



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | BOA geeft Kustwacht meer slagkracht
- 2 | Uitwisseling Sar Mission Controllers met Zweden
- 2 | Ievoli Amaranth overgedragen aan de Kustwacht
- 6 | 10 vragen aan Gerard Klok
- 7 | Modellen Kustwachtschepen overgedragen
- 8 | Kustwachtcolumn door Leo Timmermans
- 8 | Cartoon



BOA geeft Kustwacht meer slagkracht

Sinds maart 2013 is aan de Nederlandse Kustwacht een categoriaal besluit toegekend voor 35 buitengewoon opsporingsambtenaren. Volgens het hoofd handhaving Edwin van der Pol krijgt de Kustwacht hiermee extra slagkracht als het gaat om de handhaving op zee.

Edwin, Wat is het grootste voordeel van het hebben van een Buitengewoon Opsporingsambtenaar?

De Kustwacht heeft naast een groot aantal dienstverleningstaken ook een groot aantal handhavingstaken. Indien er door een medewerker van de Kustwacht een vermoedelijke overtreding wordt geconstateerd, kon er tot voor kort alleen maar opgetreden worden door opsporingsambtenaren van de handhavingdiensten, zoals politie, Douane, Koninklijke Marechaussee, de Nieuwe Voedsel en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat. De andere medewerkers die werkzaam zijn op het Kustwachtcentrum hadden tot op heden de mogelijkheid niet om

verbaliserend op te treden tegen overtreders die door hen werden betrappt.

Zou je eens een voorbeeld kunnen noemen van een beperking die optrad door het niet hebben van zo'n BOA?

Indien de Duty of Watch Officer op de geavanceerde Kustwachtssystemen bijvoorbeeld een schip zag varen dat onbevoegd gebruik maakte van de zone voor het kustverkeer, moest deze formeel aangifte doen bij de politie om de gezagvoerder van dat schip te beboeten voor zijn gedrag. Dat werkt vertragend en is veel minder efficiënt dan wanneer men zelf de bevoegdheid heeft om dit te doen.

Het besluit om aan de Kustwacht de mogelijkheid te geven tot het opleiden en beëdigden van maximaal 35 BOA's maakt de ingewikkelde constructie overbodig en geeft de medewerker van de Kustwacht in het Kustwachtcentrum de mogelijkheid om zelfstandig een proces-verbaal op te maken.

Worden alle Watch Officers en Duty Officers nu automatisch BOA?

Nee. Het verkrijgen van de status BOA wordt niet zomaar aan iedereen gegeven. Het geeft namelijk vergaande bevoegdheden en daardoor dienen de medewerkers die deze bevoegdheden mogen gebruiken een gedegen opleiding te krijgen.

Omdat een klein aantal medewerkers van het Kustwachtcentrum op dit moment al over de juiste diploma's en aanvullende opleidingen beschikt, hoop ik dat de formele beëdiging van de eerste Kustwacht BOA's spoedig kan plaatsvinden. Het traject voor het opleiden van de overige BOA's is op dit

moment in gang gezet. De Landelijke Eenheid van de Nationale politie alsmede de Hoofdofficier van Justitie van het functioneel parket zijn als toezichhouders aangewezen voor de BOA's van de Nederlandse Kustwacht.

Uitwisseling Sar Mission Controllers met Zweden

3 en 4 april jongstleden vond er een uitwisseling plaats met Kustwachtcollega's uit Zweden met als hoofdthema Sar Mission Control (SMC). Watch Officer Danny Hageman en Duty Officer Ron Mellema hadden voor hen een programma opgezet.

De Zweedse collega's Englund en Grantinger brachten een bezoek aan het Kustwachtcentrum waar zij eerst een presentatie kregen van het Hoofd Voorlichting Peter Verburg. Vervolgens kregen zij een rondleiding door het Communicatie en Coördinatie (Front Office) en het Maritiem Informatie Knooppunt (Back Office).

Na de lunch volgde een introductie van de dagelijkse operaties van het Kustwachtcentrum en daarna werd een bezoek afgelegd aan het KNRM station in Den Helder.

Dag twee werd vooral besteed aan een zogeheten "on the job training" waarbij een SAR casus als voorbeeld werd genomen. De dag werd afgesloten met een bezoek aan de Bristow Offshore SAR helikopter.



