



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Boegbeeld Peter Verburg neemt afscheid van de Kustwacht
- 4 | Kustwacht en Reddingsbrigade tekenen nieuwe Letter of Intent:
- 5 | Kustwachtvliegtuig ingezet voor Frontex
- 6 | 10 vragen aan John Jacobs
- 7 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



Boegbeeld Peter Verburg neemt afscheid van de Kustwacht, "De zee blijft trekken, ik ben nog nooit in een stad als Wenen geweest.."

Na ruim 45 jaar werkzaam te zijn geweest in de maritieme wereld, waarvan maar liefst 29 jaar bij de Kustwacht, ging Peter Verburg onlangs met welverdiend pensioen. Peter vervulde vele functies in Kustwachtland, maar hield zich de laatste 20 jaar vooral bezig met Opleiden en Trainen en was Hoofd Voorlichting. Daarnaast was hij als (eind)redacteur verbonden aan Kustwacht op Koers. Dit alles vormde meer dan genoeg aanleiding om hem thuis, nabij Alkmaar, op te zoeken en terug te blikken op een mooie maritieme carrière.

Peter, je kwam in 1970 van de Zeevaartschool. Hoe begon toen je maritieme carrière?

Meteen na mijn afstuderen ben ik in dienst gekomen van Radio Holland als marconist. Als radiotelegrafist was ik verantwoordelijk voor de communicatie aan boord met behulp van de morsesleutel en de telefonie. Eerst moest ik intern nog een opleiding volgen m.b.t. de op dat moment meest voorkomende communicatie- en navigatieapparatuur op de Nederlandse koopvaardij, want ik deed ook het onderhoud, ook van de radar. Mijn eerste schip waar ik op voer, was de Zwarte Zee. Een sleepboot. Ik werkte daar als leerling-marconist. De meeste leerling-marconisten werkten eerst aan boord van een vrachtschip onder leiding van een ervaren marconist. Zij maakten dan reizen van een maand of zes en als ze dan terugkwamen, moesten ze hun papieren inleveren en aan de hand van de beoordelingen konden zij dan een plaatsing alleen krijgen. Dat gold niet als je leerling was op een sleper of passagiersschip. Daar werken meerdere marconisten aan boord en draaide je mee in het wachtschema. Na twee maanden aan boord van de Zwarte Zee had ik mijn leerlingreis al voltooid en werd ik als enige marconist aan boord geplaatst. Dat was een erg leuke tijd. Ik kwam daarna op een oude bananenboot terecht. We vertrokken vanuit Rotterdam naar Centraal Amerika met onder andere kunstmest en rails voor de plantages aan boord. Na die oversteek heb ik maandenlang heen en weer gevaren met ladingen bananen tussen Midden Amerika en de Verenigde Staten.

Je was dan wel lang van huis.

Ja dat klopt, maar ik kon in ieder geval goed contact houden met het thuisfront. Het waren korte reizen, bijvoorbeeld tussen Honduras en Houston, Texas, waarbij we dus veel havens aandeden waar ik post kon versturen.

Ben je in je koopvaardijtijd dan niet in vaste dienst gegaan van een rederij?

Nee, ik werkte voor allerlei verschillende rederijen, wel acht in totaal, maar bleef in dienst van Radio Holland. Door die grote verscheidenheid was ik in staat om de hele wereld rond te reizen. Ik heb in alle werelddelen gevaren en omdat mijn vrouw en ik al vroeg getrouwd waren, kon zij regelmatig mee. Dat kon toen als je officier was. Zij heeft dat zes jaar gedaan. Dat maakte de vaartijd natuurlijk een stuk aangenamer. Ook was de containervaart in die tijd nog niet zo geavanceerd als nu, waardoor je langer in een haven lag om te laden en lossen. Daardoor had je meer mogelijkheden om iets te zien van de landen waar we aanmeerden.

Maar op een gegeven moment ben je bij Rijkswaterstaat gaan werken

Het beroep ging verdwijnen door de opkomst van satellietcommunicatie. Dat kon door de stuurlieden op de brug gedaan worden. Een marconist was niet meer nodig. Als ik mijn leven over mocht doen zou ik die eerste jaren op de koopvaardij zo opnieuw doen, maar dat bestaat niet meer. Tegenwoordig komt een bemanning nog nauwelijks tussendoor aan land. Ik ben aan de wal gaan werken toen wij kinderen kregen. Het stichten van een gezin, in combi-



atie met het veranderende beroep, zorgde ervoor dat ik ben gaan solliciteren op een andere baan. De banen voor marconisten lagen op dat moment niet voor het oprapen, maar met wat omzwervingen kwam ik bij Rijkswaterstaat Noordzee terecht, eerst in Hoek van Holland als Chef Controle Informatie Centrum en daarna in Rijswijk voor het beheer van de communicatiemiddelen die binnen Directie Noordzee in gebruik waren, van de apparatuur op de schepen tot de semafoons van de mensen die piketdienst hadden.



Eind jaren 80 werd de Kustwacht opgericht. Was je daar meteen bij betrokken?

Al direct bij de oprichting werd ik met twee andere collega's van Rijkswaterstaat Noordzee geselecteerd om bij de Kustwacht te gaan werken. Bij Noordzee was ik al begonnen met vliegen in het kader van oliebestrijdingsvluchten, dat heb ik in mijn beginjaren van de Kustwacht ook nog even gedaan. Mijn hoofdtaak was echter coördinator dienstverleningstaken. Omdat de Kustwacht toen nog in IJmuiden zat, was die combinatie met vliegen vanaf Schiphol ook relatief eenvoudig te maken. Ik heb dat tot 1992 gedaan. Nu is dat niet meer mogelijk, de taken zijn te uitgebreid geworden om dat soort combinaties nog te maken.



In 1995 werd de Kustwacht overgedragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar Defensie. Wat betekende dat voor jou?

Het Kustwachtcentrum viel vanaf dat moment onder het beheer van de Koninklijke Marine. Voor mij was dat erg wennen, ik was ineens werknemer van de Marine. In het begin betekende dat niet zoveel, maar in 2001 verhuisde het Kustwachtcentrum naar Den Helder. In een prachtig nieuw centrum met uitzicht op zee, maar wel in een voor mij compleet nieuwe omgeving.

Veranderde de manier van werken daardoor?

Dat viel op zich wel mee. Er heerste wel grote weerstand tegen de verhuizing. Het betekende voor het overgrote deel van het personeel dat zij veel verder moesten gaan reizen

en sommigen moesten ook wennen aan het feit dat zij niet alleen werknemers van een militaire organisatie waren, maar nu ook op militair terrein gingen werken. Maar de dagelijkse verandering in de manier van werken, wijzigde niet drastisch.

En in 2007, was daar Kustwacht Nieuwe Stijl. Wat was daar de aanleiding voor?

We hadden als Kustwacht een aantal reorganisaties achter de rug, maar met Kustwacht Nieuwe Stijl konden we echt een grote stap vooruit maken. Vanaf dat moment kregen wij als Kustwacht eigen middelen toegewezen. Wij kregen daardoor niet alleen meer verantwoordelijkheid over onze middelen, maar kregen er ook meer zeggenschap over. En dus ook over de inzet ervan.



Op dit moment staat de Kustwacht weer voor een grote verandering: Visie 2020. Ben jij daar nog actief bij betrokken geweest?

Nee, ik ben er wel van op de hoogte, maar mijn pensioen was al in zicht en dan is het beter dat aan de mensen van de toekomst over de laten. Overigens ben ik het wel geheel eens met de stelling van directeur Ed Veen: "De wereld verandert en wij moeten mee." Een andere manier van optreden hoort daar beslist bij. Het is natuurlijk wel zo dat dat ook betekent dat er voor het personeel van de Kustwacht en haar partners ook een andere manier van werken op komst is. Dat zal niet altijd makkelijk zijn en zeker voor onrust zorgen, maar hopelijk komt er uiteindelijk weer een goede en moderne Kustwachtorganisatie uit voort.

De Kustwacht kan niet door op dezelfde weg als die nu bewandeld wordt?

Wij doen goed werk, dat wil ik gezegd hebben, maar het gebruik van de Noordzee blijft maar toenemen, op alle terreinen. Er komen, onder andere door de komst van meer windmolenparken, steeds meer gebieden waar je niet mag komen. De ruimte neemt dus af. Daar moet je met z'n allen mee omgaan. Door nieuwe mogelijkheden van communicatie is het ook mogelijk om middelen anders in te zetten. Meer voorkomen dan genezen, proactief zijn. Dat geldt trouwens ook voor mijn eigen afdeling. Je kunt het je als Hoofd Voorlichter niet meer permitteren alleen een persbericht de deur uit te doen. De laatste tijd hielden wij bijvoorbeeld een live blog bij in plaats van een persbericht. Veel actiever en meer up to date. Dat is tegenwoordig bijna een vereiste in de communicatie met de pers. En het is niet alleen incidentvoorlichting, ook het merk

'Kustwacht' moet beter in de markt gezet worden. Voor één persoon is dat (te) veel werk. Er zou eigenlijk een Bureau Communicatie moeten komen met meerdere personen. Maar dat betekent meer formatieplaatsen en dat is erg moeilijk in deze tijd.

De toekomst van de communicatie is zeer interessant. Door sociale media zijn er veel kanalen beschikbaar, maar moet je ook altijd actief zijn en opletten wat er op internet verschijnt. Voordeel van sociale media is de snelheid waarmee nieuws 'rondgepompt' kan worden; nadeel vind ik dat de controle op de juistheid van de informatie en ook de terughoudendheid weg is.

Peter Verburg zal per 1 juli aanstaande worden opgevolgd door Vanessa Strijbosch. Vanessa is afkomstig van de Koninklijke Marine waar zij tien jaar werkzaam was binnen het communicatiewerkveld van Defensie. Van 2005 tot 2009 was zij hoofdredacteur van het personeelsblad van de Marine, Alle Hens. Hierna maakte ze een uitstapje naar het Caribisch gebied als communicatieadviseur/woordvoerder bij de Commandant Zeemacht in het Caribisch gebied (CZMCARIB). Daar maakte zij als waarnemend Kustwachtvoorlichter ook van binnen uit kennis met de Kustwacht Caribisch gebied (KWCARIB). Na vier jaar wonen en werken in de tropen keerde ze weer terug naar het oude nest, Alle Hens. Die redactie was inmiddels opgegaan in het Media-centrum Defensie in Den Haag. De afgelopen twee jaar zette ze zich in voor digitalisering van het blad Alle Hens. Het vernieuwde magazine zag in april 2014 het levenslicht. Vanessa Strijbosch is getrouwd en heeft twee kinderen (2 en 7 jaar).



Kustwachtvliegtuig ingezet voor Frontex

Van 1 tot en met 30 april 2015 heeft het Nederlandse Kustwachtvliegtuig in opdracht van het Ministerie van Veiligheid & Justitie en onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke Marechaussee voor FRONTEX in de Joint Operation TRITON 2015 geopereerd.

Het vliegtuig was gestationeerd op Sicilië te Sigonella op Sigonella airbase. De crew van het vliegtuig was samengesteld uit luchtwaarnemers van de Marechaussee en de Douane en vliegers van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. Tijdens deze maand hebben zij 34 operationele vluchten gemaakt en circa 19500 nautische mijlen afgelegd. Het vliegtuig is ingezet in de FRONTEX regio's ten zuiden en oosten van Sicilië.

Gedurende één van haar vluchten heeft het vliegtuig een zeilboot gedetecteerd met aan boord 78 migranten. Deze zeilboot bevond zich oostelijk van Sicilië. De Mission Commander heeft hierna rechtstreeks radiocontact gemaakt met een Italiaans vaartuig van de Kustwacht dat in de omgeving was. Na circa één uur was de Kustwacht gearriveerd en is het vliegtuig verder gegaan met zijn patrouillegang. Er zijn ook vluchten verricht op basis van het Vessel Detection System wat vanuit FRONTEX Warschau wordt gestuurd. Satellietbeelden van specifieke gebieden worden bekeken en hierna worden de opdrachten verstrekt aan het vliegtuig. De positie wordt doorgegeven en er wordt verzocht om vast te stellen of er bijzonderheden zijn met betrekking tot het vaartuig/object dat zich op deze positie bevindt.



Het Kustwachtvliegtuig in actie tijdens een vorige Frontexmissie

Het vliegtuig heeft ook gezocht naar specifieke schepen die vermeld zijn in de aandachtvestigingen van FRONTEX. Op 1 mei 2015 is het vliegtuig teruggevlogen vanaf Sigonella naar Schiphol. Nu zal het weer in Nederland worden ingezet voor de Kustwacht.

Kustwacht en Reddingsbrigade tekenen nieuwe Letter of Intent

Op 27 mei hebben de directeurs van de Kustwacht en de Reddingsbrigade Nederland, Ed Veen en Raymond van Mourik, een Letter of Intent (LOI) ondertekend.

Het betreft hier een vernieuwde LOI uit 2013 en is een volgende stap in de verdere professionalisering van de samenwerking tussen de Kustwacht en Reddingsbrigade. Er wordt al enige jaren nauw samengewerkt met de reddingsbrigades aan de Noordzeekust en Zeeuwse stromen. Voor 2015 start een pilot voor de rechtstreekse alarmering van de reddingsbrigades op het IJsselmeer.

Met de rechtstreekse alarmering is sprake van een efficiencyverbetering in de hulpverlening, met name in de zomermaanden als de brigades actief op het strand en water zijn.



10 vragen aan John Jacobs

Functie: Watch Officer

1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Sinds 2009 ben ik werkzaam als Watch Officer. Daarnaast zet ik me in voor de medezeggenschapscommissie. Ook ben ik praktijkbegeleider voor Watch Officers in opleiding.

2. Wat deed je hiervoor?

Hiervoor heb ik 12 jaar gevaren bij de Onderzeedienst van de Koninklijke Marine. Ik heb op alle vier de boten gevaren en nagenoeg alle zeeën onveilig gemaakt. Ik ben bijna overal geweest, maar heb eigenlijk niet zo veel gezien van de wereld. Onder water is het namelijk slecht naar buiten kijken en in de havens lag mijn prioriteit niet bij sightseeing.

3. Hoe zie je de Kustwacht in de toekomst en jouw eigen rol/functie hierin?

Ik hoop dat de Kustwacht zich in de toekomst nog beter in de markt kan zetten als de autoriteit voor SAR en nautische aangelegenheden. Er komen veel veranderingen aan met de huidige personele reorganisatie en de overgang naar een MOC. Ik hoop dat de Kustwacht in de toekomst een moderne vlotte organisatie blijft waar je trots op kan zijn. Mijn functie zie ik in de nabije toekomst nog als Watch Officer. Maar

mocht de kans zich voordoen om als Duty Officer aan de slag te kunnen gaan, dan zal ik deze zeker aangrijpen.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Van mijn collega's verwacht ik dat ze vrolijk, nauwgezet en met enthousiasme hun werk doen. Verder hoop ik dat ze met vertrouwen de toekomst van de Kustwacht tegemoet treden. Verandering is niet altijd leuk, maar vaak wel nodig.

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

Niet zo zeer veranderen, eerder nog meer verbeteren. Er wordt vaak gezegd dat we aan het teamgevoel moeten werken en daar ben ik het mee eens. Dat geldt dan uiteraard voor bottom-up en voor top-down. Teamgevoel houdt voor mij in dat we ons inzetten voor elkaar zodat iedereen zijn werk het beste kan doen. Het houdt voor mij ook in dat we elkaar helpen en voor elkaar op komen wanneer dat nodig is. Er zijn weinig dingen meer demotiverend dan het gevoel te hebben ergens alleen voor te staan. Samenwerkend bereik je nou eenmaal meer en is het ook een stuk gezelliger.



6. Wat zijn je hobby's?

Mijn hobby's zijn olympisch gewichtheffen, crossfit en barbecue/koken. De term olympisch gewichtheffen heeft helaas niks met mijn niveau te maken, zo heet de sport nou eenmaal. Het bestaat uit de onderdelen trekken en stoten. Bij het trekken breng je de barbell (gewichthefstang) in één vloeiende beweging met gestrekte armen boven het hoofd. Bij het stoten sla je de barbell eerst voor op je schouders, waarna je hem boven je hoofd uitstoot.

Uiteraard moet dit met zo veel mogelijk gewicht aan de stang. Mijn streven voor 2015 is om een totaal (trekken + stoten) van 200 kg. te krijgen. Daar zal nog wel wat werk in gaan zitten, want momenteel trek ik 83 kg. en stoot ik 105 kg. Ach, ik zeg altijd maar "een dag niet getrokken is een dag niet geleefd." Crossfit is een sport die kracht- en conditietraining combineert.

Crossfit kenmerkt zich doordat het zich niet richt op één specifiek onderdeel van fitness. Het is een combinatie van conditietraining, gewichtheffen, gymnastiek en lichaams-gewicht oefeningen. Iedere training is anders want het motto van crossfit is 'train for the unknown and the unknowable'. Soms moet je met betonnen ballen van 70 kg sjouwen en op houten dozen springen. Een andere keer moet je rondjes rennen, burpees doen en touwklimmen. Je gaat iedere keer tot het naadje want het doel is om zo veel mogelijk herhalingen te maken, of om de oefening zo snel

mogelijk te doen. En er kan altijd nog wel een herhaling bij of een seconde af.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik wil mijn berichten e-mails soms zo netjes mooi correct mogelijk maken schrijven opstellen en verander wijzig pas deze daardoor meestal af en toe te lang vaak aan waardoor ik dure kostbare tijd verlies verspil.

8. Wat niemand over mij weet.

Is dat ik dankzij mijn dochter 'laat het los, laat het gaan' mee kan zingen, inclusief gebaren. Ook kan ik redelijk invlechten. Verder kan je sommige dingen soms maar beter niet weten.

9. Als ik het gebouw van de Kustwacht binnenloop...

Hoop ik dat het MOC in een nieuw Kustwachtwaardig pand wordt gehuisvest. Wil je als organisatie geloofwaardig overkomen wanneer je mensen ontvangt, dan werkt onze huidige huisvesting niet echt mee. Ik ga iedere dag met plezier naar mijn werk, daar verandert ons gebouw helemaal niets aan.

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

Guido Meijer. Als douanemedewerker kan het niet anders dan dat hij een spannend verhaal te vertellen heeft.



Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

Netwerkorganisatie een oeroude Nederlandse werkwijze

De Raad voor de Kustwacht heeft in april het advies van de Commissie van Maanen van ABD-Topconsult overgenomen en de visie Kustwacht 2020 onderbouwd met een implementatieagenda en een budget. Voor vele buitenstanders is de wijze hoe dit besluit tot stand gekomen onbegrijpelijk. Met name in internationaal verband wordt vaak met verbazing gekeken als ik uitleg hoe de Nederlandse Kustwacht werkt als netwerkorganisatie. In hun ogen heeft een dergelijke organisatie geen "clear line of command and responsibility". Aan mijn buitenlandse collega's moet ik dan uitleggen dat dit een typische Nederlandse wijze van werken is, die we al eeuwen gewend zijn, en dat moderne organisaties ook steeds vaker zo werken.

Een korte historische terugblik laat dat zien. In 1556 wordt Filips II Koning van Spanje en heer der Nederlanden. Spanje beleeft onder Filips II een bloeitijd en is het machtigste land in Europa. Filips vindt het kille Nederlandse klimaat maar niks en benoemt zijn halfzus Margaretha van Parma tot 'landvoogdes'. Als vrome Katholiek geeft hij haar de opdracht ketters streng te vervolgen. De kettervervolgning wekt na diverse strenge winters steeds meer weerzin op bij de bevolking en dat in combinatie met de zware belastingen en plunderingen door Spaanse soldaten leidt dit in 1566 tot openlijk verzet bij de bevolking. Op 5 april trekken 400 edelen te voet door Brussel om bij landvoogdes Margaretha van Parma een 'smeekschrift in te dienen, waarin wordt gevraagd om verzachting van de maatregelen tegen de ketters. Om haar gerust te stellen fluistert een van haar raadgevers haar in: "Wees niet bang mevrouw, ce ne sont que des "gueux"" (het zijn slechts bedelaars). De scheldnaam "geuzen" werd vervolgens een eretitel voor de vrijheidstrijders. De interactie was een bijzondere confrontatie

omdat de tegenover elkaar staande partijen volkomen ongelijkwaardig waren. Aan de ene kant stonden 400 edelen met zeer beperkte macht, die door een onderlinge afspraak en een gedeelde visie met elkaar verbonden waren. Aan de andere kant stond de vertegenwoordigster van het machtige, strak centraal gestuurde Spaanse rijk.

Toch blijkt een paar jaar later dat de netwerkorganisatie van de edelen, of van de geuzen, veel sterker is dan dat van het grote centraal gestuurde rijk Spanje. De netwerkorganisatie weet zelfs haar macht zo uit te breiden dat de Republiek der Zeven Nederlanden uitgroeit tot een supermacht. Het decentrale netwerkmodel bleek veel vitaler en dynamischer te functioneren dan het centrale model.

Als gevolg van de snelle ontwikkeling van informatietechnologie zijn netwerkorganisaties wederom bijzonder actueel. Voor het goed functioneren van een netwerk is het van groot belang om een gedeeld toekomstbeeld te hebben. Op basis daarvan worden dan verder afspraken gemaakt. Belangrijk hierbij is om te beseffen dat afspraken geen opdrachten zijn. Bij afspraken wordt gezocht naar wederzijds belang en dit vereist veel onderlinge communicatie en afstemming van de partners. Dat is wezenlijk anders dan een opdracht. Afstemming vereist veel communicatie en dat is dan ook het stuurmiddel in een netwerk. Communicatie en afstemming ontbreekt in grote mate aan de Spaanse kant. Men dacht in Madrid alwetend te zijn. Zo moeten we het besluit van de Raad voor de Kustwacht ook interpreteren. Het zijn de eerste afspraken en deze moeten verder uitgewerkt worden. Het is de eerste stap van de vele afspraken die nog gemaakt moeten worden om de Visie Kustwacht 2020 te implementeren.

Cartoon



Colofon

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

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658300

Redactie:

Kustwachtcentrum: Ed Veen, Marco Meeuwisse, Tina Haasdijk, Ruud Satijn

Ministerie van Veiligheid en Justitie: Christa Bruijs-van den Berg

Rijkswaterstaat Zee & Delta: Christian Hazenoot

Fotografie: KWC, MCD, Peter Verburg

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl