



# Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

## INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Dornier actief tussen Italië en Noord-Afrikaanse kust
- 3 | De Rijksrederij, een tussenbalans na bijna twee jaar
- 5 | Toenemende druk(te) op de Noordzee
- 7 | 10 vragen aan Hans van Maanen
- 8 | Kustwacht column door Leo Timmermans

## Dornier actief tussen Italië en Noord-Afrikaanse kust

Woensdag 15 maart jl. vertrekt het Kustwachtvliegtuig PH-CGN van Schiphol naar het Italiaanse eiland Pantelleria in de Middellandse Zee, ten zuiden van Sicilië. Het Europese Agentschap Frontex, dat de buitengrenzen van de Europese Unie bewaakt, heeft Nederland gevraagd een vliegtuig ter beschikking te stellen om te surveilleren in het luchtruim tussen Zuid-Italië en de Noord-Afrikaanse kust. Reden is de grote toestroom van migranten uit Noord-Afrikaanse landen naar het Italiaanse eilandje Lampedusa. De bedoeling is dat het Kustwachtvliegtuig de situatie op zee in kaart brengt, zodat de autoriteiten aan de wal daarop kunnen anticiperen voor wat betreft de opvang. Daarnaast speelt het vliegtuig een rol in geval schepjes met immigranten worden aangetroffen die in de problemen zijn. Indien gewenst zal een SAR actie vanuit de lucht gecoördineerd worden om de varende eenheden van de Italiaanse Kustwacht te ondersteunen.

Peter Verburg van het Kustwachtcentrum zoekt de bemanning een paar dagen op om te ervaren hoe een en ander in zijn werk gaat. Een verslag van zijn ervaringen:

Na een dag lang reizen, arriveer ik donderdag 17 maart op Pantelleria. Ik ben nog maar net in het hotel als een communicatieadviseur van Frontex, mij vanuit Polen belt met de vraag of het mogelijk is een persmoment op Lampedusa te organiseren. Ik beloof dat te bespreken met de crew en de Koninklijke Marechaussee in Nederland. Tegen de avond arriveert de crew van de vliegbasis in het hotel. De bemanning bestaat uit drie vliegers van de Koninklijke Luchtmacht, twee waarnemers van de Koninklijke Marechaussee, een waarnemer van Rijkswaterstaat Noordzee en twee technici van JetSupport. JetSupport is het bedrijf dat het onderhoud uitvoert aan de Kustwachtvliegtuigen. Hun taak bij deze missie is onderhoud van het vliegtuig en ondersteuning leveren bij aankomst en vertrek.



Vertrek Schiphol onder belangstelling van de media



Pantelleria



Hangaar met Kustwachtvliegtuig Pantelleria



Onderhoud aan het vliegtuig Pantelleria



Immigranten, op weg naar Lampedusa



Kustwachtvliegtuig PH-CGN



Immigranten, op weg naar Lampedusa

Er is voldoende gereedschap meegenomen om kleine klachten op te lossen. Zijn onderdelen benodigd, dan worden die direct vanuit de thuisbasis van JetSupport in Amsterdam ingevlogen.

Tevens is een liaison officier geplaatst op het Informatie en Coördinatie Centrum (ICC) in Practica di Mare, nabij Rome. Hier zetelt het operationeel Frontex team voor de operatie 'Hermes'. Om 10.00 uur wordt een dagelijkse briefing gehouden waarbij de inzet van de varende en vliegende eenheden, de cijfers van alle aanlandingen en het programma van de eenheden voor de komende dag worden gemeld. Alle op die dag verzamelde informatie wordt doorgestuurd naar het Frontex hoofdkwartier in Polen.

Op het militaire deel van het vliegveld op Pantelleria is het vliegtuig gestald in een enorme hangaar, die zich in een berg bevindt. Voor en tijdens de oorlog werden hier fighters en bommenwerpers gestald en vluchtgeraad gehouden. Boven is er een briefingruimte en een kantoor beschikbaar met telefoon, fax en internet. Vooral internet komt goed van pas, want het eiland zit momenteel zonder. Een visserman heeft een kabel stukgetrokken en de reparatie daarvan kan weken duren. We mogen in de hangaar gebruikmaken van het militaire netwerk.

Ik bespreek met de bemanning het verzoek van Frontex met betrekking tot het persmoment op Lampedusa. Een landing op Lampedusa is geen probleem, maar er moet een opdracht zijn en het moet duidelijk zijn wie voor de kosten opdraait. De volgende dag overleg ik hierover met de liaison Koninklijke Marechaussee. Als Frontex de kosten betaalt, is het akkoord. Ons plan is om dit zaterdag 19 maart na de reguliere vlucht te doen, zodat de operatie hierdoor niet wordt belast. Frontex wil het persmoment niet op zaterdag houden, maar de volgende week op dinsdag of woensdag. Dat past niet in de operationele planning en bovendien ben ik zelf dan al weer naar Nederland terug. Uiteindelijk is het helaas helemaal niet meer doorgestaan. Een gemiste kans.

De planning voorziet in dagelijkse vluchten. Maar elke dag verandert er wel iets. Dan wordt op verzoek van het ICC de vluchttijd vervroegd, dan weer moet de start uitgesteld worden als gevolg van het instellen van een no-fly zone boven Libië, of omdat er vliegrestricties rond Lampedusa zijn. Een andere keer wordt een vlucht omgezet in een Search and Rescue vlucht, omdat er mogelijk vaartuigjes in de problemen zijn.

Op de basis wordt elke vlucht voorbereid en tijdens de briefing worden de vlieggegevens doorgenomen. Vervolgens legt de Mission Coördinator van de Koninklijke Marechaussee de vluchtdetails uit. De technici van JetSupport controleren de kist, waarna deze naar het platform wordt gereden en vertrokken kan worden. Zo'n vier uur later is de kist dan weer terug. Elke vlucht worden diverse bootjes gespot met ieder tientallen immigranten. Alle gegevens worden doorgegeven aan het ICC in Rome. Er worden diverse foto- en filmbeelden gemaakt.

Na de vlucht houdt de crew een debrief, verwerkt vervolgens alle foto- en filmbeelden en stelt een presentatie op voor de liaison officier in het ICC Rome. Alle contacten die het Kustwachtvliegtuig doorgeeft aan Rome worden afgezocht door schepen van de Italiaanse Kustwacht of de Guardia Finanza.

Al met al heb ik een ploeg mensen aangetroffen die uiterst enthousiast zijn en als een hecht team de missie zo goed mogelijk ten uitvoer brengen. Ze ervaren deze missie als een bijzondere opdracht en zijn er trots op hier aan te mogen bijdragen. De Nederlandse aanwezigheid is zeker niet voor niets. Ook zijn ze zeer te spreken over de gastvrijheid op de Italiaanse militaire basis. Een prima accommodatie met faciliteiten is hen ter beschikking gesteld en als er vragen zijn, staat er onmiddellijk iemand klaar om hen ter wille te zijn.

Nederland zet zich in Europees verband op een bijzonder positieve manier op de kaart, dankzij de Koninklijke Marechaussee, Kustwacht, Koninklijke Luchtmacht en JetSupport.

# De Rijksrederij, een tussenbalans na bijna twee jaar

*De Rijksrederij bestaat een kleine twee jaar. De voordelen van het onder één paraplu brengen van de Kustwachtschepen in één organisatie zijn algemeen bekend, hoewel menigeen nog wel eens weemoed naar de werkwijze van vroeger heeft. Kortom, bijna iedereen in Kustwachtland heeft een mening over de Rijksrederij, maar hoe kijkt dit jonge bedrijf nu tegen de Kustwacht aan?*

*Voor kenners en minder ingewijden een gesprek met Maurits van der Heijden, als senior adviseur vloot- en accountmanagement verantwoordelijk voor de afstemming tussen Rijksrederij en Kustwacht, over geschiedenis, implementatie, de toekomst en natuurlijk de rol van de Kustwacht.*

## Misschien ten overvloede, maar wat doet de Rijksrederij eigenlijk?

De Rijksrederij is een facilitair bedrijf, dat schepen en bemanning levert aan opdrachtgevers, in dit geval de Kustwacht. Daarvoor is een opdrachtgeversconvenant gemaakt, waarbinnen de vier opdrachtgevers die we op dit moment hebben een aantal afspraken met elkaar hebben gemaakt. Dit zijn de Douane, de Kustwacht, EL&I (Economische Zaken, Landbouw & Innovatie, voorheen LNV en EZ, red.) en Rijkswaterstaat. Met al deze partijen is een zogenaamd Service Level Agreement opgesteld waarin vastgelegd is wat en hoe wij als Rijksrederij gaan leveren.

## De Rijksrederij bestaat sinds 2009. Waarom is hiertoe besloten?

We bestaan inderdaad sinds 1 juli 2009 en komen voort uit de wens van de regering om een efficiënte rijksbrede rederij op landelijk niveau te hebben. Om het goed te kunnen opstarten zijn we samen met deze vier opdrachtgevers begonnen.



## Kwamen de afspraken voor implementatie van de Rijksrederij overeen met de net ingevoerde Kustwacht Nieuwe Stijl?

We waren natuurlijk al veel eerder dan 2009 begonnen. De afspraken over de Rijksrederij zijn in 2006 tegelijk met Kustwacht Nieuwe Stijl in de Tweede Kamer geaccordeerd. We waren er dus op tijd bij. Die tijd is nuttig besteed om alle zaken in te richten om de Rijksrederij op 1 juli 2009 echt formeel te kunnen starten.

## Waarom kostte dat zoveel tijd?

Dat had met verschillende zaken te maken. Een belangrijk aspect was dat de arbeidsconvenanten moesten worden afgerond. De bemanning moest in dienst komen van de Rijksrederij zelf.

## Ging dat allemaal vanzelf? Was iedereen enthousiast?

Natuurlijk is het zo dat als mensen al jaren bij een organisatie werken medewerkers de kat uit de boom kijken als ze onder een andere organisatie komen te vallen. Je krijgt echt vier werelden bij elkaar. Ook moet je ervoor zorgen dat het personeel dat afkomstig is van de verschillende diensten onder dezelfde voorwaarden en omstandigheden gaat werken. De nautische bemanning van onder andere de Kustwachtschepen is nu dus in dienst van de Rijksrederij.

Overigens is de huidige ETV, levoli Black, daar een uitzondering op. Dat schip is niet van ons, maar gehuurd en daarbij is ook de bemanning ingehuurd.

## Hoe groot is de totale vloot van de Rijksrederij?

We begonnen op 1 juli 2009 met een vloot van een kleine 140 schepen. Er was een aantal schepen bij dat vrij oud was, gemiddeld 26,5 jaar, waarvoor we toen een vervangingsstrategie hebben ontwikkeld.





Die strategie is voorgelegd aan de opdrachtgevers, de DG's en deze geeft nu richting aan de toekomst van de vloot van de Rijksrederij. De strategie herijken we naar aanleiding van de taakstelling. Vervolgens ontwikkelen we een vloot in overleg met onze opdrachtgevers, want zij zijn de gezamenlijke opdrachtgever en betalen. Van onze opdrachtgevers krijgen we budget op basis van de inzet die we leveren. Daarmee vernieuwen we de vloot waardoor er meerdere taken op een schip kunnen worden uitgevoerd. Inspelend op de efficiency-opdracht is de vloot ook teruggebracht naar 130 schepen.

### Zijn in de afgelopen twee jaar alle plannen geïmplementeerd?

In de bijna twee jaar dat we nu bestaan, werken we volgens een implementatieplan. In dat plan hebben wij ingericht hoe we naar de toekomst toe gaan. Dit bestaat uit drie fasen. Je moet het bedrijf opzetten en dat heeft nu eenmaal zijn tijd nodig. We doen dat in drie zogenoemde plateaus. Het eerste is "rendabel en geïntegreerd". Dat startte in 2010. Vanaf 2011 werken we ook aan "efficiënt en flexibel" en het derde plateau vangt pas aan als de evaluatie heeft plaatsgevonden in 2012. Dit houdt voornamelijk in dat we mogelijk een uitbreiding krijgen met nieuwe opdrachtgevers.

### Op dit moment is de fase "efficiënt en flexibel" gestart. Wat houdt dit in?

We gaan de schepen en bemanning efficiënt inzetten. Enerzijds omdat we een efficiency-opdracht hebben, maar anderzijds ook omdat er een taakstelling bijgekomen is. Op dit moment worden er twee onderzoeken afgerond, een met betrekking op het efficiënter inzetten van de middelen van een Rijksrederij en een onderzoek over het verbeteren van de organisatie.

### Wat is er het voordeel van dat de vaste bemanning op bijvoorbeeld de Visarend geen onderdeel meer uitmaakt van de Douane? Zij kunnen nu geen douanetaken uitvoeren?

Dat is op zich waar, maar het voordeel is dat wij nu in staat zijn een nautisch platform voor de Kustwacht te leveren. Hierdoor kan elke organisatie zich focussen op haar kerntaak en kracht. Bovendien kunnen we de schepen en bemanning nu breder en flexibeler inzetten.

### Als facilitair bedrijf bemoeit de Rijksrederij zich dus nooit met opstappers of taken die moeten worden uitgevoerd?

Nee, we gaan natuurlijk niet op de stoel van de opdrachtgever zitten. Wij leveren alle service die past binnen de afspraken en onze mogelijkheden. Bijvoorbeeld het besturen van de Rhib waarmee geboord (het aan boord gaan van een te inspecteren vaartuig, red.) wordt door de opstappers van de Kustwacht. Hier zien we een samenwerking die gebaseerd is op kennis en ervaring.

### Maar ook leverancier van mensen waarvan sommigen al twintig jaar bij hun bedrijf in dienst waren. Zijn er medewerkers die op een andere wijze hun functie moesten gaan uitvoeren?

Ze werken nu volgens de methode van de Rijksrederij. Op sommige punten leidt dit er inderdaad toe dat bepaalde functies op een andere manier uitgevoerd worden. Hoe meer de Rijksrederij vorm krijgt, hoe helderder dit wordt. Wij willen flexibel en efficiënt zijn. Daar zitten ook uitdagingen in. Omschakelen binnen een functie die je al bekleedt, vergt wel wat van de mensen, maar omdat de schepen in één bedrijf zijn samengebracht, zijn er ook meer persoonlijke ontwikkelingsmogelijkheden. We zien nu al dat er medewerkers zijn die bijvoorbeeld overstappen van een patrouillevaartuig naar een betonner of naar de Barend Biesheuvel. Dat is veel eenvoudiger geworden en verbreedt de ontwikkelingsmogelijkheden voor de zeevarende Rijksrederij collega's.

### Wordt dat ook aangemoedigd?

Dat wordt het zeker. Op dit moment is dat, binnen de mogelijkheden die de convenanten bieden, op vrijwillige basis mogelijk. Ook zullen wij bijscholing en ruimte bieden om op andere vaartuigen van de Rijksrederij ervaring op te doen.

### Dat klinkt als een duidelijke verbreding van de mogelijkheden. Waarschijnlijk één van de hoofdredenen om dit zo in te gaan richten?

Het was een besluit van de regering, de efficiencyvoordelen zijn onmiskenbaar. Door samenvoeging van taken op een schip word je efficiënter.



Ik heb er alle begrip voor dat iemand die al 25 jaar bij een bepaalde werkgever actief is, niet meteen staat te juichen toen hij of zij overging naar de Rijksrederij, want je krijgt dan toch met een nieuwe manier van werken te maken, maar wij hebben wel als doel om te zorgen dat onze mensen zich Rijksrederij gaan voelen. Dat is de scheiding die nu bestaat tussen vaste bemanning en de opstappers. Wij verwachten van onze mensen dat ze nautisch professioneel maar zeker ook gastheer voor de opstappers en ambassadeur voor de Rijksrederij zijn. Het is voor iedereen nog relatief nieuw, maar het gaat beslist de goede kant op.

### Is deze verandering van toepassing op de manier van communicatie met het Kustwachtcentrum en dan met name het management?

Dat ging veel sneller, maar dan heb je ook niet met elkaars arbeidsvoorwaarden te maken, dus dat is onvergelijkbaar.

### Zou het zo kunnen zijn dat andere rijkspartijen met hun vaartuigen ook onder de Rijksrederij gaan vallen?

Dat sluit ik zeker niet uit, maar wel pas als de evaluatie Rijksrederij heeft plaatsgevonden. De krachten bundelen, het leveren van professionele ondersteuning aan onze opdrachtgevers levert daadwerkelijk synergie en efficiëntie op.

### Zijn alle schepen eigendom van de Rijksrederij?

Ja, op de al eerder genoemde levoli Black na. Wel kunnen per schip andere afspraken gelden. We hebben scheeps-specifieke afspraken, opdrachtgeversafspraken en convenantafspraken.

### Is het hebben van eigen schepen ook een doel?

Wij zijn feitelijk een dienstverlener binnen de Rijksoverheid. We kunnen als katalysator werken in de processen van onze opdrachtgevers. We kunnen sturen op dat schip X inefficiënt wordt ingezet en voorstellen uitwerken of het niet handig

zou zijn om opdrachtgever Y hiervan ook gebruik te laten maken. De aansturing van de schepen gebeurt operationeel door de Kustwacht. DKW is daarvoor verantwoordelijk. Wij geven vervolgens aan wanneer een schip kan worden ingezet of juist niet, omdat hij bijvoorbeeld in onderhoud is. Dat doen we ruim van tevoren. Er vallen helaas ook wel eens schepen uit. Voor ons, samen met de andere opdrachtgever, een uitdaging om schepen zo effectief mogelijk inzetbaar te laten zijn.

### Is de belangrijkste conclusie dan dat de Rijksrederij tevreden is over de samenwerking met de Kustwacht? Dat lijkt uit bovenstaande toch op te maken?

Jazeker. Dat mag zeker gezegd worden. Natuurlijk is het wel zo dat op operationeel en tactisch niveau over de interpretatie van die afspraken gediscussieerd wordt. Dat is ook goed en dat past ook binnen het model waarbinnen we werken. Samenwerken is mensenwerk en communiceren wat je van elkaar verlangd is van groot belang. Wij willen groeien van een relatie van 'opdrachtgever – opdrachtnemer' naar 'Partners in business'.

### Waar moet ik dan aan denken?

We kijken naar het efficiënter inzetten van vaartuigen. Voor calamiteitenvaartuigen is dat wat lastiger, die liggen stand by voor een calamiteit, maar voor schepen die je planmatig inzet, is er vaak nog wat te verdienen. De voorlopige conclusie van deze samenwerking is beslist positief. We zijn nog in het transitieproces en de druk op de overheid is hoog, vooral op het gebied van efficiency, maar dat biedt ook kansen. We hebben de effectieve inzet van de Arenden bijvoorbeeld met twintig dagen per jaar kunnen verhogen door samen te praten over hoe de Kustwacht de inzet ziet. Door goede samenwerking, samen met onze bemanning, zonder extra kosten zo'n resultaat bereiken, geeft echt voldoening.

## Toenemende druk(te) op de Noordzee

*Het is een feit dat de druk op de Noordzee toeneemt. Was er vroeger alleen sprake van scheepvaart en visserij op de Noordzee, in de loop der jaren zijn de gebruiksfuncties van en op de Noordzee meer en meer uitgebreid. Jan Ricken, Hoofd Nautisch Beheer, evalueert.*

Eind 1960, begin 1970 streek de Offshore (mijnbouw) industrie neer in de Noordzee. Er werd seismiek geschoten,

geboord en al snel werden diverse gas- en later ook enkele olievelden aangetroffen en in productie genomen. Het in de loop der jaren toenemende aantal mijnbouwinstallaties op de Noordzee (in 2010 +/- 120 installaties) zorgden naast diverse werkschepen ook voor een flinke toename van de supplyvaart van en naar deze installaties.

Daarnaast werden stukken zeegebied aangewezen voor zandwinning. Hopperzuigers vervoeren zand vanuit deze

zeegebieden naar de wal ten behoeve van bouwprojecten op het land, maar ook voor strand- en/of kust- of vooroever-suppleties. Er kwamen ook militaire oefengebieden waar met enige regelmaat gebruik van wordt gemaakt.

Kraskras door de Noordzee werden en worden pijpleidingen voor het transport van olie en gas geïnstalleerd en leggen en onderhouden kabelschepen bestaande en nieuwe telefoon- en elektriciteitskabels. Ook de recreatievaart op de Noordzee neemt sinds de tachtiger jaren gestaag toe. In eerste instantie voer men dicht onder en langs de kust, maar veel zeezeilers wagen zich vandaag de dag ook aan een oversteek van de Noordzee, bijvoorbeeld van Nederland naar Engeland of andersom. Recentelijk heeft ook de bouw van windturbineparken op de Noordzee haar intrede gedaan. Wederom geeft dit een toename van scheepvaartverkeer door de inzet van schepen betrokken bij de bouw en het onderhoud van deze parken.

Al met al hebben deze gebruiksfuncties van de Noordzee geleid tot een behoorlijke toename van het totale scheepvaartverkeer op de Noordzee, terwijl gelijktijdig de beschikbare (vaar)ruimte in de loop der jaren is afgenomen. Dit in combinatie met de schaalvergroting in de koopvaardij en het besef dat, hoewel momenteel redelijk stabiel, in de toekomst het aantal schepen toch weer zal gaan toenemen en ook de bouw van met name windturbineparken zich verder zal gaan ontwikkelen naast mogelijk andere nu nog onbekende gebruiksfuncties, geeft aan dat de ruimtelijke druk op de Noordzee alleen maar verder zal toenemen.

Wat is de impact van al deze ontwikkelingen op met name de veiligheid van het scheepvaartverkeer? Wat zijn de risico's die deze ontwikkelingen met zich meebrengen? En hoe gaan we als overheid met deze ontwikkelingen om? Veel vragen waar ook veel antwoorden op zijn gegeven en te geven en waar ook diverse factoren hun invloed op hebben.

Belangrijk is een stuk ruimtelijke ordening op de Noordzee. Middels het Nationaal Waterplan wordt hier invulling aan gegeven. Eenvoudig is dat echter niet. Door alle gebruiksfuncties die er in de loop der jaren op de Noordzee zijn ontstaan, is ook sprake van vele 'stakeholders' in relatie tot de diverse activiteiten op de Noordzee, maar ook 'stakeholders' die (in)direct met de Noordzee te maken hebben. Het overleg tussen al deze belanghebbenden die stuk voor stuk achter hun eigen belangen staan, is moeilijk te organiseren.

Ook ontwikkelingen in de scheepvaart zelf hebben invloed op de veiligheidsissues, zoals schaalvergroting, steeds snellere schepen, meer (gevaarlijke) lading aan boord, grote aantallen passagiers aan boord van ferry's en cruiseschepen. Daarnaast is een duidelijke verschuiving zichtbaar op het gebied van scheepsbemanningen aan boord van schepen.

Het aantal bemanningsleden aan boord van schepen is in de laatste decennia afgenomen en er is sprake van een shift van Europese naar (goedkopere) Oosterse en Baltische officieren. Navigatiehulpmiddelen en vaargedrag veranderen en last but not least, alhoewel moeilijk aantoonbaar, fatigue (vermoeidheid, red.) bij bemanningsleden speelt mogelijk een negatieve rol. Daarentegen bieden moderne navigatie- en communicatiemiddelen aan boord van schepen, mits correct gebruikt, mogelijkheden voor een veilige vaart.

Ondanks al deze ontwikkelingen en kijkend naar de statistieken is het aantal scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee lange tijd stabiel gebleven en zelfs iets gedaald. De vraag is echter of deze trend gezien alle ontwikkelingen zo zal blijven. In 2010 en ook begin 2011 zijn we geconfronteerd met een plotselinge toename van significante aanvaringen en ongevallen. Gelukkig liepen alle aanvaringen met een sisser af, vielen er bij de meeste ongevallen geen (dodelijke) slachtoffers en viel de schade aan het milieu mee. Echter de gebeurtenissen beschouwend had een aantal van de ongevallen ook kunnen leiden tot desastreuze gevolgen. De kans op zware incidenten of zelfs rampen is dus wel degelijk aanwezig en moet niet worden onderschat.

Het blijft daarom van enorm groot belang om nu en in de toekomst de veiligheidsissues goed te adresseren. Dit zal moeten gebeuren door als overheid en industrie goed met elkaar te communiceren en de veiligheidsissues bespreekbaar te maken.

Alleen dan kunnen adequate maatregelen en procedures worden ontworpen en worden toegepast om de veiligheid op de Noordzee te kunnen blijven garanderen. Dit zal zowel op internationaal als nationaal gebied dienen te gebeuren. Hierbij zullen zaken als routeringsmaatregelen, bemanningseisen, uitrustingeisen, opleiding, emergency response, etc., etc. aan bod moeten komen. Natuurlijk gebeurt dit al groten-deels, maar alleen verdere en allesomvattende aandacht kan voorkomen dat de recentelijk voorgevallen incidenten in de toekomst geen trend zullen gaan vormen met een mogelijk slechtere afloop en een grotere kans op (dodelijke) slachtoffers en veel schade voor de kuststaat.

Natuurlijk wil en zal de Kustwacht en het Kustwachtcentrum waar mogelijk haar aandeel in deze blijven leveren en waar mogelijk verbeteren!

## Kustwachtsaamhorigheidsdag

De Kustwachtsaamhorigheidsdag zal dit jaar plaatsvinden op 20 juni aanstaande. Programma en uitnodiging volgen digitaal.

# 10 vragen aan Hans van Maanen

In de rubriek "10 vragen" kwam in de laatste paar edities een medewerker van buiten het Kustwachtcentrum aan het woord. Terug naar Den Helder. Aan het woord is, nog net voor zijn vertrek op 1 mei aanstaande, Hans van Maanen.

## 1. Hans, wat doe je precies bij de Kustwacht?

Als HPPV ben ik hoofd van de planners bij de Kustwacht. In de praktijk betekent dit dat ik de uitvoering van het APB bewaak en het management en de liaisons informeer wanneer de uitvoering spaak dreigt te lopen of wanneer dat bijsturing behoeft. Ik presenteer daarnaast de weekbriefing en het maandelijkse overleg tussen de Directeur Kustwacht en de liaisonofficieren. Ik ben de schrijver van het 4-maanden-verslag en het jaarverslag en ben parttime voor de Kustwacht aan het werk op de jaarlijkse HISWA, visserijdagen en vlootdagen. Als laatste ben ik vertrouwenspersoon Kustwacht en houd ik als lijnmanager de mentale conditie van mijn medewerkers nauwgezet in de gaten.

## 2. Wat deed je hiervoor? Welke functie had je hiervoor en wat zijn je plannen voor de toekomst?

Voordat ik bij de Kustwacht kwam, was ik hoofd algemene dienst, zeg maar eerste officier van helikoptersquadron 7. De laatste 8 maanden van die functie was ik op uitzending naar Djibouti en was ik ingedeeld bij een Amerikaanse anti terrorisme taskforce in Camp Lemonier. Dat werk bracht met zich mee dat ik veel op trip ben geweest in Djibouti, Ethiopië en Kenia. De overgang naar mijn huidige functie was dus nogal groot. De toekomst, zeer nabij, is medewerker bij de Shell of bij een verkeersregelaardienst.

## 3. Zijn de verwachtingen die je vooraf had over deze baan, uitgekomen?

Ik had absoluut geen verwachtingen over deze baan. De Kustwacht klonk in naam interessant en dat bleek ook al snel te kloppen. Zeker met Kustwacht Nieuwe Stijl en de huidige directeur kwam er meer vaart in het bedrijf. Mijn baan evolueerde de laatste paar jaar onder andere door een andere kijk op verslaglegging en het feit dat de weg van verslaglegging naar de politiek niet uit heel veel stappen bestaat.

## 4. Wat verwacht je van collega's?

Ik heb de woorden altijd onthouden van een directe chef vele jaren geleden. De beginletters van deze woorden vormden het woord OEN. Wat ik verwacht van collega's is Openheid, Eerlijkheid en Nauwgezetheid. Voeg daar geen 9 tot 5 mentaliteit en humor aan toe.

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

Ik zou eigenlijk wel een en ander willen veranderen bij de Kustwacht. Daar heb ik alleen geen mandaat voor, maar ik wil wel een beeld schetsen van "mijn" Kustwacht. Allereerst



is in mijn ogen de ideale directeur een burger schaal 16/17 met een goede ingang/kennis van het "Haagse". De tweede man/vrouw zou als hoofd operaties een overste van Defensie moeten zijn bij voorkeur voortkomend uit de Koninklijke Marine (Nautische ervaring) maar zou ook van de Koninklijke Marechaussee of CLSK kunnen komen. Verder zou ik het HCCC met bureau en al op het CCC neerzetten in een dagdienst van 08.00 – 17.00. De controller zou ik alleen financieel willen inzetten en het schrijven van het APB over laten aan het hoofd operaties. Als laatste zou ik een cell opzetten van "experts" binnen de Kustwacht zoals de operationele bureauhoofden. Als hoofd van deze cell zou ik een manager aantrekken van een van de participerende ministeries.

## 6. Wat zijn je hobby's?

Mijn echtgenote is mijn grootste hobby. Daar gaat al mijn geld en tijd inzitten. Maar niemand hoort mij daarom klagen en ik prijs mijzelf met haar al 33 jaar zeer gelukkig. Ik vermaak mij verder met motorreizen, ik spaar Ferrari's (1:43), ik geniet van joggen door het bos met mijn Jack Russel en ik speel graag tactische spelletjes.

## 7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Mijn humor kan nog wel eens cynisch overkomen. Als tweede ben ik als operationele dienst man opgevoed om gelijktijdig met het linkeroor interne communicatie, rechteroor externe communicatie, linkerhand de onderwatertelefoon en rechterhand de rollerbal van het bedienen van een computer uit te kunnen voeren. Dit heb ik moeilijk afgeleerd en gebruik ik eigenlijk wel onbewust/bewust bij gesprekken of het geven van een briefing.

## 8. Wat niemand over mij weet is.....ofwel vertel eens iets verrassends over jezelf, iets wat mensen niet bij jou verwachten.

Wat echt een geheim is dat ik best wel aardig kan zijn, ook tegen oude mensen en kinderen. Dat weten denk ik niet veel mensen van mij.

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

Leuke vraag maar ik wil deze eigenlijk wel eens veranderen. Wat, als ik het gebouw uitloop, is voor mij ook meer opportuun trouwens. Ik heb bijna altijd een tevreden gevoel als ik het pand verlaat. De mensen die er werken zijn fantastisch, mijn planners zijn eigenlijk meer familie dan medewerkers en het schrijven van verslagen bevredigt zeer. Kortom een zeer goed gevoel bij dit bedrijf.

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

Ik zou deze vragen stellen aan Thijs (MIK) van der Meijden. Ik ben de planner vaartuigen en opvolger van Frank de Ridder. Hij zorgt in samenwerking met de andere medewerkers van bureau PPV en het CCC voor het dagelijkse product van de Kustwacht.

## Kustwacht column door Leo Timmermans, watch officer Kustwachtcentrum

### Papier-schok...

Wanneer men in een bos loopt en luid roept "Kustwacht!!" beginnen bomen spontaan te huilen.

Sommige mensen zijn er dol op. En dan doel ik op "papier". Faxen, kopiëren, printen en doorsturen of in een mapje stoppen is aan de orde van de dag. Papier verplaatsen en doorschuiven dus; een niet gering tijdsbeslag tijdens onze dienst. En wanneer het dan uiteindelijk in een mapje is terechtgekomen en niet in het ronde archief (vuilnisbak), loopt het de eerstkomende vijf jaar stof te happen waar je tien wollen dekens van kunt breien.

En toch willen sommige mensen er niet vanaf. Indien men het digitaal aanlevert, vallen sommigen van hun stoel. Een cultuurschok zullen we maar zeggen. Het moet tastbaar zijn, digi-argwanend. Liefkozend kijken ze naar hun stapels verzameld papier, argumenten lancerend om hun papier-verzamelwoede te rechtvaardigen.

In een tijd waarin alles mogelijk is om documenten digitaal op te slaan en te verzenden blijven we vooral vast houden aan oude gewoonten. Digitaal opslaan betekent minder ruimte, snellere archivering en minder belastend voor het milieu. Maar ja, we zullen wel een generatie moeten wachten. Pas wanneer men een stuk papier aanlevert en als de ontvanger een wenkbrauw omhoog doet met de

boodschap: uit welke tijd stam jij? Pas dan zijn we op de goede weg.

Voorlopig, vrees ik, zitten we er nog aan vast en zal het met pensioengerechtigden etc. langzaam uitfaseren.

.....Leo, je moet dat document nog even doorsturen!

Geen probleem hoor, ik print het wel even uit en fax het wel even door. Kan het daarna in het ronde archief.

Zucht!



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, KMAR, RWS, AVDD

**Cartoon:** Paul Stoel

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