Na beide overvolle dagen lieten de Zweedse collega's weten een zeer goed inzicht te hebben gekregen in het reilen en zeilen van de Nederlandse Kustwacht.

Het is altijd goed om te zien hoe collega's in andere landen te werk gaan en te zien of zij wellicht methoden gebruiken die ook bij de Kustwacht in Nederland toepasbaar zouden kunnen zijn. Een tegenbezoek aan Zweden is afgesproken.

levoli Amaranth overgedragen aan de Kustwacht

Op 8 maart 2013 is de nieuwe Emergency Towing Vessel (ETV) levoli Amaranth door de firma Svitzer overgedragen aan de Rijksrederij en vervolgens aan de Kustwacht. Kustwacht op Koers was erbij, kreeg een rondleiding en sprak met Ed Nabbe van de firma Svitzer.

In het vorige nummer van dit blad stond het al vermeld, maar nu is het dan ook zover; de levoli Amaranth vervangt de levoli Black als ETV (Emergency Towing Vessel) voor de Kustwacht. Het was even afwachten aangezien het schip in Turkije was gebouwd en op Malta nog een tussenstop moest maken. Op 8 maart jl. nam Gerrit Miedema namens de Kustwacht het schip "in ontvangst."

"Wat bij de rondleiding meteen opvalt, is de aandacht die niet alleen aan de zogenoemde 'technische ruimtes', zoals bijvoorbeeld de machinekamer, is besteed, maar ook dat de verblijfsruimtes zo goed zijn uitgerust. De kombuis, de messroom en



De officiële overdracht van de Rijksrederij naar de Kustwacht.

de slaapvertrekken zijn van een kwaliteit die zelden eerder is gezien. Bovendien bestaat er, met 40 bedden aan boord, nu de mogelijkheid meer mensen, en dus vooral ook eventuele schipbreukelingen, aan boord te nemen en een goede slaappleaats te kunnen bieden. Het is goed te zien dat bij de bouw van dit schip de uitvoering van Kustwachttaken tevens een rol heeft gespeeld.

Tussen alle hectiek van de dag door spreken wij ook met Ed Nabbe, voor de firma Svitzer spil in de organisatie van de overdracht van de levoli Black naar de levoli Amaranth.

Meneer Nabbe, op welk moment heeft Svitzer bedacht om een voor de Kustwacht bruikbaar schip te laten bouwen?

In 2009 organiseerde de Rijksrederij, beheerder van een groot gedeelte van alle 'civiele' rijksvaartuigen, een eerste brainstormbijeenkomst van geïnteresseerden bij de overheid en in de industrie, die bij de aanschaf/levering en gebruik/onderhoud van dat soort schepen betrokken zijn. Doel was om via publiek-private samenwerking een verhoging van de kosteneffectiviteit na te streven. Ook de schepen voor de Kustwacht vielen daaronder. Het werd toen duidelijk dat de ouderdom van die toen bestaande schepen hun vervanging op afzienbare termijn noodzakelijk maakte. Dit was het moment waarop bij Svitzer een eerste gedachtevorming over een daadwerkelijke vervanging van de Waker ontstond, mede ook tegen de achtergrond van de opgedane ervaringen met dit schip.

Waren er nog specifieke eisen?

Die eisen werden in die brainstormsessies niet hard gesteld, maar duidelijk was wel dat er versterkt de behoefte bestond om af te stappen van het vergaande single purpose schip. Dat wil in het ETV-geval zeggen dat het schip méér dan voorheen geschikt moest zijn voor andere taken dan alleen voor het oppikken en slepen van schepen die averij hebben opgelopen. Het aantal taken moest dus worden uitgebreid ten opzichte van die op bestaande schepen. Zo kwam de wens naar voren dat een nieuwe multi purpose ETV ook boeien kon leggen als bijvoorbeeld een betonningsvaartuig zich te ver weg of elders zou bevinden. Op zichzelf was dit overigens niet echt nieuw omdat al vele jaren daarvoor gestudeerd was op een verbouwing van de oude ETV "Waker" voor dat doel. Het resultaat was negatief. Olie vegen daarentegen bleek wel positief te zijn beoordeeld en het nodige werd daarvoor op de "Waker" geïnstalleerd.

Is een multi purpose schip dan de toekomst voor de Kustwacht?

Ik ben niet van de Kustwacht en moet daarom mijn mening beperken tot een technische. Uit het oogpunt van scheepsontwerp is een echt multi purpose schip een vrijwel onhaalbare kaart. Voor, niet door scheepsbouwkundige kennis gestoorde, economen en beslissingsbevoegden mag het een



Ed Nabbe en Gerrit Miedema.

uiterst kosteneffectieve oplossing lijken, maar in de scheepspraktijk zou het betekenen dat de vele verschillende eigenschappen, waarmee het multi purpose schip moet worden opgezet, elkaar zo ernstig negatief gaan beïnvloeden dat van effectiviteit weinig sprake meer is. Een multi purpose schip kan in theorie alles, maar kan voor iedere specifieke taak slechts heel weinig effectief zijn als gevolg van de hardware die in de weg zit voor het verrichten van alle andere gedachtetaken. Zo moet voor doeltreffend slepen het dek van het achterste deel van het schip geheel obstakelvrij zijn. Maar voor vele andere taken als boeien leggen is dat werkdek juist ideaal voor het plaatsen van een kraan. Het betekent dus dat je moet besluiten ten gunste van het goed uitvoeren van een taak en van de andere minder. Er moeten dus prioriteiten worden gesteld. In enkele van de landen om ons heen is dat niet gebeurd met als gevolg peperdure multi purpose schepen die verre van kosteneffectief zijn. De conclusie voor de toekomst is dus dat voor een effectieve ETV, het schip een moderne sleepboot/'anchor handler' moet worden die in voorkomende gevallen ook andere taken, maar dan minder doeltreffend, kan uitvoeren.

Maar de Waker, op dat moment nog in de vaart, was nog wel een single purpose schip.

Dat klopt tot op zekere hoogte. Als gezegd kon Waker, na aanpassing, ook olie vegen. Verkeersbegeleiding was ook beperkt mogelijk. Maar de kosteneffectiviteit van de uitvoering was laag doordat tijdens het ontwerpen geen rekening is gehouden met die extra taken. Het werd toen al meer dan duidelijk, naar de toekomst kijkend, dat bij een nieuw scheepsontwerp neventaken, ook al hebben ze een lagere prioriteit, moeten worden meegenomen. Het denken daarover begon toen, ook al zou de Waker nog enkele jaren in gebruik blijven. Dit kwam in een stroomversnelling toen de Waker brand in de machinekamer kreeg en total loss werd verklaard.

De Waker, ook een schip van Svitzer, was al 14 jaar in de vaart. Die ervaring nam u al mee.

Ja inderdaad, die ervaringen samen met de input uit de publiek-private gedachtewisselingen in Utrecht leidden ertoe dat er besloten is met een partner een nieuw schip te

Taken van de ETV:

Hoofdtak:

Het voorkomen, dan wel beperken van de gevolgen van maritieme incidenten en daardoor het beschermen van de Nederlandse kust en installaties door het vastmaken aan en onder controle houden van averijschepen en andere objecten die op de Noordzee in het ongerede zijn geraakt.

Neventaken:

Opsporing en redden van drenkelingen
Bestrijding van brand
Opruimen van olieverontreinigingen
Visserij-inspectie
Scheepvaart verkeersbegeleiding
Zeeverkeersonderzoek



Gegevens van de 'Ievoli Amaranth':

Bouwjaar	2013
Type	Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHTS)
Lengte	65 m
Breedte	15,5 m
Diepgang	6,0 m
Tonnage bruto	2721 t
Paal trekkracht	> 120 ton
Vorstuwing	2 hoofdmotoren van 4000 kW elk
Snelheid	16 kts
Bemanning:	11
Opstappers	12

Uitrusting:

Brandblusinstallatie, 2 x 1200 M3/uur, de zgn. Fifi klasse 1
Dubbele 'hull' om na schade aan de romp de kans op olie-lekkage naar het milieu minimaal te maken en wel met name

tijdens het meest risicovolle gedeelte van de ETV-taak uitvoering, te weten bij het vastmaken aan een averijship. Bergingsmaterieel voor het drijvend houden van schepen
Drenkelingen accommodatie (in geval van nood) ca. 300
Aparte Kustwacht-'mission commander' stoel op de brug met het benodigde ruime uitzicht en radarmonitor op gelijke hoogte van die van de kapitein.

