



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Informatiegestuurd optreden, onderdeel van de toekomstvisie van de Kustwacht? Een interview met schout-bij-nacht Rob Bauer
- 3 | Belgisch vissersvaartuig strandt bij storm in Petten
- 4 | Ellen Visser, de nieuwe voorzitter van het Kustwachtviermanschap
- 5 | Oefening Dynamic Mercy in voorbereiding
- 6 | 10 vragen aan Coen Blijlevens
- 7 | Kustwacht kerstcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon

Informatiegestuurd optreden, onderdeel van de toekomstvisie van de Kustwacht? Een interview met schout-bij-nacht (SBN) Rob Bauer

SBN Rob Bauer is vanuit Defensie afgevaardigde in de Raad voor de Kustwacht. In zijn dagelijks werk voor Defensie is de schout-bij-nacht Directeur Plannen bij de Defensiestaf. Kustwacht op Koers zocht hem op in Den Haag en vroeg hem naar zijn ideeën over de toekomst van de Kustwacht.

U bent Directeur Plannen bij de Defensiestaf (DS/DPLAN). Heeft die functie ook te maken met uw rol in de Raad voor de Kustwacht?

Mijn functie binnen de Raad voor de Kustwacht (gevormd door afgevaardigden van de betrokken ministeries en diensten) heeft niet te maken met de dagelijkse aansturing, maar gaat meer over de planmatige discussies, over de richting die wij als Nederlandse overheid, en in het bijzonder Defensie, voor de Kustwacht zien. De discussie over de strategische richting wordt binnen de Raad besproken. Door de functie die ik heb, kan ik daar vanuit Defensie een nuttige rol vervullen.



U bent Directeur Plannen. Kunt u toelichten wat dat inhoudt?

Daarvoor moet ik de structuur op het ministerie ook schetsen. De Commandant der Strijdkrachten, de CDS, heeft als hoogste militair een aantal rollen. Zo is hij corporate operator, oftewel degene die alle missies van Nederlandse militaire eenheden in binnen- en buitenland aanstuurt. De Directeur Operaties (DDOPS) geeft daar voor de CDS invulling aan. De CDS is ook corporate allocator, oftewel degene die de financiële middelen (exploitatie) verdeelt zodat de Marine, Landmacht, Luchtmacht, Marechaussee, Defensie Materieel Organisatie en het Commando Diensten Centrum de benodigde activiteiten kunnen ontplooiën waarmee de inzetbaarheidsdoelstellingen van Defensie bereikt moeten worden. De Directeur Aansturing Operationele Gereedstelling (DDAOG) is er namens de CDS verantwoordelijk voor dat de gevraagde inzet van mensen en middelen ook mogelijk is als het nodig is. Ten slotte is de CDS de corporate planner oftewel degene die nadenkt over en voorstellen doet voor de omvang en samen-

stelling van de krijgsmacht. Hij denkt in die hoedanigheid na over het soort mensen dat nodig is, en in welke aantallen, en welke capabilities zij moeten hebben om de missies, ook in de toekomst, succesvol te kunnen uitvoeren. Om de gewenste capabilities uiteindelijk om te kunnen zetten in spullen waarmee de militairen kunnen opereren, is uiteraard ook investeringsbudget nodig. De DDPLAN vult deze corporate planner taken namens de CDS in. Het is dus initieel mijn taak om operationele concepten te ontwikkelen voor maritiem, land- en luchtoptreden. Anders gezegd denken we dan na over hoe Defensie over vijf tot vijftien jaar wil kunnen opereren, gegeven alle veranderingen in de wereld. Het soort van operaties is onder meer afhankelijk van de ontwikkeling van de dreiging en het soort van operaties waaraan Nederland wil kunnen deelnemen.

Als je de operationele concepten hebt geformuleerd, moet je vervolgens vaststellen welke capabilities daarvoor nodig zijn. Dat zijn niet alleen de spullen, maar juist ook de mensen en de wijze van optreden, ofwel hoe je mensen en spullen inzet. Bij de Luchtmacht en de Marine (exclusief de mariniers) zie je een voortschrijdende verschuiving van mens naar techniek. Voorbeelden zijn onbemande vliegtuigen (unmanned aerial systems, kortweg UAS) en steeds kleinere bemanningen bij oorlogsschepen door slimme ontwerpen en automatisering. Bij de grondgebonden eenheden, de Landmacht en het Korps Mariniers, is dat lastiger omdat de mens zelf daar voor een belangrijk deel de 'fighting capability' is. Dat kan dus niet altijd met minder mensen.

Vervolgens adviseer ik de CDS over hoe we de investeringsgelden verdelen om die verschillende capabilities te kunnen realiseren op basis van de operationele behoeftestellingen. Deze gelden gaan vervolgens voor het grootste deel naar de Dienst Materieel (DMO) en voor infrastructuur naar het Commando Dienstencentra (CDC).

Vervult u die functie Defensiebreed of alleen voor Marine?

Zoals alle functies in de Bestuursstaf waar ik onderdeel van uitmaak, is dit "paars" georganiseerd. Voor alle krijgsmachtdelen dus.

Is deze expertise van toepassing op uw werkzaamheden bij de Raad voor de Kustwacht?

Hoewel de uitvoerende partijen ook worden vertegenwoordigd, zitten in de Raad voor de Kustwacht met name de beleidsverantwoordelijke afgevaardigden. Operationeel beleid was een onderdeel van mijn functie toen ik nog DOBBP was. Dat wordt nu bij Defensie vanuit de nieuwe Hoofddirectie Beleid geformuleerd, maar dat betekent niet dat ik mijn rol in de Raad voor de Kustwacht niet meer zou kunnen vervullen. Je zou kunnen zeggen dat iemand van die nieuwe Hoofddirectie Beleid nu mijn taken in de Raad zou kunnen overnemen, maar dat is nog niet als zodanig besproken. Vanuit de historie is het dus logisch dat degene die bij Defensie op deze stoel zit, afgevaardigde is in de Raad voor de Kustwacht.

Kan het feit dat de Bestuursstaf 'paars' georganiseerd is ook betekenen dat uw opvolger niet van de Marine maar van een van de andere krijgsmachtdelen afkomstig is?

Dat was al het geval met mijn voorganger, dat was een Luchtmachtgeneraal. De Kustwacht valt operationeel natuurlijk onder de Marine, maar daarmee dus onder Defensie als geheel. Kustwachtmedewerkers zijn bijvoorbeeld grotendeels in dienst van de Marine, maar vanuit beleidsmatig oogpunt is er geen reden om vanuit DPlan een Marineofficier naar voren te schuiven voor de Raad voor de Kustwacht.

De schepen van de Kustwacht vallen voor een groot deel onder de Rijksrederij. Zou dit in de toekomst ook anders georganiseerd kunnen worden? Zouden dit bijvoorbeeld ook schepen van de Marine, de beheerder van de Kustwacht, kunnen zijn?

Zaken groeien vaak historisch op een bepaalde manier tot wat het nu is. De Rijksrederij valt onder Rijkswaterstaat en daarmee onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

U hebt niet het idee dat Defensie dit naar zich toe zou willen trekken?

Nee, daar heb ik geen aanwijzingen voor. Je weet natuurlijk nooit hoe zaken lopen. In andere landen is de Kustwacht anders georganiseerd. Mocht daar in Nederland behoefte aan zijn, dan zou dat kunnen betekenen dat het beheer van de schepen ook anders ingericht wordt. Op dit moment is daar geen sprake van.

De Kustwacht is bezig met een zogenoemde vervangingsstrategie. Bent u daar ook bij betrokken?

We hebben in april jl. in de Raad een eerste blik geworpen op het document dat de Directeur Kustwacht de 'Visie Kustwacht 2020' noemt. Daarin staan een paar dingen die voor alle leden van de Raad onomstreden zijn. De voornaamste daarvan is dat de Noordzee, ofwel het belang van de Noordzee voor Nederland, centraal staat voor de Kustwacht. Ook in de toekomst. Ten tweede hebben wij gesproken over de structurele betaalbaarheid van middelen. We zullen na moeten denken over hoe we een structuur kunnen bedenken die borgt dat de benodigde middelen, bijvoorbeeld schepen en vliegtuigen, betaalbaar blijven. Je moet daarbij niet alleen opschrijven wat voor materieel je wil hebben. Je moet mijn inziens kijken naar je operationele concept. Het lijkt er nu op dat patrouilleren op de Noordzee 24 uur per dag/zeven dagen per week in de toekomst mogelijk op een andere manier ingevuld kan worden. De mogelijkheden om informatie te verzamelen over wat er allemaal op die Noordzee gebeurt, nemen mede door de technologische ontwikkelingen toe. Dat kan bijvoorbeeld via schepen, vliegtuigen, bakens of via radarstations en satellieten. Als je dan op basis van al die informatie ziet dat er op zee iets moet gebeuren; handhaving, controle, dan wel het redden van mensen, kun je op basis van die informatie wellicht beter en sneller op dat moment de benodigde mensen en middelen naar zee sturen om daar te doen wat nodig is. Dat kan dus efficiënter zijn dan constant op zee te zijn. Voorwaarde is wel

dat de communicatie gegarandeerd is. Als je altijd op zee bent, moet je ook maar net op de goede plek zijn. Dit zijn onder andere onderwerpen waarover gesproken wordt. Ik schrijf die visie niet, dat doet de Directeur Kustwacht, maar ik heb net als de andere leden van de Raad wel een adviseerende rol.

Als zo'n andere manier van opereren op zee geïmplementeerd zou worden zouden de eenheden ook anders georganiseerd moeten worden.

"Zou worden" is hier goed gebruikt want dit staat nog lang niet vast, maar dat klopt wel ja. Schepen en vliegtuigen zouden dan ingezet kunnen worden in een meer reactieve mode dan in de proactieve mode zoals nu gebeurt. Dat zou dan kunnen betekenen dat er andere schepen nodig zijn die misschien sneller zijn of op meerdere plekken gestationeerd zijn. Daar moeten we allemaal nog over nadenken, maar hieruit wordt duidelijk dat materieel vervangen, zonder een visie op de Kustwacht in de toekomst, geen zin heeft. Pas als je nagedacht hebt over hoe die Visie2020 vorm moet krijgen -dat is overigens nog niet eens zo ver in de toekomst-, kun je gaan bekijken met welke middelen je dat het beste kunt doen. In die zin zijn er veel overeenkomsten met mijn dagelijkse werkzaamheden bij Defensie. Daar streven we er ook naar dat de middelen ook de visie en het operationeel concept volgen.

Zouden de Marine en de Luchtmacht op dat moment wellicht wel een grotere rol op zich kunnen gaan nemen?

Dat zou op zich kunnen, maar nogmaals, Defensie draagt bij aan Kustwachttaken en wie weet verandert er nog het nodige aan wie wat bijdraagt. Ik kan mij echter op dit moment nog niet voorstellen dat de Directeur Kustwacht, anders dan in tactisch operationele zin, zeggenschap gaat krijgen over eenheden van de Marine of de Luchtmacht.

Zouden onbemande vliegtuigen ook in die toekomstvisie kunnen passen?

Ja, waarom niet? Helikopters blijven nodig voor reddingsoperaties op zee. Het is waarschijnlijk dat vliegtuigen ook ingezet blijven worden om een groot gebied mee af te kunnen zoeken of controles uit te voeren, maar het zou een idee voor de toekomst kunnen zijn om luchtverkenning ook deels met onbemande vliegtuigen uit te voeren. Die kunnen bijvoorbeeld veelal langer in de lucht blijven

Is dat op dit moment al mogelijk?

Technisch zou het wel kunnen, maar het is in het Europese luchtruim nog niet georganiseerd. Maar als je praat over de toekomst van luchtverkenning, zal de inzet van onbemande vliegtuigen daar zeker een grotere rol gaan spelen. Het is gemiddeld genomen ook goedkoper dan bemand vliegen. Er zijn natuurlijk ook wat nadelen, ze zijn bijvoorbeeld weergevoeliger dan bemande vliegtuigen, maar ontegenzeggelijk gaan onbemande systemen een grotere rol spelen in de komende decennia. Nogmaals, dit zijn op dit moment gedachten, ik wil de Directeur Kustwacht niet voor de voeten lopen in zijn denk-

proces. Hij is degene die met zijn visie op de toekomst komt. In de Raad praten wij daar vervolgens over en als dat wordt geaccordeerd is er een nieuw richtsnoer voor de toekomst van de Kustwacht.

Denkt u dat het zo blijft dat het materieel uit zoveel verschillende kanten blijft komen? Er worden schepen gehuurd van de Rijksrederij en er is materiaal van de betrokken ministeries.

De huidige wijze waarop we dat georganiseerd hebben, is voortgekomen uit het feit dat er allerlei verschillende diensten zijn, die al eigen middelen hadden. Dat is overigens ook een logische keuze geweest. Als je nu een Kustwacht zou beginnen zou dat beslist anders opgezet worden. Dat zou wellicht efficiënter georganiseerd kunnen worden. Iedereen zou dan kunnen besluiten om een bepaalde hoeveelheid geld in te leggen en daarmee te opereren. Ik ben ervan overtuigd dat dat een ander model zou opleveren dan we nu hebben.

Is het een streven om tot zo'n organisatie te komen?

Je moet voorkomen dat de discussie over de zeggenschap en van wie het materieel afkomstig is, in de weg komt te staan van het succes dat er wel degelijk op dit moment al is. Met dat succes bedoel ik dat de Kustwacht steeds effectiever is, ook in de huidige constructie.

Die discussie wordt dus niet gevoerd?

Direct niet, maar indirect wordt daar wel over gesproken. Dat gebeurt dan vaak op een moment dat materieel vervangen moet worden. Je kunt je voorstellen dat materieel steeds meer centraal gekocht of verworven gaat worden, dat zou in lease- of huurconstructies kunnen zijn, maar ook anders georganiseerd kunnen worden. De Kustwacht zou dan nog steeds geen eigenaar zijn van een schip maar heeft dan in zekere zin wel eigen middelen doordat de inzet van zo'n schip centraal vanuit de Kustwacht gefinancierd zou kunnen worden als de betrokken ministeries er vooraf geld voor bij elkaar gelegd hebben. Een voordeel van huren is dat je voor gebruik kan betalen, je hoeft dan geen eigenaar te zijn. Dat kan een groot voordeel zijn. Wie weet gaat de Kustwacht er dan wel echt anders uitzien. Als je je materieel helemaal ge-outsourced zou hebben kan de Directeur Kustwacht kort schakelen met het bedrijf dat het materieel levert. Het idee om de gebruiker te laten betalen, is al besproken in de Raad voor de Kustwacht. Nu zie je dat de ministeries die materieel hebben en leveren niet meer betalen voor wat zij zelf al leveren. Als je met elkaar zou gaan afspreken om de schepen die we in de toekomst, bijvoorbeeld in een reactieve rol, langs de kust klaar hebben liggen vooraf gezamenlijk te financieren, zou de manier waarop Kustwacht georganiseerd is er toch wat anders uit gaan zien. Als voorbeeld zou voor handhaving de rekening dan kunnen gaan naar het Ministerie van Veiligheid&Justitie en voor het garanderen van de veiligheid op zee naar I&M. De verantwoordelijke ministeries krijgen dan de rekening voor de taken en uren die zij ervoor maken. Als het informatiegestuurd optreden daar aan gekoppeld zou kunnen worden, zou de Kustwacht nog efficiënter kunnen worden dan zij nu al is.

Belgisch vissersvaartuig strandt bij storm in Petten



Op 17 oktober jl., rond 4.30 uur, meldde het Belgische vissersvaartuig "Zeldenrust" (de Z-75) dat het een net in de schroef had gekregen en op de kust dreigde te verdagen. Even later strandde het schip op een strekdam bij Petten, vrijwel tegenover het boothuis van KNRM Petten. Door het Kustwachtcentrum werden direct de reddingboten van de KNRM stations Petten, Egmond aan Zee en Den Helder gealarmeerd, alsmede de Kustwacht sleepboot "Ievoli Amaranth." Aan boord bevonden zich drie opvarenden. Al snel was duidelijk dat de reddingboten en de sleepboot niets konden uitrichten. Bij laag water zijn medewerkers van



de KNRM aan boord gegaan om de situatie in ogenschouw te nemen. De bemanning wenste aan boord te blijven. Door de sterke wind en het opkomende water lag het schip gevaarlijk te stoten op de stenen. Eerst raakte de brandstoftank lek, wat een sterke gasolielucht op de dijk opleverde. Toen ook de machinekamer volliep, wenste de bemanning toch van boord gehaald te worden. Dat kon alleen nog maar met behulp van een helikopter. De dagen daarop is een aantal malen getracht het schip los te trekken. Bij de derde poging lukte dat en is het vaartuig naar IJmuiden gebracht.

Oefening Dynamic Mercy in voorbereiding

Eenmaal in de twee jaar vindt de Search and Rescue oefening Dynamic Mercy Atlantic plaats. Dit is een van de oudste SAR-oefeningen onder de vlag van de NAVO. Als sinds 1980 wordt deze oefening gehouden, eerst onder de naam Bright Eye, sedert 2002 onder de naam Bold Mercy en sinds een jaar of drie geleden onder de naam Dynamic Mercy. De deelnemende landen zijn Groenland, IJsland, de Faeröer Eilanden, Noorwegen, Denemarken, Duitsland, Nederland, België, Schotland en Engeland. Al deze landen hebben de SAR-verdragen van Chicago 1947 (aeronautisch) en Hamburg 1979 (maritiem) getekend. Eigenlijk wordt deze oefening ieder jaar gehouden, het ene jaar in de Atlantic, het andere jaar in de Baltic.

Het doel van de oefening is om de grensoverschrijdende samenwerking en coördinatie te beoefenen en te bevorderen tussen de RCC's van de betrokken landen in de noordelijke NAVO regio. Het gaat hierbij vooral om de coördinatie van een oefening, de verdeling van de taken tussen de RCC's, de inzet van de eigen en elkaars middelen en het maken en vergelijken van zoekgebieden. De buurlanden oefenen met elkaar en daarom is het gebied verdeeld in drie delen; Noord, Midden en Zuid (syndicates genaamd). Het heeft

uiteraard geen zin dat Nederland oefent met bijvoorbeeld IJsland. Onze oefenpartners zijn Engeland, België en Duitsland. Soms komt hier ook Denemarken bij.

De oefeningen worden gehouden in mei 2014. Ongeveer zeven maanden daaraan voorafgaand komen de landen bij elkaar tijdens een Main Planning Conference (MPC). Hier maken en bespreken de syndicates hun scenario's en worden de data van de oefeningen vastgelegd. Aan het einde van de meeting worden alle scenario's gepresenteerd aan de voltallige vergadering. Hierdoor leren de syndicates ook van elkaar.

Nederland was dit jaar de gastheer van de Main Planning Conference. Deze is gehouden van 7 tot en met 10 oktober in het Golden Tulip Hotel in Alkmaar. Nederland zal met zijn buurlanden oefenen op 13 mei 2014, met als uitwijldatum 20 mei. Vrij kort daarna vindt de debriefmeeting plaats. Daar komen alle deelnemende landen weer bij elkaar om de resultaten en de conclusies van de oefeningen te bespreken. Deze meeting zal plaatsvinden van 3 tot en met 6 juni in Stavanger, Noorwegen.

Ellen Visser, de nieuwe voorzitter van het Kustwachtvierverschap

Ellen Visser is sinds de zomer van 2013 voorzitter van het Kustwachtvierverschap (KW-4). Daarnaast is zij ook een van de leden van de Raad voor de Kustwacht. Kustwacht op Koers reisde niet helemaal af naar haar standplaats Middelburg, maar sprak met mevrouw Visser af in het Rijkswaterstaatgebouw in Utrecht.

Mevrouw Visser, u bent nieuw in Kustwachtverband en met een voorzitter van het Vierverschap. Hoe is dit zo gekomen en wat zijn de taken van het KW-4?

Vorig jaar is er opnieuw bekeken hoe de sturing van de Kustwacht in elkaar steekt, wie in welk gremium zit en wat de rollen van die verschillende gremia zijn. Het KW-4 fungeert daarbij als dagelijks bestuur en de Raad is meer een Raad van Toezicht. In het Vierverschap zitten verder het ministerie van Veiligheid en Justitie (V&J), het ministerie van Defensie en de Kustwacht zelf. Omdat het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) beleidsverantwoordelijk is voor de Kustwacht, levert I&M de voorzitter van dit dagelijks bestuur. Daarin bespreken wij de dagelijkse zaken en bereiden we de agenda en stukken voor de Raad voor. Mijn voorganger als voorzitter, Johan Jacobs, was hoofd-ingenieur-directeur (HID) van Rijkswaterstaat Noordzee, dat nu Rijkswaterstaat Zee en Delta heet. Bij het ingaan van deze veranderingen is besloten om het takenpakket binnen Zee en Delta anders in te delen. Daardoor zijn Kustwacht en Incidentenbestrijding bij mij komen te liggen en was het logisch dat ik ook voorzitter van het Vierverschap zou worden.

Welke zaken spelen er bijvoorbeeld op dit moment?

De afgelopen vergadering hebben wij gekeken naar de uitvoering van de jaarplannen 2013 en de voorbereiding van de jaarplannen voor 2014. Dat zijn het activiteitenplan, het handhavingsplan en het dienstverleningsplan. Wij kijken bijvoorbeeld of de uitvoering op schema loopt, welke ontwikkelingen in 2014 in de plannen verwerkt moeten worden en hoe we de plannen kunnen verbeteren. Daarnaast hebben we veel aandacht besteed aan de totstandkoming van de visiedocumenten voor de toekomst van de Kustwacht. Dit is de door de Directeur Kustwacht geïnitieerde Visie2020.

U bent bij Rijkswaterstaat Directeur Netwerkmanagement. Wat houdt deze functie in?

Omdat uit te kunnen leggen moet ik ook kort de Rijkswaterstaatsorganisatie beschrijven. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de grotere infrastructurele netwerken van Nederland (zoals wegen, vaarwegen en watersystemen als dijken en dammen). Er is voor gekozen om een aantal taken landelijk te bundelen, bijvoorbeeld het uitvoeren van aanleg- en onderhoudsprojecten en het verzorgen van



het verkeersmanagement. Daarnaast hebben wij ook een zevental regionale vestigingen die verantwoordelijk zijn voor het beheer van deze netwerken – nu en in de toekomst. Die regionale vestigingen vormen het gezicht naar de omgeving en naar de gebruiker. Voorheen was het onderscheid tussen zogenoemde droge en natte netwerken belangrijk, nu kijken we nu meer naar het onderscheid tussen het dagelijks beheer versus wat er nodig is voor toekomstig beheer. De Directie Netwerkmanagement houdt zich vooral bezig met dat dagelijkse beheer. Wij zorgen ervoor dat in het hier en nu de prestaties op onze netwerken optimaal zijn.

Dat geldt dus voor Rijkswaterstaat in zijn geheel, niet alleen voor Zee en Delta?

Ja dat klopt, dat geldt voor alle 7 regio's.

U zei al even dat Rijkswaterstaat Noordzee is omgevormd tot Rijkswaterstaat Zee en Delta. Wat houdt deze verandering in en wat zijn de voordelen van de samenvoeging van Rijkswaterstaat Noordzee en Rijkswaterstaat Zeeland?

Het samenvoegen van Rijkswaterstaat Noordzee en Zeeland is voor mij een logische gedachte omdat op die manier heel veel operationele zoutnautische kennis en ervaring bij elkaar wordt gebracht. Vanuit de voormalige Dienst Zeeland is er onder andere veel kennis over zeescheepvaart over de Waddenzee. Daar kunnen de diensten die over de Noordzee

gaan hun voordeel mee doen. Dat geldt ook vice versa. Zee en Delta is een bijzondere eend in de Rijkswaterstaatbijt.

Gaat Zee en Delta alleen over de waterwegen?

Op de Noordzee natuurlijk wel, daar zijn immers geen wegen. Maar in het Deltagebied zijn wij ook verantwoordelijk voor het wegnnet, tunnels, sluizen, dijken en dammen. Het percentage van het werk dat over water gaat, en met name zout water, is wel heel hoog als je het vergelijkt met de andere regionale vestigingen van Rijkswaterstaat.

Heeft het feit dat u zich richt op het dagelijks beheer ervoor gezorgd dat u zich, als voorzitter van het KW-4, bezighoudt met het dagelijks bestuur van de Kustwacht?

Ja, in mijn takenpakket zit ook incidentenbestrijding, de combinatie ligt dan voor de hand. De focus in mijn werk ligt erop om de dagelijkse taken van Rijkswaterstaat zo goed mogelijk uit te voeren. De Kustwacht past daar met incidentenbestrijding en Search and Rescue heel goed bij.

U zei vooraf al dat u niet eerder direct met de Kustwacht te maken hebt gehad.

Van een afstand wel hoor. Vanuit Rijkswaterstaat Zeeland, waar ik vandaan kom, hebben wij natuurlijk ook te maken gehad met incidenten waarbij de Kustwacht te hulp schoot. Maar dat ik echt een inkijkje krijg in wat de Kustwacht wel en niet doet en hoe zich dit internationaal verband verhoudt, is pas sinds ik mijn nieuwe rol op mij heb genomen.

Was u wel al voor de samenvoeging van de directies Zee land en Noordzee Directeur?

Ja, ik was sinds 2009 Directeur Wegen en Verkeer en Realisatie Infrastructuur in Zeeland. Daar hield ik mij onder meer bezig met projectuitvoering, het aanleggen van wegen en waterwerken.

Betekent dat dat u de Kustwacht ook in praktische zin beter moet gaan leren kennen? Ofwel, gaat u ook meevaren op een Kustwachtschip of vliegen in de Dornier?

Jazeker, dat vind ik behalve nuttig en interessant ook erg leuk. In een Dornier heb ik meegevlogen lang de Nederlandse kust en de ankergebieden. Dat geeft ook een goed beeld van wat een patrouillevlucht nu echt inhoudt. Ik heb een rondleiding gekregen op het Kustwachtcentrum in Den Helder en ben van plan om ook een keer te gaan varen.

In een ander interview vroegen wij de SBN Bauer, lid van de Raad voor de Kustwacht, naar zijn ideeën over de strategie van vervanging van mens en materieel in de toekomst. Zijn daar bij Rijkswaterstaat, waar de Rijksrederij tenslotte ook onder valt, ook gedachten over?

Die gedachten spelen bij Rijkswaterstaat ook, maar in Kustwachtverband kun je eigenlijk niet stellen dat Rijkswaterstaat daar eigen ideeën over heeft. Deze gesprekken vinden

in gezamenlijkheid plaats. De Raad voor de Kustwacht is de meest geëigende plaats daarvoor. De samenwerking tussen de diensten vind ik een bijzondere verworvenheid, al is het niet altijd eenvoudig om samen de stip aan de horizon te bepalen. Toch slagen wij er naar mijn mening wel goed in om niet direct in middelen te denken, maar eerst te beslissen wat de Kustwacht zou moeten doen en vervolgens te bepalen wat daarvoor nodig is. De middelen en van wie die afkomstig moeten zijn kun je daar dan op afstemmen. Het moet niet andersom gaan. Als alle partijen het eens zijn over wat de Kustwacht moet kunnen, is de verdeelsleutel over wie wat moet 'leveren' eenvoudiger te maken.

Onderaan de streep kun je stellen dat dit unieke samenwerkingsverband geld oplevert voor Nederland, het is uiteindelijk door de samenwerking een stuk effectiever en goedkoper dan wanneer elke dienst zijn eigen gang zou gaan.

Merkt u dat de verschillende betrokken partijen verschillende ideeën hebben over die toekomstvisie?

Dat valt heel erg mee. Je kunt de taken van de Kustwacht beter verdelen in aan de ene kant dienstverlening en aan de andere kant handhaving, dan in wat van wie moet komen. De ideeën die je dan terugziet van de verschillende diensten komen voor een heel groot deel overeen. In de uitwerking van de visie kijken wij niet alleen of we de huidige taken nog beter zouden kunnen uitvoeren, maar ook of er binnen de huidige samenwerking wellicht taken zijn die toegevoegd zouden kunnen of moeten worden, of dat er nieuwe taken met nieuwe partners kunnen worden uitgevoerd. Zo kun je het model van de Kustwacht in een aantal stappen optimaliseren.

Zijn er taken waarvan nu al bekend is dat ze zullen worden uitgebreid?

Nee, niet direct, hoewel het wel in de lijn der verwachtingen ligt dat bij handhaving informatiegestuurd optreden een grotere rol zal krijgen.

Zou het ook een gedachte kunnen zijn om een deel van de middelen direct bij de Kustwacht onder te brengen in plaats van deze van de diverse diensten afkomstig te laten zijn?

Dat zou eventueel wel kunnen, maar of dat gaat gebeuren en of dat een goed idee is, is in deze fase nog moeilijk te zeggen. De Rijksrederij is al een bundeling van krachten. Als je daar dan weer een deel gaat uithalen en dit gaat onderbrengen bij de Kustwacht zou dit ook juist minder efficiënt, maar vooral ook duurder kunnen zijn. We zijn vanuit Rijkswaterstaat nu bijvoorbeeld wel in gesprek met de Kustwacht over de detachering van mensen. Het is ook al door anderen genoemd, maar leasen van middelen is daarnaast ook een serieuze optie. Het is een vraag die wat mij betreft pas in de laatste fase beantwoord hoeft te worden. Voorop staat nu dat de neuzen voor wat betreft de Visie 2020 dezelfde kant op komen te staan.

10 vragen aan Coen Blijlevens

Functie: Chef luchtwaarnemer Kustwachtvliegtuigen



1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik ben sinds eind 2012 Chef luchtwaarnemer Kustwachtvliegtuigen. In die rol vertegenwoordig ik de luchtwaarnemers (LW) en missioncommanders (MC) van alle diensten richting de Kustwacht. Ook probeer ik ervoor te zorgen dat de door ons geleverde output aan de kwaliteitsnorm van de Kustwacht voldoet. Daarom heb ik nauwe banden met ondermeer het MIK-NL. Daarnaast ben ik instructeur en draag ik mede zorg voor het opleidingstraject tot LW, MC en instructeur.

2. Wat deed je hiervoor?

Mijn moederdienst is Rijkswaterstaat waar ik in 1989 ben begonnen als waarnemer op de schepen van de voormalige Dienst Noordzee (nu Zee en Delta). In 1993 ben ik begonnen met het uitvoeren van vluchten voor de Kustwacht. Toen deed ik naast het vliegen van alles wat met handhaving van vergunningen te maken had (WVO/ontgrondingen e.d.). Ook speelde de afdeling waar ik destijds voor werkte (AMO later WSH) een grote rol in de incidentenorganisatie op en rond de Noordzee (onder meer oliebestrijding op zee en kust). Een opruimactie die ik mezelf nog goed herinner was die met 10-duizenden aangespoelde gifzakjes (Apron+).

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

Ik ben van mening dat de Kustwacht onder leiding van de huidige directeur op meerdere vlakken stevig aan de weg timmert. De samenwerking tussen de verschillende diensten zal hierdoor nog beter en hechter worden. Ook zal de Kustwacht doorgroeien tot een Maritime Operations Centre waardoor er actiever en slagvaardiger kan worden opgetreden. Terwijl ik deze vragen beantwoord, wordt er een concreet plan gemaakt om de vijf luchtwaarnemers van Rijkswaterstaat begin 2014 te detacheren bij de Kustwacht. Voor wat betreft de vluchtuitvoering denk ik dat in de

toekomst een gedeelte onbemand zal plaatsvinden maar ook dat bemand vliegen altijd zal blijven bestaan (SAR/incidenten/IGO). Ik ben flexibel van aard dus hoop in dat proces mijn steentje te kunnen blijven bijdragen.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Ik verwacht van collega's dat ze primair positief, meewerkend, flexibel en sociaal van instelling zijn. Ook verwacht ik dat er open kaart wordt gespeeld en dat er gezegd wordt waar het op staat (zowel positief als negatief).

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

Om te beginnen de geografische positie van het Kustwachtcentrum...veel te ver van Brabant!! Ik zou graag zien dat de verschillende disciplines elkaar beter leren kennen waardoor er meer wederzijds begrip ontstaat. Door de grote geografische afstanden tussen de verschillende disciplines is er te weinig 'live' contact met elkaar waardoor onbekend vaak onbemand lijkt te zijn. Een oplossing in deze zou ik zo 1, 2, 3 niet weten.

6. Wat zijn je hobby's?

Als tiener heb ik een aantal jaren met veel plezier aan wedstrijdzwemmen gedaan. Al mijn hele leven ben ik bezig met muziek en heb ook 12 jaar in een rockband gespeeld als gitarist. Door het hele land hebben we in kroegen opgetreden...erg leuk! Ik vind het ook erg leuk om te koken, maakt me niet uit wat. Ook squash ik al zeer geruime tijd twee keer per week om toch ook nog iets aan mijn lichamelijke conditie te doen.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Aan niets eigenlijk...

8. Wat niemand over mij weet..

Ik klus regelmatig en maak vaak dingen van hout zoals tafeltjes, kastjes en bankjes. Dan kan ik redelijk pietluttig zijn, in de zin van perfectionistisch...

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

Dan voel ik mij daar thuis. Ik heb eigenlijk alleen maar fijne collega's binnen de diensten waar ik mee te maken heb (vliegers en waarnemers). Ook realiseer ik mij dan wat voor mooie baan ik heb!

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

Aan Kjeld Gunderson, chefvlieger Kustwachtvliegtuigen. Om zo een nóg completer beeld te krijgen van de operatie rondom het Kustwachtvliegtuig.

Kustwachtcolumn

door Ed Veen, directeur Kustwacht

Column Ed Veen, Directeur Kustwacht
Kerstwens en vooruitblik naar 2014

Beste vrienden en vrijwilligers:

De afgelopen maanden is men op strategisch niveau in het kustwachtverband druk bezig geweest om de Visie voor de Kustwacht 2020 af te ronden. Nu deze "stip op de horizon" op 6 november door de Raad voor de Kustwacht is aangenomen, zal deze concreet gemaakt moeten worden. Het getal 2020 geeft aan dat dit enige tijd vergt. Niet alleen omdat we volgens een nieuw concept gaan opereren maar ook omdat de overheid krap bij kas zit. In zo'n situatie kan men problemen niet afkopen en zullen de partners maximaal gebruik moeten maken van creativiteit en kennis van de mens in alle betrokken organisaties. Dat is een uitdaging die mij aanspreekt. In mijn ogen staan daarbij drie uitgangspunten centraal: zingeving, meesterschap en autonomie. Wat bedoel ik daarmee?



De kracht van mensen zit 'm in wat hen beweegt: wat ze willen, wat ze leuk vinden, waar ze hun bed voor uitkomen. Kortom, waar hun passie ligt. In het Kustwachtverband zijn we betrokken bij het water en is onze passie simpel gezegd: "het beschermen en redden van mensen of het pakken van criminelen". Dat is onze zingeving en daar willen we goed in zijn. Maar hoe wordt je ergens goed in? Een filosoof formuleerde het als volgt: "Om ergens goed in te zijn, wil je een hogere graad van vakmanschap bereiken vanuit het besef dat meesterschap zich kenmerkt door de moed leerling te blijven". In mijn ogen betekent dat dat we in dit proces naar 2020 continu blijven leren. Het nieuwe concept, veranderende verwachtingen en de technologische ontwikkelingen zullen we met elkaar moeten onderzoeken om te bepalen wat de beste weg voorwaarts is gegeven de financiële beperkingen. Belangrijk is dat een ieder daarbij op basis van zijn vakmanschap bijdraagt en uiteindelijk autonomie krijgt in de uitwerking juist vanwege dat vakmanschap. Deze drie eenheid is in mijn ogen de cocktail die ons verder brengt en zo kan je ook naar Kerst kijken.

Kerstfeest is voor velen niet meer dan een jaarfeest, waar we geld en moeite besteden aan uitgebreide maaltijden en cadeaus. Maar Kerst kan je ook beschouwen als het feest van reflectie en feedback. Voor de viering kan een ieder van uit zijn beste kennis en kunde (meesterschap) op zijn eigen wijze (autonomie) iets geven aan een ander. Niet om er zelf beter van te worden, maar om met elkaar gezelligheid, verbondenheid en bezinning te vinden (zingeving). Dat maakt Kerst bijzonder.

Laat ik afsluiten met het feit dat vele mensen het afgelopen jaar baat hebben gehad bij het optreden van de Kustwacht, zij kunnen weer veilig kerst vieren. In dat kader wil ik u danken voor uw enorme inzet en wens ik u prettige Kerstdagen en een voorspoedig, veilig en gezond 2014!

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

Fotografie: KWC, AVDD, RWS

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl