



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

Speciale editie: Visie 2020

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Visie 2020, werken aan de toekomst
- 6 | APB-dag Kustwacht 2013: inspiratie en vernieuwing
- 7 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon

Voor u ziet u een wat andere Kustwacht op Koers dan u van ons gewend bent. Onlangs werd door onze directeur de Visie 2020 gepresenteerd. De redactie vond dit voldoende aanleiding om van deze editie een speciale Kustwacht op Koers Visie 2020 te maken.

Al sneller dan u van ons gewend bent zijn wij echter al weer bij u terug met een reguliere editie. Volgende maand is er dus weer een rubriek '10 vragen aan', deze keer met Kjeld Gunderson, en interviews met onder andere Huib Konings, Jessica de Lange en Ernesto Wijlands.

Visie 2020, werken aan de toekomst

Al snel na zijn aantreden kondigde Kustwachtdirecteur Ed Veen aan zich middels een visie te richten op de Kustwacht in een veranderende wereld. Deze veranderende wereld uit zich vooral in een steeds drukker wordende Noordzee. Eind 2013 werd deze visie, Visie 2020 geheten, geaccepteerd door de Raad voor de Kustwacht. Kustwacht op Koers vroeg zijn eigen directeur naar de achtergronden van deze visie.

U hebt deze visie, in samenwerking met anderen, in de afgelopen anderhalf jaar ontwikkeld. Wat was de aanleiding?

De voornaamste reden hiervoor was dat een aantal mid-delen aan vervanging toe zijn en dat de Noordzee steeds drukker wordt. In dat kader is het goed om nogmaals stil te staan bij hoe wij dingen doen en waarvoor? Ofwel; kan het effectiever en/of efficiënter? Deze vragen zijn de uitgangspunten van de Visie Kustwacht 2020 geweest. De Raad heeft gevraagd voor de uitwerking van de ontwikkelpaden uit de Visie Kustwacht 2020, inclusief financiële consequenties en tijdspad een plan van aanpak op te stellen.

Heeft dat ook te maken met de toename van het aantal windmolenparken op de Noordzee?

Ja. En dan is het niet eens alleen zo dat de windmolenparken ruimte innemen, waar het normale scheepvaartverkeer vrij van dient te blijven, maar het levert ook veel verkeer van en naar deze parken op. Windmolens vereisen immers onderhoud. Dat betekent dat er verkeer loodrecht op de verkeersbanen gaat komen. Dat is nog puur een verkeerstechnische ontwikkeling. Er is ook een beleidsmatige ontwikkeling die vereist dat we zorgvuldiger met de Noordzee omgaan. Er komen steeds meer zogenaamde Natura 2000 gebieden bij. Daarnaast willen we het aantal lozingen beperken, etc. In dat kader is handhaving van belang. Belangrijk is te constateren dat we de afgelopen jaren een behoorlijk aantal criminele activiteiten hebben blootgelegd, zoals drugstransporten en -transfers en milieudelicten. Als verantwoordelijke voor de veiligheid op de Noordzee is het de taak van de Kustwacht met haar partners om hier zo goed mogelijk tegen op te treden. Dus de toename van de scheepvaart, de hogere eisen ten aanzien van het verantwoord gebruik en de criminele activiteiten hebben er toe geleid dat intensief gekeken is of het efficiënter en effectiever kan.

Maar handhaving is toch al een taak van de Kustwacht?

Jazeker en met de komst van het Maritiem Informatieknooppunt (MIK) zijn wij daar ook steeds beter toe in staat, maar daar willen we graag nog een verbeterslag maken. De Kustwacht had aanvankelijk als primair doel om inlichtingen te geven over Search and Rescue en voor incidentmanagement. Dat blijft zo, maar het wordt steeds duidelijker dat dienstverlening en handhaving nauw met elkaar verbonden zijn. Hoe beter je toezicht op zee houdt, hoe minder onge-

nou juist om dat wij nog beter in kaart brengen met welke schepen er wel iets aan de hand is of kan zijn. Dankzij het ISPS systeem (Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten) is er heel veel kennis over wat schepen vervoeren, uit welk land het personeel afkomstig is, waar de schepen vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Dat hebben wij echter niet voor schepen onder de 300 ton. Dat zal je toch met luchtwaarneming (air surveillance) of het fysiek aan boord stappen moeten doen. Om daar efficiënter in te zijn, gaat de Kustwacht op een andere manier opereren dan tot nu toe gebruikelijk is. Centraal staat dat we op basis



Ook deze gyrocopter wordt op dit moment getest om te zien of hij voor Kustwachttaken ingezet zou kunnen worden.

lukken er zullen gebeuren. Vooral nu, in een economische crisis, kan het zo zijn dat eigenaren van schepen bezuinigen op onderhoud. Dat kan er toe leiden dat reders met onderbezetting, niet gekwalificeerde bemanningen en/of technisch slecht onderhouden schepen opereren. Dat maakt de kans op ongelukken groter. Door hier tegen op te treden worden, beperken we het risico op incidenten. Dat is belangrijk want een incident kan al snel in de miljoenen euro's lopen. Een extreem voorbeeld hiervan is het incident met de Costa Concordia in Italië, waarbij de bergingskosten opgelopen zijn tot meer dan 600 miljoen euro. Als je incidenten kunt voorkomen, bespaar je bergingskosten, SAR-acties en milieuschade.

Betekent dat dat het MIK verder uitgebreid zal worden?

Ja en nee. Het Maritiem Informatieknooppunt is opgezet om informatie te vergaren en op basis van deze informatie de handhaving aan te sturen. In Visie 2020 zijn de informatievergaring en de aansturing nog wat verder ontwikkeld. Het overgrote deel van de schepen vaart van A naar B en is niet interessant vanuit het handhavingperspectief. Het gaat er

van informatie, gedrag, intentie van de gebruiker en risico's de handhavingoperaties willen gaan opzetten. We gaan daarbij steeds meer gebruik maken van moderne technologieën en daarmee ook proberen te besparen op personele en materiële exploitatie.

U sprak eerder op diverse plaatsen, onder andere op de APB-dag, over informatiegestuurd optreden. Is informatiegestuurd optreden deze nieuwe manier van opereren?

Het informatiegestuurd optreden (IGO) is een element van de nieuwe werkwijze. Ik heb het als volgt beschreven: wij willen eerst weten wat er op de schepen speelt, dus de informatie verkrijgen. Vervolgens gaan wij de activiteiten plannen op basis van de risico's die wij voorzien. Als er bijvoorbeeld een bootje ligt te dralen in de buurt van een loodsstation, zal het hoogst waarschijnlijk een loodsboot zijn. Dat kan eenvoudig gecheckt worden en is dan niet verdacht. Anders is het als er een bootje om onduidelijke reden heen en weer vaart tussen een passerend groot schip en de wal. In zo'n geval kan dat een reden voor ons zijn om te willen weten wat

er aan de hand is. Het gaat dan dus deels om de informatie die wij kunnen verkrijgen, maar deels ook om kennis die er al is over bepaalde typen scheepvaart. Ook zijn er nog de reguliere controles omdat we niet van alle schepen informatie hebben en dat geldt met name voor de kleine scheepvaart en pleziervaart.

Is die werkwijze zo afwijkend van de huidige dat de eenheden ook anders uitgerust zullen moeten worden?

Naast het informatieverricht optreden wil de Kustwacht een focus op effect hebben. Een effect kun je op twee manieren bereiken. In de eerste plaats door snel, adequaat en professioneel optreden en in de tweede plaats door gebruik te maken van media en sociale netwerken. In de toekomst zullen we dan ook controles gaan aankondigen, net zoals de politie dat doet bij sommige snelheidscontroles, om de gebruiker hier bewust van te maken. In het nieuwe concept opereren wij meer dan voorheen van land naar zee. Tot nu toe bevonden schepen zich continue op zee. Handhavers slapen dan aan boord, wat geen effectieve werktijd is. In het nieuwe concept onderscheiden wij twee typen operaties: thematisch gestuurde operaties en incident gedreven operaties. Bij thematisch gestuurde operaties wordt van tevoren gepland of we controleren op vaarbewijzen, papieren, of op lading en kun je dit publicitair kenbaar maken. De gebruiker gaat er dan ook meer rekening mee houden dat bepaalde zaken vanaf een bepaalde datum toch echt in orde moeten zijn omdat de controles op dat vlak geïntensiveerd zullen worden. Dit noem ik effect-based operations. Als een visser onder een booreiland vist, moet de boete zodanig zijn dat hij dat serieus zal nemen. Hij zal er over praten met zijn vrienden, in zijn café of zijn club en misschien komt er wel een bericht in het visserijnieuws. Op deze wijze krijgen controles dan nog meer impact op een breder publiek. Incident gedreven operaties betreffen incidenten waarop je als Kustwacht wenst te reageren. Op het moment dat er een incident plaatsvindt, bekijken wij op het Kustwachtcentrum wat er nodig is voor de operatie en zal afstemming met de benodigde diensten plaats vinden om het beoogde effect te behalen. Bij Search And Rescue incidenten is dat de normaalste zaak, maar dat kun je ook voor handhaving organiseren als er iets verdachts gebeurt. Dit concept van opereren heeft als doel om de Noordzee op een efficiëntere wijze veiliger te maken. Daarnaast is het van belang hoe de Kustwacht optreedt. Om het effect hiervan te verhogen zullen operaties veel meer vanuit het Kustwachtcentrum directief worden gestuurd. Er komt een link tussen het Kustwachtcentrum en de eenheden waarbij het Centrum de eenheden informeert over wie ze moeten controleren en welke acties ze moeten uitvoeren. De uitvoering wordt vervolgens door de eenheid gedaan en de verkregen informatie wordt gecheckt in het Maritiem Operatie Centrum. Dat is wezenlijk anders dan het huidige

model, waarbij de eenheden zelf afwegen hoe en waar wordt opgetreden. Hiermee wordt zowel kwalitatief als kwantitatief een verbeterslag gemaakt, omdat alles sneller kan verlopen.

Levert dat nog juridische problemen op?

De zee is juridisch gezien complex. Op hoofdlijnen zijn er drie zones met een verschillend juridisch regime. In onze eigen territoriale wateren (12 mijl) heeft de overheid dezelfde bevoegdheden als op het land. Dus daar kan de Kustwacht vrij eenvoudig optreden. In de daarbuiten gelegen Exclusieve Economische Zone (EEZ, tot ong. 200 mijl) zijn de rechten beperkter. In deze zone kan de overheid toezicht houden op de visserij, mineralenwinning en milieuverontreiniging. Daarbuiten in de zogenaamde "vrije zee", heeft een staat nog maar zeer beperkte rechten. Er mag dan nog opgetreden worden tegen piraterij en slavernij, maar deze zone kennen wij niet op de Noordzee. In het optreden voorziet de Kustwacht drie gebieden. In de territoriale wateren wenst de Kustwacht snel en adequaat te kunnen optreden. Gezien de juridische mogelijkheden is dat goed te doen. Buiten de 12 mijl en in het drukke vaargebied binnen de EEZ, wil de Kustwacht optreden met zogenaamde presence operations (equivalent van blauw op straat). Met andere woorden: tonen dat je regelmatig aanwezig bent, waardoor gebruikers zich twee keer bedenken voordat ze een overtreding begaan. In de daar weer buiten gelegen derde zone is het van minder groot belang om altijd aanwezig te zijn, er is daar ook veel minder scheepvaartverkeer. In deze zone zal de Kustwacht incidenteel optreden en voornamelijk beschouwen wat er aan gaat komen, zodat wij tijdig in positie zijn om op te treden.

Houdt dat dan in dat er andere schepen nodig zijn en wellicht ook een ander soort bemanning?

Zoals eerder gezegd is een aantal platformen aan het einde van hun levensduur en in dat kader kijken we gelijktijdig of we effectiever en ook efficiënter kunnen opereren. Centraal daarin staat de informatiepositie van de Kustwacht. Daartoe integreren we informatie van het AIS-sigitaal (Automatic Identification System) van schepen, satellieten en de walradars. Dit combineren we met informatie uit het ISPS systeem en de databases van de Kustwacht. Zo heb je een goed beeld van waar schepen zich bevinden, waar ze naartoe gaan en welke bijzonderheden ze hebben. Het grote probleem is de scheepvaart onder de driehonderd ton. Zij hoeven geen AIS te voeren, hebben beperkte registratie en hoeven zich vaak ook niet aan het ISPS te houden. Om daar meer over te weten te komen, kun je deze informatie-inwinning aanvullen met luchtwaarneming en/of visitatie per vaartuig. Deze informatie gaat naar het Kustwachtcentrum en daar wordt afgewogen op basis van informatie en/of overtredingen welke vervolgactie benodigd is. Dit is niet afwijkend van het huidige optreden. Waar we graag naartoe willen is dat met name de controles van de kleine scheepvaart en visserij inten-



Of de nadruk zo militair zal zijn bij de interceptors is zeer de vraag, maar de verschillen met de huidige schepen zijn onmiskenbaar.

siever worden omdat daar een beperkt beeld over is. Het mooie is dat nieuwe technieken ons kunnen helpen. Een ideaal middel dat de Kustwacht kan helpen om een beter operationeel plaatje te krijgen, ook qua kosten, is een UAV, ofwel een drone. De regelgeving rondom drones is echter zeer strikt. Er mag in Nederland in het civiele luchtruim niet gevlogen worden met UAV's die meer dan 150 kilo wegen. In het militaire luchtruim gelden andere regels, maar aangezien de Kustwacht in een civiel luchtruim opereert, onderzoeken wij samen met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), de Koninklijke Luchtmacht en private partners of de regelgeving boven zee voor onder meer de Kustwachttaken aangepast kan worden. Met deze spelers is een consortium opgericht en met Europese subsidie voeren wij dit project, genaamd 'Aerica', uit. Dit doen wij in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), aangezien zij de regelgevende autoriteit zijn.

Om dan vervolgens daadwerkelijk actie te kunnen ondernemen, moeten er snelle varende eenheden komen. Deze eenheden noemen we interceptors. Een Interceptor Short Range is een kleine snelle motorboot van maximaal 20 meter die in staat is om snel langsij een verdacht vaartuig te kunnen komen waarna de medewerkers aan boord kunnen gaan om een inspectie uit te voeren. Zo'n boot is specifiek uitgerust om met zijn sensoren schepen te detecteren, contact te leggen met het Kustwachtcentrum en snel en efficiënt boardings te kunnen uitvoeren.

Het idee is dat dit soort eenheden verschillende uitvalsbases hebben. Het grote voordeel van deze eenheden is dat zij, behalve dat ze fors goedkoper zijn dan de huidige eenheden, sneller zijn, direct langsij kunnen komen en minder beslag leggen op het handhavende personeel. Tevens maken deze eenheden het mogelijk om het tempo van opereren fors te verhogen.

Moeten er dan niet meerdere kleinere uitvalsbases komen, meer dan er nu zijn?

Het is de bedoeling dat het nieuwe concept van opereren eerst gevalideerd wordt met een zogenaamde concept demonstrator interceptor. Als het concept werkt, zullen stapsgewijs de bestaande eenheden vervangen worden door interceptors (Short Range/Long Range).

Zitten er ook nadelen aan deze werkwijze?

Het nadeel van zo'n eenheid zou kunnen zijn dat hij niet langdurig op zee kan optreden, maar dat is ook niet meer nodig. De eenheid is wel alleen operationeel wanneer de zee en de wind dat toelaten. Als het hard waait en er geen standaard operaties uitgevoerd kunnen worden, zijn de handhavers aan de wal en kunnen zij voor reguliere taken ingezet worden. Voor hun reguliere Douane, Marechaussee- of politiewerk dus. Dan is er ook geen overbelasting op je partners.

Getekende impressie van hoe een short range interceptor eruit kan komen te zien.



Het is dus niet zo dat deze werkwijze extra inzet vergt van de partners?

Nee, juist niet. Nu is het zo dat als bijvoorbeeld de Visarend uitvaart met handhavers aan boord zij drie dagen en nachten aan boord blijven. Dat is drie etmalen werktijd. Als je van land naar zee gaat opereren, zet je mensen alleen in wanneer dit specifiek nodig en gepland is. Het kan dan wel zo zijn dat er iets meer mensen deze taken moeten kunnen uitvoeren, maar het aantal uren dat nodig is, wordt minder. De inzet als geheel wordt daardoor waarschijnlijk niet meer of minder, maar anders ingevuld.

Met de partners willen wij gaan plannen op welke dagen wij willen varen en welke taken wij dan willen uitvoeren. Daarnaast zal er een eenheid stand-by staan om in het geval van een incident onmiddellijk te kunnen reageren.

Maar wat dan als het te hard waait? Dan kunnen deze eenheden niet op zee zijn.

Dat klopt, maar dat is nu ook het geval. Wij willen ook nog zogenoemde long range interceptors gaan inzetten. Daarmee kun je minder snel aan boord van een schip gaan maar deze is beter tegen weersomstandigheden bestand. Long range interceptors zijn ongeveer 30 meter lang en kunnen indien nodig één à twee nachten op zee blijven. Ze zijn ook flink sneller dan de huidige Arenden. Deze schepen zullen naast de reguliere interceptors ingezet worden. En als er langdurige operaties plaats moeten vinden is er nog de mogelijkheid aan te kloppen bij de Marine.

De schepen die bedoeld zijn voor dienstverleningstaken zoals het Emergency Towing Vessel (ETV) levoli Amaranth, zijn natuurlijk nog altijd op zee voor calamiteiten. En ook de betonningsvaartuigen blijven operationeel.

Alles waar ik hier over spreek, richt zich op handhavingstaken; de dienstverleningstaken blijven ongewijzigd. Wel proberen wij een efficiëncyslag te maken door het aantal taken dat zo'n platform kan doen ook maximaal in te plannen.

De te vervangen schepen zijn dan de Visarend, de Zeearend en de Barend Biesheuvel?

Dat zijn inderdaad de drie handhavende schepen. Het nieuwe concept moet daarvoor een alternatief bieden. Natuurlijk moet eerst worden uitgezocht of dit alles haalbaar is op de manier zoals nu is beschreven. In dat kader zijn er nog forse uitdagingen, want Joint Deployments, die de Barend Biesheuvel vaak ver van huis uitvoert, zijn met het huidige concept niet op te vangen. De evaluatie zal de basis vormen voor verdere besluitvorming over hoe en wanneer schepen vervangen worden. Dit proces vergt minimaal drie jaar. In dat kader zal ook zorgvuldig gekeken worden naar de personele componenten die bij deze schepen betrokken zijn.

Wanneer is het de bedoeling dat die proefperiode ingaat?

Het is de bedoeling dat het nieuwe concept van opereren eerst gevalideerd wordt met een zogenaamde concept demonstrator interceptor. Als het concept werkt, zullen stapgewijs de bestaande eenheden vervangen worden door interceptors (Short Range/Long Range).

Is het de bedoeling dat de te gebruiken capaciteit van de handhavende partners afkomstig blijft? Er komt geen "Handhaver Kustwacht op zee"?

Nee die komt er vooralsnog niet. De handhavers zullen ook in de toekomst afkomstig blijven van de deelnemende partners. Dat wordt niet gewijzigd. Bestuurlijk verandert er ook niets.



Het huidige patrouillevaartuig Barend Biesheuvel.

Blijft het Kustwachtcentrum in deze plannen dan ook opereren op dezelfde wijze als nu?

Nee, dat niet. Nu zijn het Maritiem Informatieknooppunt en het Coördinatie- en Communicatie Centrum nog twee aparte onderdelen, maar deze zullen worden omgevormd tot één Maritiem Operatie Centrum, een MOC. Er komt dan een integraal beeld van wat er op de Noodzee gebeurt, waarbij de Marine waarschijnlijk participeert. Dat is ook in het belang van beide partijen, want de Marine opereert vaak op zee en kan de oog- en oor functie vervullen voor de Kustwacht. Daarnaast kan de Kustwacht met haar kennis en informatie de Marine ondersteunen bij operaties ver van huis. Als een fregat dan een ander Koopvaardijchip moet ondersteunen in een anti-piraterijmissie, kan de Kustwacht snel de bemanningssamenstelling, de lading en de details van het schip leveren. Het MOC is een nieuw concept dat nog volledig ontwikkeld moet worden. Daar moeten we met zijn allen de schouders onder zetten. Een enorme uitdaging, maar een die ik graag aanga. In de komende weken en maanden zal Visie 2020 door middel van diverse media verder bekend gemaakt worden. U wordt hiervan, onder andere via www.kustwacht.nl, op de hoogte gehouden.

APB-dag Kustwacht 2013: Inspiratie en vernieuwing

Op 10 december jl. vond alweer voor de vierde maal de APB-dag Kustwacht plaats. APB staat voor ActiviteitenPlan en Begroting en een deel van de lezingen en workshops stond dan ook in het teken van deze onderwerpen. Omdat kort voor deze dag ook de Visie 2020 door de Raad voor de Kustwacht was geaccepteerd was hier ook ruim aandacht voor.

Nadat het gemêleerd gezelschap, het was opvallend van hoeveel verschillende diensten en partners er genodigden aanwezig waren, in de zaal had plaats genomen, opende Hoofd Bedrijfsvoering Marco Meeuwisse om negen uur de dag.

Directeur Kustwacht Ed Veen ving aan met een inleiding op Visie 2020. Hierin ging hij vooral in op informatiegestuurd en multidisciplinair optreden (zie hiervoor het interview).

Hierna volgde een overzicht door Hoofd Planning, Programmering en Verantwoording Joffrey van Hal van de resultaten op het gebied van dienstverlening en handhaving van 2013.

Marco Meeuwisse nam hierop volgend het ActiviteitenPlan en de Begroting voor 2014 door, waarna ook Edwin van de Pol een inspirerende lezing gaf over de accenten van handhaving binnen het Maritiem InformatieKnooppunt (MIK).

Een APB-dag is beslist niet alléén bedoeld voor informatieoverdracht. Tijdens de koffiepauzes en de lunch werd er kennisgemaakt, bijgepraat en genetwerkt. Niet alleen was de Indische maaltijd van traditioneel hoog niveau, de ijsstaart als toetje zal menigeen nog wel even bijblijven.

De middag was ingeruimd voor diverse workshops waarvan er door een systeem van rouleren door elke deelnemer twee te volgen waren. Met name de presentatie van de Koninklijke Marechaussee over documentcontrole, nagemaakte paspoort-

Een grote diversiteit aan paspoorten



APB-dag

ten mochten bekeken en bevoeld worden, sprak zeer tot de verbeelding.

Als afsluiter was er een gezellige borrel, waarna rond 17 uur iedereen weer huiswaarts keerde. Gezien de reacties van de deelnemers achteraf was al heel snel duidelijk dat er grote behoefte bestaat aan goede interacties en participatie. Dit stimuleert de Kustwacht alleen nog maar meer om aan deze geslaagde APB-dag snel een vervolg te geven.

Een fantastisch dessert



Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

Beste lezers:

Tijdens het EU Coast Guard Functions Forum werd een studie gepresenteerd waarin aangegeven werd dat in de Europese Unie, met haar 28 landen, 316 organisaties bezig zijn met het uitvoeren van kustwachtaken. Als we dan de niet aan zee grenzende landen als Oostenrijk, Luxemburg, Tsjechië, Slowakije en Hongarije gewoon meenemen, betekent dat er gemiddeld per land 11 organisaties bezig zijn met het uitvoeren van Kustwachtaken. Alleen in Nederland gebeurt dat onder één paraplu, door de netwerkorganisatie de Nederlandse Kustwacht. Internationaal heeft Nederland daarmee bestuurlijk een uniek en bijzonder effectief model.

In deze column wil ik stilstaan bij de term samenwerken, want dat is de basis van het Nederlandse model. Samenwerken kan veel opleveren, maar is niet altijd eenvoudig. Mensen en organisaties die samenwerken worden met allerlei uitdagingen geconfronteerd. Ze moeten middelen verwerken, mandaat organiseren, taken verdelen, afspraken maken, impasses doorbreken, een gepaste organisatiestructuur ontwerpen, conflicten bemiddelen, beslissingen nemen, een strategie ontwikkelen, enzovoort.

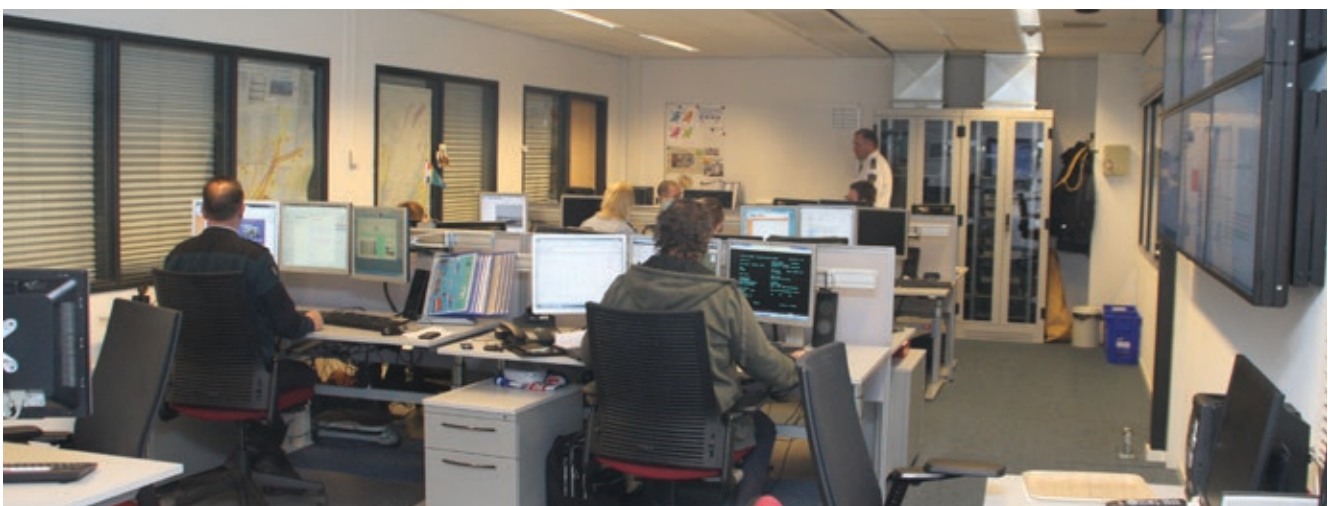
Samenwerkingsverbanden zijn dan ook niet altijd direct succesvol. Beleidsmatig kunnen er goede gronden voor zijn. Maar voor een operationele commandant van een organisatie voelt het vaak als een belemmering als hij aanvragen moet doen bij een andere organisatie of een shared services instituut. Ook een financiële man kan een samenwerkingsverband als verlies beschouwen omdat hij financiële middelen moet afdragen aan deze organisatie voor een dienst en hij dat allemaal weer moet regelen door middel van Service Level Agreements of een contract. 'Samenwerking' brengt vaak bureaupolitieke pijn met zich mee en leidt tot ingrijpende wijzigingen van bestaande organisaties en haar culturen.

Het vertrouwen in het succes van de 'samenwerking' wordt vooral belangrijk geacht voor de top van de organisatie. Immers, zij zullen de verantwoordelijkheid moeten nemen en dragen voor het samenwerkingsverband. Essentieel is dan ook dat beide partijen vertrouwen in elkaar hebben. Nu we gezamenlijk een visie op Kustwacht 2020 hebben, betekent dat dan dat daarmee alle problemen over zijn? Het proces heeft de partijen nader tot elkaar gebracht, maar de fundamentele uitdaging van samenwerking is daarmee niet over. In de literatuur spelen drie essentiële succesfactoren een rol en het is dan ook van belang om deze continue in het oog te houden.

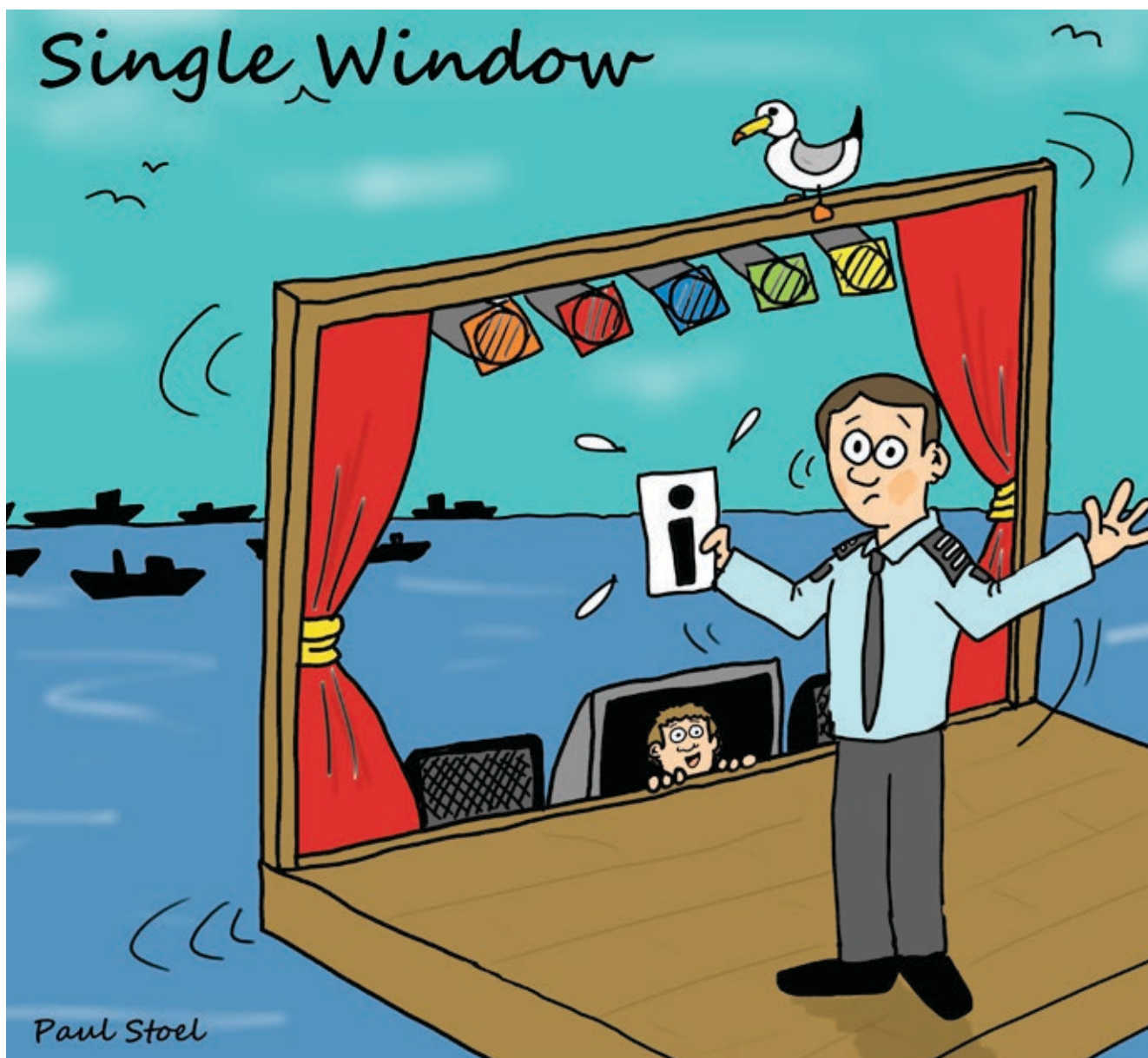
1. Samenwerking moet een aanwijsbaar voordeel opleveren.
2. Samenwerken vereist voor alle partijen een wederkerig voordeel; disbalans tussen de nettowinst aan beide zijden kan de samenwerking geheel laten stuklopen. Met name omdat organisaties niet graag autonomie opgeven.
3. Samenwerking dient in de praktijk realiseerbaar te zijn. In de samenwerking kunnen verschillende faalfactoren grote problemen veroorzaken, zoals de verschillen in werkwijze, verschil in doelstellingen, cultuurverschillen en een uiteenlopende dagelijkse routine.

Misschien zijn het open deuren, maar bij de verdere uitwerking van de visie in operationele realiteit zullen deze factoren continu de aandacht vereisen. William Shakespeare verwoordde het als volgt: "Als je een beetje beter wilt zijn, wees dan competitief. Als je exponentieel beter wilt zijn: wees dan coöperatief". Laten wij als Kustwacht daar de drager van zijn.

In het Maritiem Informatieknooppunt (MIK) wordt door diverse diensten al samengewerkt



Cartoon



Colofon

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

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658300

Redactie:

Kustwachtcentrum: Ed Veen, Marco Meeuwisse, Peter Verburg, Ruud Satijn

Rijkswaterstaat Zee & Delta: Steven van der Sande

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

Koninklijke Marine: KTZ Jeroen van Zaalen

Fotografie: KWC, MCD

Vormgeving & Layout: X-Media | MCD

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl