



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Opleidingen KWC
- 4 | Opvarenden schip de Risque gered met behulp van Kustwacht
- 5 | Evaluatie Sturingsmodel
- 6 | Verslag Kustwacht Saamhorigheidsdag
- 7 | Verslag aanvaring Hoek van Holland op 30 augustus 2009

Kort: Evaluatie Livex 2009 uitgesteld
Jaarverslag 2008 beschikbaar
Kustwacht ontvangt de Grote Gouden dr. C.B.
Tilanus Jr. Medaille

“De diensten die uitvoerende eenheden leveren zijn zelf verantwoordelijk voor het opleidingsniveau van hun personeel, maar de Kustwacht moet en zal hier in de toekomst een steeds grotere rol in spelen”, aldus Jan Regeling, medewerker Opleiden, Trainen en Oefenen van de Kustwacht.

Kustwachtcentrum en Kustwachtorganisatie

“Op papier is het bureau Opleiden, Trainen en Oefenen nog steeds primair verantwoordelijk voor het opleiden van de eigen Watch- en Duty officers, maar de Kustwacht is intussen veel meer dan het Kustwachtcentrum. Of je nou in dienst bent van de Marechaussee, burgerambtenaar bent of een pak van de Douane draagt, voor

Opleidingen Kustwacht verbreden zich naar uitvoerende eenheden

de juiste uitvoering van Kustwachttaken heb je specifieke kennis en vaardigheden nodig die niet in de departementale standaard opleidingen opgedaan worden. De wereld om ons heen verandert nu eenmaal en als Kustwacht gaan we daar graag in mee”. Jan Regeling gaat er eens goed voor zitten. “Ik zelf beschouw Kustwacht Nieuwe Stijl niet meer als nieuw. We draaien het al volwaardig maar je loopt natuurlijk altijd tegen nieuwe ontwikkelingen aan”.

Oefenen en trainen

Regeling: “We zijn bijvoorbeeld verplicht live Search And Rescue oefeningen (SAREX) te houden. Dat doen we graag en zelfs zeven keer per jaar, want het is belangrijk. Aan de andere kant vraagt het natuurlijk wel wat van onze organisatie. Iemand die bijvoorbeeld is opgeleid als F-16 piloot bij de Luchtmacht en voor de Kustwacht op een Dornier vliegtuig gaat vliegen, heeft het SAR gedeelte niet in zijn opleiding zitten. Als Kustwacht organisatie hebben we de taak er voor te zorgen dat in geval van een SAR incident iedereen goed op zijn of haar taak voorbereid is. Vandaar dat het noodzakelijk is dat wij de opleidingen en oefeningen ten aanzien van de specifieke Kustwacht taken kunnen gaan verzorgen”.

Bureau Opleidingen

“Het bureau Opleidingen, Trainingen en Oefeningen van de Kustwacht in Den Helder bestaat op dit moment uit drie man. Dat is eigenlijk al meer dan voorheen maar het takenpakket groeit meer en meer. Steeds meer groeit het besef dat je eigenlijk niet kunt verwachten dat de diensten ervoor kunnen zorg dragen dat al hun personeel beschikt over de benodigde Kustwacht gerelateerde kennis en vaardigheden.





"Dat legt extra druk op ons en de huidige ontwikkelingen vereisen ook een bepaald ambitieniveau", aldus Jan Regeling. "Dat houdt echter niet in dat we het er daarom maar bij moeten laten zitten, integendeel. We zullen onze schouders eronder moeten zetten, maar dat doen we graag en het is ook echt noodzakelijk. Dat is ook de reden dat ik liever praat over de Kustwacht organisatie en niet over het Kustwachtcentrum. We zijn een complexe organisatie en het stroomlijnen van opleidingen, trainingen en oefeningen kan alleen maar versterkend werken. Voor een SAR actie of bij rampen- en incidentbestrijding, kerntaken van de Kustwacht, is gedegen

opleiden en regelmatig trainen en oefenen essentieel." "De omgeving waarin de Kustwacht acteert verandert ook. De vorming van Veiligheidsregio's, de deelname aan multidisciplinaire oefeningen, de zichtbaarheid van de Kustwacht in zo'n Veiligheidsregio, de convenanten die we met die regio's afsluiten, weliswaar in samenwerking met de KNRM, zorgen er allemaal voor dat er weer extra opleidingen en oefeningen komen waar we als Kustwacht in moeten en willen participeren. Het pakket waaraan we moeten werken wordt dus steeds groter". "Daar waar nodig maken we ook gebruik van partners die opleidingen voor ons geven of voor ons ontwikkelen. In samenwerking met scholen van de Koninklijke Marine zijn we bijvoorbeeld bezig met het opleiden van Mission Commanders en ook wordt er daar een Search And Rescue opleiding ontwikkeld. Dit gedeelte van het zogenoemde OTO, *opleiden, trainen en oefenen*, is op dit moment het meest in ontwikkeling."

Handhaving

"Naast deze SAR en Rampen – en Incidentbestrijding, dienstverlenende taken, zal er de komende tijd ook nadrukkelijker aandacht zijn voor het opleiden in het kader van handhavende taken. De intentie is om te

komen tot een Kustwacht Opsporingsambtenaar (KOA), die bevoegd en bekwaam is om bij de meest voorkomende strafbare feiten op de Noordzee handhavend op te kunnen treden. Je kunt daarbij bijvoorbeeld denken aan een Douane ambtenaar die bij een controle op de Noordzee ook bevoegd en bekwaam is om ingevolge de Vreemdelingenwetgeving controles uit te voeren. Een opsporingsambtenaar van het KLPD mag en kan dan bijvoorbeeld ook bij een Visserijcontrole handhavend optreden. Dit is niet een nieuwe opsporingsdienst, maar de opsporingsambtenaren van de huidige diensten krijgen dan wel een uitbreiding van bevoegdheid en bekwaamheid. Om te komen tot voldoende kennis en vaardigheid is een gedegen opleiding tot KOA noodzakelijk. De inhoud van deze opleiding staat nog niet volledig vast, maar we zijn wel aan het verkennen hoe deze het beste vorm te geven is. Op dit moment wordt ook onderzocht waar en binnen welke structuur de opleiding het beste kan worden ingebed. Defensie, de Koninklijke Marine, lijkt daarbij een logische keuze. De kern blijft uiteraard dat de betrokken handhavingdiensten het daadwerkelijk opleiden van elkaars personeel zullen moeten uitvoeren. Kruisbestuiving is hierbij het kernwoord. De Kustwacht zal met name een rol spelen in de afstemming en coördinatie."

Toekomst

Jan Regeling ziet het zelf vooral als een enorme uitdaging om aan zo'n heel nieuw traject mee te mogen werken. "Hoe sneller we erin slagen om onze opleidingen, trainingen en oefeningen niet alleen voor het Kustwachtcentrum maar ook voor het personeel van de uitvoerende eenheden standaard aan te kunnen bieden hoe beter. Dat is ambitieus, maar het is nodig om aan de eisen van deze tijd te voldoen en sluit zo beter aan op toenemende behoefte van de deelnemende diensten en op de noodzaak voor het zo goed mogelijk uitvoeren van de Kustwacht taken".



De Kustwacht verzorgt de volgende opleidingen;

Ten behoeve van het personeel van het Kustwachtcentrum:

- De basisopleiding Watch Officer en Duty Officer, intern

Cursussen:

- Navigatie, dit was intern, wordt nu ontwikkeld bij school KM
- Aeronautica, was intern, wordt nu ontwikkeld bij school KM
- Communicatie (Marcom A en Aeronautisch), verzorgd door school KM
- Managementvaardigheden, in ontwikkeling bij school KM
- Basisopleiding medewerker Handhavingsdesk, intern
- Bijscholingen op de diverse onderwerpen, intern of door externe expertise
- Liaison SAR tbv CoPI, in ontwikkeling (samen met de KNRM)

Interne trainingen om kennis en vaardigheden van het KWC personeel op peil te houden en daar waar mogelijk uit te bouwen.

Ten behoeve van de uitvoerende eenheden:

- Search And Rescue (incl. OSC en ACO), in ontwikkeling, vanaf 1e kwartaal 2010 beschikbaar.
- Mission Commander uitvoerende eenheden, pilot gedraaid, vanaf 1e kwartaal 2010 beschikbaar.

Ten behoeve van de opsporingsambtenaren / controleurs / waarnemers

- Opleiding tot KOA (Kustwacht Opsporingsambtenaar), in ontwikkeling.

Oefeningen:

Onder andere:

- Per jaar 7 x SAREX (Search And Rescue exercise)
- Periodiek LIVEX
- OFFEX (table top met offshore partners)
- MAREX (table top met veerbootmaatschappijen)
- Bold Mercy (live exercise met buurlanden)
- Oefeningen samen met de diverse Veiligheidsregio's
- Diverse kleinschalige mono - en multidisciplinaire



“Als je dan de Kustwacht aan de lijn krijgt, dan is dat magisch”

Begin dit jaar besloten Arie Kempkes en zijn zus Femke met hun boot de *Risque* van Amerika naar Europa te zeilen. Al voor de kust van North Carolina brak in slecht weer hun roer af. Gelukkig hadden zij het telefoonnummer van de Kustwacht bij zich.

Arie Kempkes kan er op een zonnig Amsterdams terras vrolijk en gepassioneerd over vertellen, maar ongevaarlijk was zijn avontuur niet. “De Kustwacht was eigenlijk een van onze laatste opties”, zegt hij. Begin dit jaar reist Kempkes naar Florida om een zeilschip te kopen waarmee hij en zijn zus de droom van een transatlantische tocht willen laten uitkomen. Omdat Kempkes geen ervaren zeezeiler is, hij vaart meestal met een Tjalk, besluit hij zijn boot extra goed te laten keuren op veiligheid en onderhoud. Ook worden de ramen extra *ocean proof* gemaakt.

In april begint dan de reis richting Europa. Net voor vertrek besluit Kempkes het beltegoed van zijn iridium telefoon nog op te waarden met 300 euro. Na een kleine twee weken varen belanden de twee voor de kust van South Carolina in slecht weer. Het waait stevig, maar er is nog prima te zeilen tot het moment waarop ineens het roer afbreekt. “Het is bizar als je het roer ziet wegdrijven en je weet meteen dat je geen kant meer op kunt”. Het weer wordt steeds slechter en hoewel er nog geen paniek aan boord is, wordt besloten dat nu snel hulp ingeroepen moet worden. “Als je dan de Kustwacht aan de lijn krijgt is dat magisch. En hoewel wij allebei goed Engels praten, is het ook prettig om dan in het Nederlands de situatie uit te kunnen leggen. Vanaf het moment dat we de Kustwacht gesproken hadden, hadden we het gevoel dat het goed zou komen.” Omdat zij te ver uit de kust waren om de marifoon te kunnen gebruiken en er ook geen schip in de buurt was hebben zij gebruik gemaakt van hun iridium telefoon.



Als op het Kustwachtcentrum de melding binnenkomt wordt vanuit daar dan onmiddellijk de US Coast Guard ingeschakeld en binnen afzienbare tijd cirkelt er een SAR helikopter van de Amerikaanse Kustwacht collega's boven het schip. “Ze hadden van tevoren wel nog even gevraagd of we bereid waren om ons schip achter te laten. Zover waren we inmiddels wel”. De Amerikaanse Kustwacht, die anders georganiseerd is dan de Nederlandse, voert zo'n SAR actie geheel zelfstandig uit. “Vanuit de helikopter werd een duiker in zee gedropt die bij ons aan boord kwam. Vervolgens moesten wij met de duiker in zee springen en van daaruit werden wij de helikopter in gehesen,” aldus een nu toch zichtbaar opgeluchte Kempkes. “Voor vertrek hebben we wel nog *abandoned ship* op de zijkant gezet. Dat zou moeten voorkomen dat er opnieuw een reddingactie wordt opgezet.”

Via een US Coast Guard basis in North Carolina zijn Arie en zijn zus met een set droge kleren vanuit Miami weer naar Nederland gereisd. De *Risque* was letterlijk met de noorderzon vertrokken. Toch was er in augustus nog opmerkelijk nieuws. Een Duits vrachtschip bleek de boot voor de kust van Canada gezien te hebben en is zelfs aan boord geweest, om het vervolgens weer stuurloos verder te laten dobberen. Arie Kempkes heeft inmiddels de stille hoop dat zijn schip met de Golfstroom ooit nog in Europa opduikt. Of hij de transatlantische tocht nog eens zou maken weet hij nog niet.

De Kustwacht is natuurlijk blij dat deze actie succesvol is geweest, maar raadt zeilers aan niet zonder de nodige ervaring een overtocht van Amerika naar Europa te maken.

Hebt u nieuws over de “Risque” of wil u meer weten, neem dan contact op met; Arie Kempkes. E-mail: jaagpad10@hotmail.com



Evaluatie Sturingsmodel Kustwacht afgerond

2009 het jaar van de evaluaties

In 2009 worden verschillende evaluaties en onderzoeken naar de aansturing en het functioneren van de Kustwacht uitgevoerd. Met de start van de Kustwacht Nieuwe Stijl per 1 januari 2007 is een aantal evaluatiemomenten afgesproken om tussentijds het veranderproces te evalueren en zonodig bij te stellen. Zo zijn in 2007 (nulmeting) en 2008 (T1) tussenmetingen uitgevoerd. In 2009 worden verschillende onderzoeken verricht. Recent is de evaluatie van het Sturingsmodel afgerond en de eindevaluatie Kustwacht (T2) staat al weer voor de deur. Tot slot zal ook een terugblikonderzoek worden uitgevoerd door de Algemene Rekenkamer.

Evaluatie Sturingsmodel

Het Sturingsmodel is november 2007 door de Raad voor de Kustwacht vastgesteld. Sindsdien wordt volgens dit Sturingsmodel gewerkt en is er de nodige ervaring mee opgedaan. Op basis van de ervaringen, zo was het voornemen, zou het Sturingsmodel in 2009 worden geëvalueerd en waar nodig, worden verbeterd of aangepast.

Het Sturingsmodel beschrijft op welke wijze de in het instellingsbesluit omschreven aansturing van de Kustwacht plaatsvindt en waarin het financieel spelregelkader voor de kosten van de Kustwacht is opgenomen. Het Sturingsmodel stelt de kaders waarbinnen en op welke manier de Kustwacht wordt aangestuurd, zodanig dat zowel voor de Kustwacht zelf, als voor de opdrachtgevers (KW3, Raad voor de Kustwacht), leveranciers (verschillende diensten) en beheerder (Defensie) een werkzame en beheersbare situatie ontstaat.

Het Kustwachtdriemanschap (KW3) heeft deze evaluatie, in opdracht van de Raad, begeleid. Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd door Alons en Partners Consultancy BV. Door middel van interviews zijn de bij de Kustwacht betrokken departementen en diensten gevraagd om op basis van de opgedane ervaringen aan te geven in hoeverre het Sturingsmodel voldoende functioneert en welke verbeteringen mogelijk zijn. De adviseurs van Alons gaven aan dat tijdens het onderzoek een grote mate van betrokkenheid bij de Kustwacht werd waargenomen.

Het eindrapport is 17 juni 2009 in het Kustwachtdriemanschap vastgesteld en aan de Raad voor de Kustwacht aangeboden. De algemene conclusie was dat het huidige Sturingsmodel heeft bijgedragen aan de verbetering van zaken als de Planning & Control cyclus, het sturen op prestaties, de samenwerking etc.

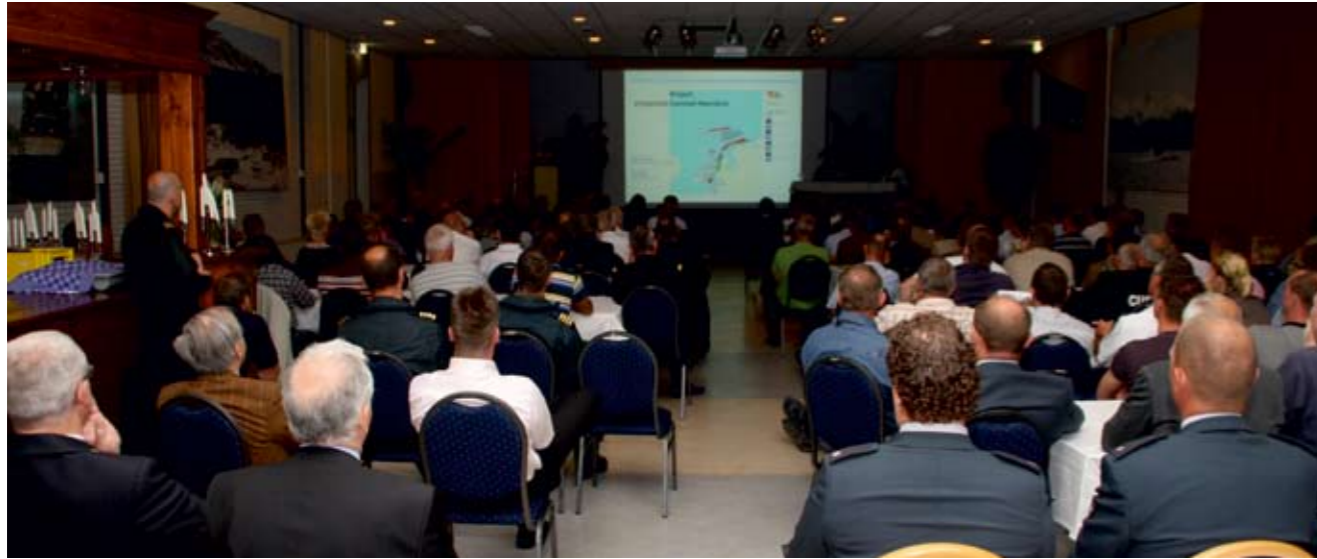
De Raad heeft besloten dat het Sturingsmodel op een aantal punten zal worden aangepast. In de Planning & Control cyclus wordt bijvoorbeeld de termijn voor het opleveren van Dienstverlenings- en Handhavingsplan verruimd van 15 februari naar 15 juni. Hierdoor sluit de P&C cyclus van de Kustwacht beter aan op die van de departementen.

Naast een aantal wijzigingen van het Sturingsmodel zal ook nog eens goed gekeken worden naar de verschillende overlegcommissies die zich met de Kustwacht bezighouden. (KW3, Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee, interdepartementaal afstemmingsoverleg, liaisonsoverleg). Zo zullen onder andere de rollen, taken en onderlinge relaties in kaart worden gebracht, zodat een overlegstructuur kan worden gekozen die zorgt voor een betere voorbereiding en opvolging van (besluitvorming in) de Raad voor de Kustwacht.

Op basis van het evaluatieonderzoek is ook aanbevolen om een aantal acties op te pakken die wat meer buiten de reikwijdte van Het Sturingsmodel liggen. Zo kunnen bijvoorbeeld de missie en visie voor de Kustwacht opnieuw en vooral scherper worden geformuleerd. Dit met als doel dat deze missie en visie beter en breder gedragen worden en doorleefd raken. De Raad voor de Kustwacht heeft aangegeven voor deze acties de eindevaluatie Kustwacht af te wachten die eind 2009 zal worden uitgevoerd.

Last but not least zal de Algemene Rekenkamer na de eindevaluatie nog een terugblikonderzoek te verrichten naar het functioneren van de Nederlandse Kustwacht. Hiermee zal richting Tweede Kamer inzichtelijk worden gemaakt of de Kustwacht Nieuwe Stijl in voldoende mate is gerealiseerd.

Kustwachtsaamhorigheidsdag een succes



Op donderdag 9 juli jl. werd voor het tweede achtereenvolgende jaar de saamhorigheid binnen de Kustwacht in Nederland benadrukt. De dag was opgezet als symposium met een ochtendprogramma vol presentaties en een middagprogramma met bezoeken aan vier Kustwachtschepen, de offshore reddinghelikopter en het Kustwachtcentrum. "Wat een geweldige dag is dit", verzuchtte één van Dutyofficers van het Kustwachtcentrum. "Eindelijk zie ik eens al die gezichten bij de stem van de collega's die ik normaal gesproken alleen over de telefoon of radio hoor". Het ochtendprogramma werd geopend door de Directeur Kustwacht. In zijn inleiding benadrukte hij dat we een stormachtige periode van groei meemaken, maar dat de onderlinge samenwerking steeds beter verloopt. "De Kustwacht Nieuwe Stijl krijgt steeds beter vorm"; aldus Jankees. Uit de evaluatie van het Sturingsmodel bleek dat al. Tijdens de eerste presentatie, door de heren Cupido en Bosschert van het KLPD, kwam het VCN (Veiligheidsconcept Noordzee) aan bod. Dat in het verleden de diverse handhavingaspecten op de Noordzee door elke afzonderlijke dienst goed werd verricht, stond wel vast. Uit het concept blijkt echter dat onderlinge informatie uitwisseling een verbeterd beeld over de risico's geeft. Uit de eerste proefneming met het VCN bleek dat door kleine toevoegingen (je hoeft niet alles van elkaar te weten) van andere diensten over het te controleren schip nu wél tot controle aan boord leidt, daar waar de individuele dienst misschien nooit had gecontroleerd. Samenwerken en saamhorigheid, dat werd met deze duopresentatie heel goed benadrukt. In de tweede presentatie kwam een crew van het vliegbedrijf van de Kustwacht aan het woord. In het eerste deel vertelde de Chef-vlieger van de Kustwachtvliegtuigen, Dion Polman, enthousiast over "zijn" bedrijf. In het tweede

deel werd de zaal door Michiel Visser, waarnemer aan boord, uitgebreid bijgepraat over de opsporingsapparatuur en de mogelijkheden die de Dornier 228 biedt. De getoonde video's van uitgevoerde controles met en zonder geconstateerde overtredingen, spraken zeer tot de verbeelding. In de loop van de ochtend was al duidelijk geworden dat de samenwerking binnen de Kustwacht groeit. De belangstelling voor elkaars werk werd het best benadrukt door het uitlopen van het ochtend-programma door de vragen en discussies na de presentaties. Na de lunch konden de symposiumdeelnemers kiezen uit verschillende bezoeken. Een kleine groep van ongeveer tien mensen bezocht het Kustwachtcentrum. De anderen maakten van de gelegenheid gebruik om onder een stralende zon de afgemeerde schepen en de NOGEPA helikopter te bekijken. Het terrein van de Marinehaven was sowieso volop in bedrijf in verband met de Marinedagen zodat de bezoekers van deze geslaagde Saamhorigheidsdag vele ervaringen rijker naar huis gingen. Voor de organisatie, alle Kustwachtmedewerkers en iedereen die zich daarmee verbonden voelt, was het een geslaagde dag.



Een verslag van de gebeurtenissen

Aanvaring voor de kust van Hoek van Holland, werk aan de winkel voor de Kustwacht!

In de vroege ochtend van zondag 30 augustus vond rond 00.30 uur een aanvaring plaats tussen het general cargo schip NIRINT PRIDE (ruim 8500 ton) en het container schip MSC NIKITA (ruim 35000 ton, 255m lang en 31 m breed). Dit gebeurde op ongeveer 40 km ten westen van Hoek van Holland. Vrijwel direct werd de Kustwacht op VHF 16 geïnformeerd door de MSC Nikita. Er bleek een groot gat in het achterschip bij de machinekamer te zijn. De NIRINT PRIDE meldde brand in de boeg.

Omdat de MSC snel water maakte en leek te gaan zinken verliet de 25-koppige bemanning het schip per eigen reddingboot. Vanuit de Kustwacht werden de KNRM reddingboten van Scheveningen en Hoek van Holland gealarmeerd. Ook de SAR-Lynx helikopter van Defensie en de NOGEPA Offshore SAR-helikopter werden ingezet. Het Operationeel Team van de Kustwacht kwam op post in het Kustwachtcentrum om de incidentbestrijding ter hand te nemen.

Een groot aantal acties werd tegelijkertijd opgestart: de KLPD Unit Noordzee werd gewaarschuwd waarvan de liaison in het Kustwachtcentrum op post kwam en al snel was een politiemann op weg naar Hoek van Holland om opvarenden van de MSC NIKITA te ondervragen. Bij RWS Noordzee kwam het calamiteitenteam op post. De ARCA (het oliebestrijdingsvaartuig van RWS-Noordzee) werd gealarmeerd om eventuele olie lekkages te kunnen bestrijden. Het RWS betonnings vaartuig ROTTERDAM werd opgeroepen en beladen met wrakboeien om het wrak te kunnen markeren voor de overige scheepvaart als de MSC NIKITA zou zinken. Het Marine opne-mingsvaartuig Hr.Ms. Luijmes was in de buurt aan het werk en werd gevraagd om als On Scene Coordinator (OSC) de operatie ter plaatse te coördineren. De geplande vlucht van het Kustwachtvliegtuig werd naar voren gehaald om bij zonsopkomst aanwezig te kunnen zijn bij het incident.

