans is waarnemer sinds 2006. Daarvoor vervulde hij verschillende andere politietaken; hij is nog van de generatie die met Porsche-cabrio's de veiligheid op de Nederlandse snelwegen bewaakte. Zijn huidige taak is erop te letten of schepen het verkeerscheidingstelsel op de Noordzee goed gebruiken en of ze op voldoende afstand van platforms en windturbineparken varen. 'Als een schip fout vaart, bijvoorbeeld niet in een rechte hoek oversteekt, nemen wij rechtstreeks contact op om het te verbaliseren. Ook houden we vissersschepen in de gaten.'



'Mijn collega-waarnemers van de douane en marechaussee en wij van het KLPD letten eigenlijk op dezelfde zaken, al heeft ieder natuurlijk wel zijn eigen

informatiekanalen', vervolgt Hans. Hij krijgt al vliegend het verzoek door van de varende Visarend, een patrouilleboot afkomstig van de douane, om op mogelijk verdachte schepen in de buurt te letten. 'Als er bijvoorbeeld zeilschepen op een vreemde tijd varen, kan dat drugstransport betekenen.' Op zijn schermen gebruikt Hans het Automatic Identification System (AIS) en beelden van de Forward Looking Infrared (FLIR)-camera. De FLIR is belangrijk bij nachtelijke operaties. Doordat de FLIR-camera met temperatuurverschillen werkt, kunnen de waarnemers nachtelijke opnamen maken, bijvoorbeeld van een illegale olielozing. Hans kan de FLIR laten meedraaien met de gewenste positie, die hij op de radar aangeeft. Zo houdt hij zijn onderwerp in beeld. 'Maar ook direct zicht is belangrijk, omdat vissersboten bijvoorbeeld nog geen AIS aan boord hebben.'

Coen Blijlevens van Rijkswaterstaat heeft een opleiding op de zeevaartschool gevolgd, maar zit nu al zestien jaar in de lucht als waarnemer. Toch heeft hij veel aan zijn opleiding, vindt hij. 'Het KLPD kijkt met name naar de vaarwegen, vanuit RWS kijken wij vooral naar het milieu en sporen we olielozingen en vlekken op. Dan is het belangrijk dat je bijvoorbeeld weet wat kleurverandering van water kan betekenen.' Hij wijst op een witte streep op het water: 'Dat is de wind, maar in een ander geval had het een verontreiniging kunnen zijn.'



Al komt het voor een leek niet zo over op deze grijze dag, de Noordzee wordt druk bevaren, vertelt Coen. 'Er varen zo'n vierhonderdduizend schepen per jaar, en dan wil er wel eens een schip proberen kosten te besparen door illegaal olie te lozen. Dat sporen wij op.' Met behulp van eveneens het AIS-systeem en beelden van de SLAR (Side Looking Airborne Radar) speurt Coen het wateroppervlak af. Met de SLAR kan hij door het wolkendek kijken. Op zijn scherm zijn de beelden te zien vanaf de beide zijanten van de Dornier waar de SLAR zit.



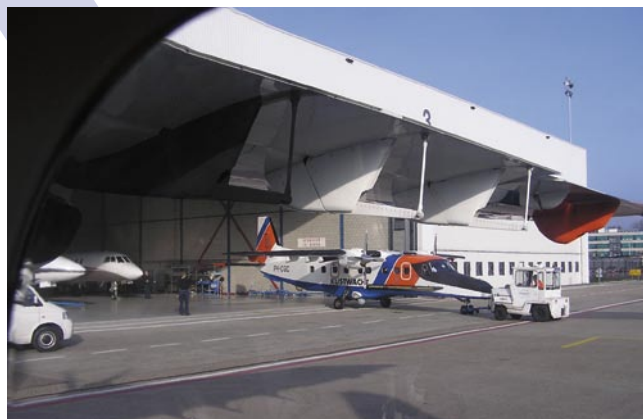
Afscheid

Dit voorjaar heeft de Kustwacht een pakket communicatiewerkzaamheden (waaronder het blad Kustwacht op Koers) aanbesteed. Dit heeft tot gevolg dat de redactie afscheid neemt van Isabel Couwenberg, die namens bureau BCP redactie en productie van dit blad vanaf de start in 2007 met veel plezier heeft verzorgd. Isabel dankt ieder voor de prettige samenwerking. De Kustwacht dankt op zijn beurt Isabel voor haar inzet.

De afsluiting



Drie uur later - weer terug op een inmiddels zonnig Schiphol - bespreekt de bemanning de vlucht, die rustig is verlopen. Ruud: 'Het is voor het verslag natuurlijk jammer dat de weersomstandigheden niet optimaal waren en dat zich geen "heterdaad" voordeed. Maar wellicht bewijst dit juist hoe nuttig de patrouilles van de kustwachtvliegtuigen zijn. Het heeft tenslotte weinig zin om een overtreding te begaan als de kans groot is dat je wordt betrapt!'



Colofon

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

Uitgave: Kustwacht Nederland
(0223) 65 83 33 / 34

Redactie: Kustwachtcentrum: Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse
Openbaar Ministerie Functioneel Parket: Marcel Smit
Rijkswaterstaat Noordzee: Ronald van den Heuvel
BCP: Isabel Couwenberg

Fotografie: Isabel Couwenberg, KWC/Peter Verburg en Marco Meeuwisse, AVD Defensie/
Peter van Bastelaar, Richard Frigge en Dave de Vaal