- 1 rescue boat met een capaciteit van 6 personen. Voortstuwing dmv een 40 PK buitenboordmotor en een snelheid van 25 kts
- Aparte werkplek met VTS op de brug voor de medewerkers van Kustwacht en andere rijksdiensten.
- Eigen messroom en vrijetijdsverblijf, gescheiden van die van de bemanning – voor de opstappers
- Conferentie-/vergaderzaaltje voor meevarend Kustwacht personeel en anderen als die van KLPD, Douane, AID, KM, etc.

In verband met de uitkomst van het aanbestedingsproces voor de nieuwe ETV, die later dit jaar volgt, is het niet zeker dat de levoli Amaranth de komende jaren voor de Kustwacht beschikbaar blijft. Begin 2014 is hier meer over bekend.



ontwerpen en vervolgens te bouwen dat naast inzet in het commerciële bedrijf, dus in de industriële praktijk, ook redelijk bruikbaar zou kunnen zijn voor de Kustwacht.

Dat is wel een risico, want de Rijksrederij kan ook naar een ander bedrijf stappen.

Dat is waar, maar dat is ondernemersrisico. Wij menen een schip te hebben dat zou kunnen passen in het Kustwacht-plaatje zoals de Rijksrederij dat ruim drie jaar geleden begon te schetsen in genoemde bijeenkomsten. Mocht voor een beter passend schip van een concurrerend bedrijf worden

gekozen, ook al hopen wij natuurlijk van niet, dan zij dat zo. De levoli Amaranth is voor de uitvoering van meer taken dan die van de Kustwacht ook geschikt gemaakt, want anders zou het risico voor de investering veel te hoog zijn geweest. We hebben immers geen enkele zekerheid dat de eisen van drie jaar geleden ook gaan gelden bij het uitschrijven van de offerte voor een nieuw schip.

Het is dus niet zo dat de ervaringen met de levoli Black, de voorganger van de levoli Amaranth en opvolger van de Waker, bepaalde keuzes voor dit schip bepaald hebben?

Jawel. De opmerkingen van de bemanning over de bruikbaarheid van de levoli Black voor de uitvoering van de aan het schip opgedragen taken zijn serieus genomen. Zij hebben voor een versnelling van de realisatie van het ontwerp en bouw van de Amaranth gezorgd. Keuzes tegen de achtergrond van de Black ervaring hielden vooral in hoe we bepaalde onderdelen niet moesten doen.

Was de levoli Black dan een soort van “tussenschip”?

Zo hebben we het toen niet beschouwd, maar het was natuurlijk wel zo dat de brand op de Waker, in september 2010, ervoor zorgde dat we veel sneller een schip nodig hadden dan dat we een meer passend schip zouden kunnen bouwen. Daardoor werd toen voor de levoli Black gekozen. Geen slecht schip, maar meer een echt supplyschip dan een ETV-sleepschip. We zagen in dat het geen definitieve oplossing voor de Kustwacht zou zijn. Het was toen de beste oplossing die min of meer binnen het budget paste. Achteraf gezien zou je de Black dus wel als een “tussenschip” kunnen zien.

Wanneer is er begonnen met de bouw van de levoli Amaranth?

Dat was mei 2011. De bouw en uitrusting van het schip heeft plaatsgevonden op de ‘Selah’ scheepswerf in Tuzla, nabij Istanbul.

Hebt u al eerste ervaringen van de bemanning mogen vernemen?

Nog niet heel veel, want het schip is nog maar net in de vaart, maar wat we wel te horen hebben gekregen, is ronduit positief en onder meer over het gedrag van het schip in zware zeeegang. Uiteraard wordt er uitvoerig getest en dat zal nog wel enige tijd duren.

Is er ook al geoefend op taken als betonning, het in- en uit het water halen van boeien?

De hoofdtaak, het needslepen, wordt op onderdelen geoefend. Genoemde neventaken zoals betonning, verkeersbegeleiding en 1ste lijns oliebestrijding zullen de komende tijd geëvalueerd worden. Een ETV moet op en top in orde zijn, het schip moet onder extreme omstandigheden kunnen functioneren. Daar doen wij dan ook alles aan.



10 vragen aan Gerard Klok

Functie: Medewerker Bureau Planning, Programmering en Verantwoording (PPV)

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

Sinds ik medio 2008 vanuit het Coördinatie & Communicatie Centrum (CCC) ben 'getransfereerd' naar het bureau PPV, heb ik een rol in de kwaliteitsbewaking van ons primaire product zoals dat in het CCC wordt gemaakt. In dat verband kijk ik onder andere of onze werkwijzen en procedures zijn gevolgd, maar ook of deze nog steeds voldoen. Als evaluaties van incidenten, waar ik ook een rol in heb, dat uitwijzen zorg ik, in overleg met het HCCC en andere betrokkenen, voor de aanpassing van de procedures of het actualiseren daarvan. Om op de hoogte te blijven van de operationele ontwikkelingen en processen participeer ik in oefeningen en heb ik een rol in onze opschalingsorganisatie als lid van het Operationeel Team (OT). Het OT ondersteunt en faciliteert bij grote incidenten onder andere de werkzaamheden in het CCC. Ook lever ik een bijdrage aan onze verantwoordingscijfers. Oh ja, ik ben ook de secretaris van onze Medezeggenschapscommissie.

2. Wat deed je hiervoor? Welke functie had je hiervoor? (ofwel: wat is je achtergrond)?

Mijn interesse in de maritieme wereld is begonnen in de Binnenvaart. Gedurende vier jaren heb ik over alle Europese binnenwateren gezworven. In 1976 ben ik begonnen bij de Douane en in 1978, nadat ik 1 jaar in Amsterdam werkzaam was geweest, ben ik geplaatst aan boord van het zeegaand douane-vaartuig "Zeearend" als kok. Blijkbaar deed ik dit niet naar ieders tevredenheid, dus werd ik benoemd tot machinist. Dit bleek wel te werken en ik ben dat tot 1992 blijven doen, met daarbij natuurlijk het werk als douane-ambtenaar. Van 1992 tot 2008 was ik werkzaam als operator op het Kustwachtcentrum, eerst in IJmuiden en daarna in Den Helder. In eerste instantie deed ik dat als gedetacheerd douane ambtenaar en vanaf 1995 als burgerambtenaar Defensie. Sinds 2008 werk ik op mijn huidige functie.

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

Ik voorzie, dat de Kustwacht in de toekomst voortgaat met expanderen. Voor het Kustwachtcentrum houdt dit in dat taken kunnen worden uitgebreid met bijvoorbeeld Verkeersbegeleiding op de Noordzee. Verder denk ik dat de wijze waarop de Dienstverlening en Handhaving hier samenkomen, uniek is in Europa. De eerlijkheid gebiedt mij wel te zeggen, dat één en ander zeker voor verbetering vatbaar is, maar ik ga ervan uit dat we nog steeds aan het groeien zijn.

4. Wat verwacht je van (je) collega's?

Van mijn collega's verwacht ik dat ze oprecht en betrokken zijn. Daarbij is voor mij het motto "Een dag niet gelachen, is een dag niet geleefd". Verder mogen mijn collega's van mij hetzelfde verwachten.

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

Hierbij ga ik ervan uit dat met de Kustwacht het Kustwachtcentrum wordt bedoeld. Persoonlijk ben ik niet bij machte het op te lossen, maar het zou mooi zijn om de operationele vloer meer inzicht te geven in waar de "kantoren" dagelijks mee bezig zijn. De werkzaamheden van het CCC zijn natuurlijk dagelijks te volgen, maar onze werkzaamheden inzichtelijk te maken schijnt toch moeilijker te zijn.

6. Wat zijn je hobby's?

Los van mijn gezin, vrouw, twee dochters, één zoon, allen met aanhang en één kleinzoon, gaat mijn aandacht vooral uit naar de actualiteiten tussen 18 uur en 20.15 uur op televisie, te weten het NOS journaal, De Wereld Draait Door en RTL-Boulevard. Daarnaast ook de computer en natuurlijk mijn auto.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Op de eerste plaats is mijn grootste ergernis dat ik mijn werkzaamheden niet gestructureerd krijg. Dit komt onder andere doordat ik snel afgeleid ben en veel van mijn collega's mij weten te vinden voor vragen of opdrachten. Ik kan of wil geen nee verkopen. Van eventuele andere tekortkomingen mogen anderen wat vinden.

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

In de jaren dat ik bij de Kustwacht werk heb ik (te) veel over mijzelf gezegd. Datgene waarover ik niet gerept heb, wil ik graag laten voor wat het is.

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

Verbaast het mij dat er niets aan de entree wordt gedaan. In dit gebouw is naast het Kustwachtcentrum ook het Marine Hoofdkwartier en Maritieme Politie gevestigd. Dit impliceert dat we ook veelvuldig bezocht worden door diverse organisaties. Het zou dan prettig zijn, als deze gasten verwelkomd kunnen worden in een goed onderhouden gebouw.

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

Ik denk dat het Hoofd CCC, André Kaag een keer via dit medium zijn zegje mag doen, opdat men hem dan van de menselijke kant leert kennen.

Modellen Kustwachtschepen overgedragen



Al jaren heeft Bureau Voorlichting van het Kustwachtcentrum contact met modelbouwer Boele Tienstra uit het Friese Oosterlittens.

Ruim 40 jaar bouwde Boele modellen van schepen en reisde daarmee Europa door naar evenementen en beurzen. Ook is hij al jarenlang aanwezig op de Marinedagen. Daar showt hij voornamelijk overheidsschepen die ook in Kustwachtverband varen. Inmiddels heeft hij de leeftijd van 75 jaar bereikt en heeft het bouwen vanwege een handblessure moeten opgeven. Ook het opslaan en vervoeren van de vaak grote

modelschepen begon hem toch wat op te breken. Enige maanden terug nam hij daarom contact op met het Kustwachtcentrum met de vraag of twee van zijn modellen op het Kustwachtcentrum geëxposeerd mochten worden. Daar hadden wij als Kustwacht uiteraard oren naar. Het betreft modellen van de 'Arca' en de 'Zirfaea'. Dinsdag 26 maart heeft de heer Tienstra de schepen afgeleverd op het Kustwachtcentrum. Inmiddels is bij het Marine Bedrijf een verzoek ingediend om twee vitrines te maken, zodat de modellen stofvrij (en buiten nieuwsgierige 'handjes') getoond kunnen worden in het gebouw van het Kustwachtcentrum.

Kustwachtcolumn

door Leo Timmermans,
watch officer Kustwachtcentrum

Lenteworst

Een nieuwe dag en een nieuwe dienst op het Kustwachtcentrum. Ik wandel 's ochtends naar de auto en geniet van de lente. Vogels die fluiten, alles in bloei. Het ziet er naar uit dat het een fijne dag gaat worden met een zonnetje en weinig wind. Ik stap in en de airco aan...mocht ik het warm krijgen tijdens de vijf minuten durende rit naar het Kustwachtcentrum. Zat nog te denken aan de fiets, maar gelukkig was ik die gedachte na een paar seconden al weer kwijt. Het zal een drukke dag worden op het centrum zo tijdens dit paasweekend. Al die jachten op het water met in de ene kant het roer losjes in de hand en in de andere hand een softijs met nootjes.....

En toen ging de wekker. Het is paasweekend, vijf uur 's ochtends. Een uurtje later strompel ik door de sneeuw naar mijn auto. Vogels vallen bevroren van het dak. Dat wat probeerde te bloeien staat stokstijf in de grond zich afvragend; "wat doe ik hier?" Ik krab eerst mijn autoruit, onder het genot van een oostenwind die door de Kustwachtjas heen gaat met kracht zeven. Ik stap in en zet de kachel op standje tien tijdens de vijf minuten durende rit want stel je voor dat mijn hand vast vriest aan de versnellingspook. "Fiets" staat niet in mijn woordenboek. Het zal naar alle



waarschijnlijkheid geen drukke dag worden. De jachten die toch de kou trotseren, staan vastgevroren met hun ene hand aan het roer en in hun andere hand een warme worst met mosterd bij -1 graad Celsius. Bij het stuurhuis staat een waarschuwingsbord....gelieve niet met worst of mosterd in de reling te krassen.

Heerlijk die Paaslente.... Grrrrrrr....

Kustwacht online

De Kustwacht zit ook op Twitter. Abonneer u op ons 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](#).

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, Peter Verburg, Ruud Satijn

Rijkswaterstaat Noordzee: Melle Zegel

Fotografie: KWC, AVDD, Arie van Dijk, Tom van Ijperen

Cartoon: Paul Stael

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