Parallel aan dit werk vanuit de Kustwacht vond het proces plaats bij de firma's Svitzer en Kooren die het bergingscontract voor de NIKITA hadden verkregen. Twee bergingsinspecteurs van Svitzer kwamen naar het Kustwachtcentrum om te overleggen over het stabiliseren van de MSC NIKITA. Nadat de machinekamer was gevolgen, bleek het schip niet verder te

zinken, maar nog wel meer water te maken.

De twee bergingsinspecteurs werden rond 07.30 vanaf Den Helder Airport per NOGEPA Offshore helikopter naar de MSC NIKITA gebracht en na inspectie van het schip afgezet op de WAKER die ondertussen ter plaatse was. De NIKITA was inmiddels vastgemaakt tussen twee sleepboten van KOTUG. De NIRINT PRIDE, met 17 bemanningsleden aan boord, had de brand snel onder controle en kreeg vlot na overleg met de Rotterdamse Haven en IVW toestemming om terug te keren naar Moerdijk. In Moerdijk deed het KLPD Unit Noordzee in samenwerking met de Unit Dordrecht onderzoek aan boord van de NIRINT PRIDE. Nadat de MSC NIKITA naar ondieper water was gesleept kwamen de bergers met een plan van aanpak waarvan de voorkeurs optie was (gezien de verwachting dat het weer in de loop van de week zou verslechteren) om het schip in Rotterdam binnen te brengen en daar de containers te lossen. Op maandag 31 augustus vond hierover twee keer overleg plaats met het Havenbedrijf Rotterdam, waarna toestemming verkregen werd om de MSC NIKITA in Rotterdam binnen te brengen. Dit vond plaats op dinsdag 1 september waarmee een potentieel groot incident zonder significante schade voor het milieu of risico's voor de overige scheepvaart op de Noordzee kon worden afgesloten. Bij de aanvaring zijn waar-schijnlijk 7 containers overboord geslagen. Er zijn inmiddels drie containers geborgen door de FRIENDSHIP. Naar de overige wordt nog gezocht. De Kustwacht bedankt alle partijen voor de goede samenwerking. Zoals bij alle significante incidenten zal ook dit incident worden geëvalueerd en gekeken worden of verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.



Verslag evaluatie Livex uitgesteld

In de vorige editie van Kustwacht op Koers werd aangekondigd dat in september een samenvatting van de evaluatie van de oefening LIVEX te lezen zou zijn. Aangezien door omstandigheden de evaluatie nog niet beschikbaar is, zal het verslag in een latere editie aan bod komen.



Kustwacht Jaarverslag 2008

Het Kustwacht Jaarverslag 2008 is beschikbaar. U kunt het downloaden via www.kustwacht.nl onder "Organisatie". Indien het u niet lukt dit PDF bestand te openen, is het ook mogelijk een papieren exemplaar aan te vragen..

Kustwacht ontvangt de Grote Gouden dr. C.B. Tilanus Jr. Medaille

Op 15 mei 2009 heeft Jankees Trimpe Burger, Directeur Kustwacht, in Egmond aan Zee bij de gelegenheid van de jaarvergadering van de Koninklijke Nederlandse Vereniging EHBO de Grote Gouden dr. C.B. Tilanus Jr. Medaille namens de Kustwacht in ontvangst mogen nemen. De voordracht hiervoor werd gedaan door het district Noord-Holland van de Koninklijke Nederlandse Vereniging EHBO dat dit jaar de jaarvergadering organiseerde. De voorzitter van de EHBO had de berichtgeving gevolgd over een incident in de Atlantische Oceaan waarbij de Kustwacht op grote afstand de hulp heeft gecoördineerd.

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, Peter Verburg, Ruud Satijn

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

Fotografie: Arie Kempkes (foto's Risque), Ruud Satijn (KWC), Peter Verburg (KWC), Hendrik Land (Svitzer), Arie van Dijk (foto's SAREX oefening)