



# Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

## INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Maritiem Informatie Knooppunt
- 3 | Flightsafety dag
- 4 | Veranderingsproces naar 'Integraal Handhaven' bij de Nederlandse Kustwacht
- 6 | Prinsemarij-race 2010
- 7 | 10 vragen aan Maarten Camfferman
- 8 | Kustwacht column door Hilde Kertész

## Maritiem Informatie Knooppunt

*Het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) is in zijn huidige vorm nu bijna een half jaar operationeel. Wat is nu de stand van zaken? We vroegen het Edwin van der Pol, projectleider Veiligheidsconcept Noordzee.*

**Wat was de initiële vraag bij de oprichting van het MIK?**  
v/d Pol: Eén van de kernvragen in het Veiligheidsconcept Noordzee (VCN) was dat we ons altijd af moeten vragen of wij in voldoende mate weten wat er op de Noordzee gebeurt, in welke vorm dan ook



en wat wij moeten doen om zoveel mogelijk kennis te vergaren. Eén van de adviezen die voortvloeide uit de rapportage van het VCN was het starten met een MIK. Het daadwerkelijk bundelen van informatie van de verschillende diensten stond daarbij voorop.

De opdracht hiertoe kwam van de Raad voor de Kustwacht. Vanuit het KLPD werd de projectleider geleverd. In 2008 is men toen gestart met bovenstaande kernvraag nogmaals aan alle betrokken diensten te stellen. Eén van de conclusies was dat men eigenlijk binnen het eigen vakgebied goed weet wat er zoal plaatsvindt, maar dat deze informatie niet goed, of in ieder geval niet goed genoeg, door de diensten gedeeld wordt. Hierdoor was er geen scherp totaalbeeld van wat Nederland bedreigt vanaf de Noordzee.

#### Wat waren de belangrijkste aanbevelingen van het rapport?

Een aanbeveling was om met een groeimodel van twee jaar te werken. Dat betekent dat ik in 2012 aan de Raad voor de Kustwacht moet presenteren waar de stip op de horizon ligt voor het VCN. Het eindproduct moet draagvlak hebben bij alle diensten binnen de Kustwacht en een aanzienlijke bijdrage leveren aan een veiliger Nederland. Een van die doelen was de bouw van het MIK met medewerkers van de betrokken diensten. Een andere aanbeveling was de huisvesting. Deze moest in het Kustwachtcentrum gevestigd zijn, want we wilden echte Kustwachters zijn. Alleen met deze gedachte kunnen we iedere dienst binnen de Kustwacht gelijkwaardig dienen.

#### Dat klinkt als beleid en niet meer als testfase.

Klopt. Het MIK is absoluut niet meer in een pilot- of testfase. Het is volledig operationeel en daarmee beleid. De Raad voor de Kustwacht heeft in januari 2010 het rapport ongewijzigd aangenomen en sindsdien wordt het zo uitgevoerd.

#### Wat is eigenlijk precies een Maritiem Informatie Centrum?

Het MIK is kort gezegd een Infocentrum van de Kustwacht waarbij informatieambtenaren en informatieanalysten informatie analyseren, interpreteren en vervolgens delen met andere diensten die werkzaam zijn binnen de Kustwacht.

#### Leidt dit er dan ook toe dat daarmee ook Informatiegestuurd kan worden opgetreden in plaats van lukraak op zee een schip aanhouden?

Ja, meer en meer. Natuurlijk werkt dit systeem in zo'n korte tijd nog niet helemaal perfect, maar we gaan wel snel de goede kant op. De computersystemen die ons ter beschikking staan helpen ons informatie te filteren en te trechteren.

#### U draagt een politie-uniform, dus u bent toch nog in dienst van de politie?

Ik draag inderdaad nog dit uniform, maar ik zit hier niet als politiemann. Ik zit hier als Kustwachter en wordt ook betaald door en ben in dienst van de Kustwacht.

#### Zijn alle medewerkers van het MIK direct in dienst van de Kustwacht?

Nee dat niet, maar ze staan wel volledig ten dienste van de Kustwacht, welk uniform ze dan ook mogen dragen. Een proces verbaal wordt bijvoorbeeld ook opgemaakt met een Kustwachtlogo en niet met een politie, KMAR of douanelogo.

#### Van welke diensten zijn nu al medewerkers binnen het MIK actief?

We hebben op dit moment medewerkers van de Marechaussee, de Marine, de Douane en het KLPD. De FIOD en VWA (Voedsel en Warenautoriteit) moeten daar nog bij komen. Het zou zeer wenselijk zijn als IVW en RWS ook nog deel gaan nemen aan het MIK.

#### Dat zal dan wel een hoop vloeroppervlak op het Kustwachtcentrum in beslag nemen.

De huidige ruimte is inderdaad al te klein en we zullen in 2011 dan ook nieuwe ruimte krijgen. Gelukkig is men zich binnen de Kustwacht zeer bewust van het belang hiervan.

#### Is er ook al sprake van een 24 uur per dag zeven dagen per week bezetting?

Nee, nog niet. Dat is wel één van die plannen die we voor de komende twee jaar hebben, want dat is zeer zeker wel de intentie. Overigens hebben we buiten kantoor tijden wel piketbezetting, dus we zijn wel 24 uur per dag bereikbaar.

#### Zijn de computersystemen ook geïntegreerd?

Als je bedoelt dat we maar één systeem hebben, dan is het antwoord nee. Dat zou ook niet goed zijn. Alle diensten nemen nu juist hun eigen systeem mee zodat we daaruit informatie kunnen halen we ook weer informatie in die systemen kunnen zetten, zodat de diensten er zicht op houden. We kunnen dus in politie, maar ook in bijvoorbeeld douanesystemen kijken. Hetzelfde geldt voor Marine, Marechaussee en FIOD.

#### Heeft de marine ook een Opsporingstaak?

Nee dat heeft de Marine niet. Voor hen is het dan ook echt nieuw dat zij over civiele informatie beschikken waar ze zich vroeger totaal niet mee bezig hielden. Deze kruisbestuiving vindt nu plaats tussen alle diensten. Dit zorgt ervoor dat we voor schepen profielen kunnen bouwen met die gedeelde informatie op basis waarvan we kunnen weten welk schip interessant kan zijn.

#### Veel informatie zal toch direct van de handhavingsdesk komen?

Sowieso analyseren wij alle informatie die van de vloer (het Kustwachtcentrum) komt. Wij kijken ook real time mee met wat er op het Kustwachtcentrum gebeurt. Zodra er een melding wordt aangemaakt kijken wij meteen wat we met de informatie kunnen. Het kan dan zo zijn dat bijvoorbeeld bij een schip dat, nadat het geholpen is, er een patrouille aan boord gaat naar aanleiding van informatie die bij ons bekend is.

#### Dat doet vermoeden dat 24/7 diensten min of meer noodzakelijk zijn.

Dat vinden wij ook eigenlijk wel ja, maar dat betekent natuurlijk wel dat we meer medewerkers moeten hebben. Zoals het nu is, is het niet mogelijk om 24/7 te werken. Daarbij is het niet eens zo dat we alleen meer mensen nodig zouden hebben, maar ook dat die extra mensen gelijkelijk van de verschillende diensten afkomstig moeten zijn. Een politiemann en een douaneambtenaar kunnen bijvoorbeeld hun informatie wel delen, maar kunnen niet direct in elkaars systeem kijken. De houdt dus in dat er in geval van 24/7 diensten altijd iemand van elke dienst aanwezig moet zijn om volledig operationeel te kunnen zijn.

Mijn ideaal is dat het in de toekomst makkelijker wordt om, onder de Kustwacht paraplu, maar wel vanuit de eigen diensten, in elkaars systemen te kunnen kijken. Als je de regelgeving dan ook nog kan veranderen, zou je met minder mensen nog efficiënter werken dan we nu al doen.

#### Is dat dan nu niet mogelijk?

Nee. Wettelijk is vastgelegd dat we niet alles zomaar vrijelijk kunnen delen. Ik ben er verantwoordelijk voor te zorgen dat alleen dát met elkaar gedeeld wordt wat wettelijk toegestaan is om elkaar te melden. Soms kan dat niet direct, maar moet informatie officieel via de officier van justitie opgevraagd worden. Daar houden wij ons natuurlijk strikt aan. We willen in elk geval voorkomen dat informatie terecht komt bij iemand die het helemaal niet moet verkrijgen.

#### Je kunt dan informatie nog beter ontsluiten?

Ontsluiten is wel een mooi woord daarvoor. Je moet dan alleen wel nog nagaan voor wie je dat doet. Wij willen dat onze informatie toegankelijk is, maar niet voor iedereen. Als Mission Statement hebben we het dan ook zo geformuleerd dat wij "informatie op straat brengen, zonder dat het op straat ligt". Dat is het doel voor de komende twee jaar en verder en daarin willen we steeds beter worden.

Verslag van een deelnemer

## Flightsafetysdag Kustwacht

Op dinsdag 14 september 2010 is op de kustwacht eenheid op Schiphol-Oost onder leiding van de OVVO (Onderdeels Vliegveiligheids Officier) Kapitein Casper Beek een flightsafety dag georganiseerd. Dit is een jaarlijks terugkerend fenomeen waar al het personeel dat aan boord meevliegt aan deelneemt. Op zo'n FSA dag wordt stil gestaan bij (vlieg)veiligheid en behandelt men vliegveiligheids gerelateerde onderwerpen die in het afgelopen jaar zijn voorgevallen bij operaties met de Dornier 228-212. De dag bestaat uit een aantal briefings en een praktijkgedeelte. Voor een van de briefings was een gastspreker uitgenodigd van de stafgroep VKAM te Breda.

Dit was Luitenant-kolonel Jan Koedijk, hoofd vliegveiligheid. Hij gaf een interessante briefing over het fenomeen 'Operational Drift' wat ook te lezen was in de laatste editie van 'Veilig vliegen getiteld; Snapt u het nog?' Ook was Majoor Robert Teeuwissen, flightsafety officer van Eindhoven aanwezig. Hij was er voornamelijk om de kruisbestuiving tussen Eindhoven en Schiphol te bevorderen, aangezien de eenheid sinds 1 april dit jaar onder het 334 sqn valt.

Het praktijkgedeelte bestond uit de Annual Emergency and Safety Equipment Checking and Training, waarbij de crew onder leiding van de flightsafety officer uitleg krijgt over de veiligheidsuitrusting die de bemanning tijdens de dagelijkse operaties draagt en over de uitrusting die in zich in de Dornier 228-212 bevindt. Het was een geslaagde dag waarbij iedereen weer even stil kon staan bij (vlieg)veiligheid, aangezien dit ons allen aan gaat en hier zelf voor verantwoordelijk zijn.

'Gedeelde visie een 'must' of gewoon doorpakken?'

## Veranderingsproces naar 'Integraal Handhaven' bij de Nederlandse Kustwacht

17 september 2010 verdedigde Fleur Schreppers succesvol haar bestuurskundige afstudeerscriptie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Dit artikel bevat een samenvatting van haar onderzoek.

Een integrale manier van handhaven staat aan de basis van de werkwijze van de Kustwacht Nieuwe Stijl. De werkwijze is bedoeld om doelmatiger en effectiever te kunnen opereren, onder andere binnen de handhavingstaken. Het Instellingsbesluit beschrijft niet hoe dat in de uitvoering precies te gaan organiseren.

Een belangrijke invulling van integrale handhaving bij de Kustwacht is de Kustwacht Toezichthoudende Ambtenaar (KTA): een breed bevoegd en bekwaam ambtenaar die op een breed scala van taakvelden mag toezicht houden op zee. Toezichthouders moeten breed opgeleid worden om hiervoor voldoende inhoudelijke kennis te verkrijgen.

Pas dan kunnen zij op elkaars taken (wetten) als toezichthouder optreden, bijvoorbeeld de Douane-opstapper die ook toezicht kan houden op Marechaussee taken en vice versa.

De implementatie van de KTA verloopt tot dusver niet zonder slag of stoot. Stroomlijnen van arbeidsvoorwaarden en het losweken van de toezichthouders van hun eigen dienst om de benodigde opleidingen te volgen kost veel tijd en energie.

De probleemstelling luidt: *'Binnen de Kustwacht is 'integrale handhaving' (nog) niet op alle organisatie-niveaus een succes'*.

Onderzocht is welke factoren bijdragen aan het succesvol of minder succesvol doorlopen van het veranderingsproces naar integrale handhaving. Door John P. Kotter wordt in zijn boek 'Leading Change' onderscheid gemaakt in acht fasen in het proces van veranderen.



Binnen deze acht stappen is er veel aandacht voor zowel de mensen die de verandering uiteindelijk op de werkvloer tot stand moeten gaan brengen als voor de personen die op beleidsmatig niveau de lijnen hiervoor uitzetten.

De acht fasen die Kotter onderscheidt in het proces van veranderen zijn:

- 1) Vestigen van urgentiebesef
- 2) Vormen van een leidende coalitie
- 3) Ontwikkeling visie en strategie
- 4) Communicatie van de veranderingsvisie
- 5) Werknemers In staat stellen te veranderen
- 6) Genereren van korte termijn successen
- 7) Consolidatie verbeteringen en tot stand brengen van meer verandering
- 8) Verankering van nieuwe benaderingen in de cultuur.

Verschillende ideeën en belangen van de betrokken diensten en personen moeten meegenomen worden bij de invulling van de nieuwe manier van handhaven. Het concept benodigt goede samenwerking tussen alle betrokkenen zowel aan boord, op het Kustwacht-centrum als bij de betrokken diensten.

Theoretisch vergelijkingsmateriaal over vormen van integraal handhaven van openbare inrichtingen (Bekkers et al, 2002), biedt verklaringen voor de uitdagingen bij het tot stand brengen van de beoogde integrale Kustwachthandhaving.

Centrale vraagstelling: *'Welke leerpunten kunnen worden geselecteerd uit de analyse van het veranderingsproces naar integrale handhaving bij de multi-departementale Kustwacht, op basis van theorieën over en onderzoek naar veranderingsprocessen?'*

De belangrijkste **conclusies** van het onderzoek zijn:

### *Stand van zaken realisatie integrale handhaving*

De realisatie van integrale handhaving bij de Kustwacht ligt beleidsmatig op schema. In de praktijk is de verandering nu in volle gang: de opleidingen worden vanuit de diverse diensten verzorgd om de brede toezichthoudende bevoegdheid ook uit te kunnen gaan oefenen. Omdat het multidisciplinaire toezichthouden voor velen een nieuwe manier van werken is, gaat de praktijk uitwijzen hoe succesvol dit door de betrokken personen en diensten wordt ervaren.

Onderstaande conclusies geven aan in hoeverre de acht onderkende fasen van verandering en de complexiteitsfactoren van integrale handhaving hebben bijgedragen aan het tot stand komen van de verandering

### *Verschillende niveaus van urgentiebesef bij betrokkenen actoren*

De politieke urgentie voor de toepassing van integrale handhaving werd bij het uitkomen van rapporten van de Algemene Rekenkamer met name gevoeld door het coördinerend ministerie voor de Kustwacht: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Door de snelheid van het formaliseren van de verandering in het Instellingsbesluit, waren de overige deelnemende diensten aan de handhavingstaken beperkt betrokken bij het invullen van de verandering. Op het moment van implementatie van de Kustwachtopsporingsambtenaar rijzen bezwaren bij de handhavende diensten van de overige departementen. Als voorbeeld kan hier de weerstand bij diensten om toezichthouders beschikbaar te stellen voor de opleidingen worden genoemd. Aan fase 1: 'urgentiebesef vestigen' is matig voldaan omdat de complexiteitsfactor 'verschillende prioriteiten van diensten' dat heeft bemoeilijkt.

### *Matige slagkracht van de leidende coalitie van invloed op verandersnelheid*

Het coördinerend Ministerie van Verkeer en Waterstaat nam zijn verantwoordelijkheid om de verandering naar integrale handhaving te formaliseren in het Instellingsbesluit. Het blijft echter in het midden welke partij/persoon zich eindverantwoordelijk voelt voor de algehele implementatie van de Kustwachtopsporingsambtenaar. Gedurende de onderzoeksperiode wijzigde de leidende coalitie van de verandering verschillende malen van samenstelling, wat zijn doorwerking heeft gehad op de snelheid van de verandering. Enerzijds heeft de betrokkenheid vanuit het OM, waarbij operationele Kustwacht resultaten met de uiteindelijke juridische resultaten worden verbonden, een versnellende werking op het veranderingsproces gehad. Anderzijds zou het ontbreken van een vertegenwoordiger vanuit de handhavende diensten een remmende werking op het proces kunnen hebben.

Een risico dat schuilt in de matige slagkracht van de Kustwacht leidende coalitie op het gebied van handhaving is het moeilijk kunnen inspelen op veranderingen. Aan fase 2: 'vormen van een leidende coalitie' is matig voldaan omdat de complexiteitsfactor 'samenwerkingsniveau' dat heeft bemoeilijkt.

Momenteel wordt bekeken hoe de noties in de scriptie toe te passen op de verdere vormgeving van het veranderingsproces.

door: Wim Kos, Klaas Visser, Klaas Kolhek, Rein Mulder

## Prinsemarij-race 2010

Van 4 t/m 8 oktober 2010 hebben wij, Wim Kos, Klaas Visser, Klaas Kolhek (gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en opstapper aan boord van de Visarend), Jelmer Albertsma (FIOD) en Rein Mulder (Politie Harlingen) deel genomen aan de Prinsemarij-race 2010. Deze 2-jaarlijkse zeilrace wordt gehouden op het IJsselmeer en georganiseerd door de Politie. Deelname staat open voor alle politie-instanties en ministeries die opsporingsconnecties hebben met deze dienst. Zo doet er ook al jaren een team mee van V.W.A. (voedselvoorziening en waren autoriteit), voorheen A.I.D. Begin dit jaar hadden wij het besluit genomen om aan deze race mee te doen en wel onder de naam: Magic Four (Douane, RWS, FIOD en Politie).

Wij werden door de organisatie met open armen ontvangen, eindelijk weer eens een team van "buitenaf". Maar dat hebben ze geweten!! Na 3 zeiletappes, 1e dag Lemmer-Medemblik, 2e dag Medemblik-Hindeloopen, en de 3e dag Hindeloopen-Urk haalden wij respectievelijk een 1e plaats, 2e plaats en wederom een 1e plaats. Hierdoor werden wij de gelukkige overall winnaar van dit zeilevenement. Naast de vele prijzen, felicitaties en de geweldige sfeer gedurende deze week, werd ons door de organisatie dringend verzocht om in 2012 weer deel te nemen. Misschien ook een team van de Kustwacht?

Voor verdere informatie en wedstrijdverslagen zie de website [www.prinsemarij-race.nl](http://www.prinsemarij-race.nl).



## 10 vragen aan Maarten Camfferman

In de rubriek "10 vragen aan" zijn de afgelopen maanden al diverse, vaak nieuwe, Kustwachtmedewerkers aan het woord geweest. In deze editie eens iemand die je niet zo vaak op het Kustwachtcentrum kan tegenkomen:

Maarten Camfferman –Kustwacht vlieger

- Maarten, wat doe je precies bij de Kustwacht?**  
Ik ben vlieger op de Kustwacht Dornier.
- Wat deed je hiervoor? Welke functie had je hier voor?**  
Hiervoor zat ik voor de Koninklijke Marine op Vliegkamp Valkenburg. Na de sluiting van Valkenburg ben ik omgeschoold naar de Dornier.
- Wat verwacht je van deze baan?**  
Ik vlieg nu 4 jaar op de Dornier en iedere dag is anders, de vliegers van de Dornier komen van de KM of van de KLU en door de verschillende achtergronden leer je ontzettend veel van je collega's.
- Wat verwacht je van je collega's en hoe ervaar je het contact met varende Kustwachtcollega's en het Kustwachtcentrum in Den Helder?**  
Tijdens het vliegen moet je op je collega's kunnen vertrouwen en op de grond verwacht ik dat we eerlijk tegenover elkaar zijn. De collega's op de grond, zowel varende als bij het Kustwachtcentrum, ken ik niet persoonlijk, alleen via de radio en sommigen heb ik weleens vluchtig ontmoet op een meeting of saamhorigheidsdag.
- Zou je iets willen veranderen bij de Kustwacht en zo ja wat?**  
Wat ons wel eens verbaast is dat wij tijdens een vlucht iets via de radio horen en dan vaak in de buurt zijn maar dat er op dat moment geen beroep op ons wordt gedaan. Vaak later tijdens de vlucht, verder uit de richting en met minder brandstof wordt ons toch verzocht om te gaan kijken. Het gevolg is dat het langer duurt voordat we er weer zijn, maar vooral dat we minder brandstof hebben en dus korter bij het voorval kunnen blijven hangen. Beter en snellere communicatie naar ons toe of wij nodig zijn, zou voor ons prettig zijn.
- Wat zijn je hobby's?**  
Op zondag hockey ik bij de veteranen en om de conditie op peil te houden loop ik twee keer in de week hard. De wintervakanties proberen we zoveel mogelijk in de bergen door te brengen. Skiën, toerskiën en lopen in de bergen vind ik geweldig. Ik woon in het groene hart van de Randstad en in de zomer varen we veel met onze boot.
- Waar erger je je aan bij jezelf?**  
Dat ik mezelf soms druk maak over zaken die helemaal geen belang hebben.
- Wat niemand over mij weet is... ofwel: Vertel eens iets verrassends over jezelf, iets wat mensen niet bij je zouden verwachten.**  
Dat ik mijn zoon van 9 jaar alleen opvoed en dat is in mijn baan best wel eens lastig.
- Maak de volgende zin af: Als ik de hangar van de Kustwacht binnenloop.**  
Dan denk ik dat we het heel goed voor elkaar hebben met onze nieuwe accommodatie.
- Aan welke collega moeten wij deze vragen de volgende keer stellen en waarom?**  
LTZ1 Hans Kesteloo werkzaam bij KLU (ALTO) in Breda. Hans ondersteunt de Dornier vanuit de luchtmachtorganisatie en het is interessant om die kant van onze operatie te belichten.



## Kustwacht column door Hilde Kertész, watch officer Kustwachtcentrum

### Geschiedt of ongeschikt..

#### Bent u een geschikte Watch Officer?

#### Doe de WO-test !

-Denkt u dat u een 'zeemens' in paniek (je mag tegenwoordig geen zeeman of beMANning meer zeggen..) in zijn/haar eigen taal te woord kunt staan? (Of dan in ieder geval kunt verstaan?)

#### Enkele voorbeelden:

*Russisch Engels*- (Russijan Ingklisj); wie trow down enker in pozisjion..

*Italiaans Engels*; Aie heva kargo onne board; izze deenzjerusze kargo

*Deens Engels*; (is het nou een Duitser of niet??)

Duits; sjprechen Zie aug Doitsjch?

*Frans Engels*; Aai waz inna kollisjeun

*Chinees Engels*; "De telefoon numba in Lotteldam is poul poul peip peip nine zelo peip.

Yes that is collect." (I'm sorry sir, we don't do collect calls...)

Bent u hier volledig in thuis?

#### Vindt u het spannend om de telefoon op te nemen?

#### Wat hoopt u aan de telefoon te krijgen?

- Een gillende dame die roept dat ze het anker in het water hebben gegooid en de fok hebben gehesen;
- Een dronken kapitein die vertelt dat de kok zijn personeel achterna zit met een pas geslepen keukenmes;
- Een grapjas die het leuk vindt om een reddingboot voor Jan met de korte achternaam uit te laten varen;
- Iemand die zeker weet -want hij heeft vroeger zelf ook gevaren op een Valkje,- dat hij een rode vuurpijl heeft gezien. Kan ook geel-oranje geweest zijn;
- Een bezorgd familielid van het jacht, naam even vergeten, zonder redding- en communicatie-middelen, -maar zéér ervaren bemanning- die aan de oversteek van ik geloof ergens in Nederland naar wat was het ook weer; Canarische eilanden? O nee,

het was toch Madeira geloof ik, bezig zijn.. Kunt u even contact met ze leggen?

- Bent u ook zo blij dat u overdag niet hoeft te werken en des nachts niet te hoeft te slapen?
- Bent u graag van alles het eerst op de hoogte?
- Vindt u het ook zo leuk om 's nachts andere lieden wakker te bellen?
- U houdt wel van een praatje met collega's aan de andere kant van de wereld?
- U vindt het geen probleem dat TV-ploegen met een camera rondlopen en bij u op schoot zitten bij grote acties?
- U bent u ervan bewust dat heel het Nederlandse volk de hobby "kanaal 16 afluisteren" heeft en dat de beste stuurlied aan wal staan?

Indien u al deze vragen met een volmondig JA hebt beantwoord, bent u absoluut geschikt voor de functie van Watch-Officer!

Hilde Kertész



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

**Uitgave:** Kustwacht Nederland (0223) 65 83 33 / 34 / 36

**Redactie:**

**Kustwachtcentrum:** Jankees Trimpe Burger, Marco Meeuwisse, Peter Verburg, Ruud Satijn

**Rijkswaterstaat Noordzee:** Ronald van den Heuvel

**Fotografie:** KWC, AVDD, RWS

**Cartoon:** Paul Stool

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