



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | In memoriam, Steven van der Sande
- 2 | David van Baarle, de nieuwe directeur van de Rijksrederij
- 4 | 190 jaar KNRM. Een lange traditie in samenwerking
- 7 | 10 vragen aan Patrick van Soelen
- 8 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht



In memoriam, Steven van der Sande

Diep getroffen zijn wij door het overlijden van onze collega Steven van der Sande. Hij, zijn ouders en zijn zus zijn tragisch verongelukt met het vliegtuig van Malaysia Airlines op donderdag 17 juli. Namens Rijkswaterstaat was Steven lid van de redactie van Kustwacht op Koers. Tevens was hij secretaris van de Raad voor de Kustwacht en het Kustwacht Viermanschap (KW-4).

We hebben Steven leren kennen als een betrokken collega die zich onderscheidde door zijn hulpvaardigheid, rust en humor. Zijn collega's en vele anderen met wie hij samenwerkte, zullen hem blijvend missen.

Stevens werk bij Rijkswaterstaat en voor de Kustwacht sloot naadloos aan bij zijn interesse en passie: zee, natuur, duurzaamheid. Duurzaamheid was de rode draad in zijn werk sinds hij in 2011 bij Rijkswaterstaat begon. Onvermoeibaar zette hij zich in voor vergaande vergroening van de rijksschepen. Hij organiseerde een platform voor innovatieve, duurzame initiatieven voor de Noordzee, gericht op jonge ondernemers met frisse ideeën. Hij was ook de motor in de afstemming tussen Rijkswaterstaat en de Nederlandse Kustwacht. Hoewel hij nog niet lang werkzaam was als secretaris

van de Raad voor de Kustwacht en het KW-4, heeft hij in die korte periode al laten zien wat hij in zijn mars had. De vele blijken van medeleven zijn hier het bewijs van.

Onlangs is bekend geworden dat zowel Steven, zijn ouders als zijn zus zijn geïdentificeerd. Daardoor was het voor de familie mogelijk een herdenkingsdienst te houden. Deze vond plaats op 11 september, onder grote publieke belangstelling. Voor veel mensen was het echter niet mogelijk om hieraan deel te nemen; voor wie toch iets zou willen doen ter nagedachtenis aan Steven staan de volgende mogelijkheden open:

Door Cécile, de vriendin van Steven, is een herdenkingspagina geopend op Facebook: <https://www.facebook.com/herdenkingstevenvandersande>

Geheel in lijn met zijn passie voor zee, natuur en duurzaamheid, was Steven zeer onder de indruk van de haaien in Fiji. Zij inspireerden hem tot het beschermen van de oceanen. Zijn aandacht richtte zich voornamelijk op het project "Sharks in Peril" van Project Aware tegen overbevissing, bijvangst en het afsnijden van haaienvinnen. Het is nog steeds mogelijk een bijdrage over te maken aan dit project. (www.project-aware.org/project/sharks-peril).

Op een later moment wordt aan alle donateurs bekend gemaakt wat de totale bijdrage is geworden. Voor wie bloemen wil sturen: de familie vindt het fijner als er ter nagedachtenis van Steven een bijdrage wordt over-

gemaakt aan het Project Aware 'Sharks in Peril'. Er kan hier ook een persoonlijk bericht worden achtergelaten. Dit kan via deze link:
<https://www.justgiving.com/stevenvandersande/>

David van Baarle, de nieuwe directeur van de Rijksrederij

Steven van der Sande was de organisator van dit interview. Helaas was hij een passagier van de vlucht MH17 en heeft hij het interview niet mee kunnen maken. Wij staan hier graag bij stil en betuigen ons medeleven aan de nabestaanden.

Begin dit jaar trad David van Baarle aan als nieuwe directeur van de Rijksrederij. Kustwacht op Koers ging naar Rijswijk en vroeg hem naar zijn eerste bevindingen en ideeën voor samenwerking met de Kustwacht in de toekomst.

U bent zelf nieuw bij de Rijksrederij, wat is uw achtergrond?

Ik ben niet afkomstig van Rijkswaterstaat. Ik ben opgegroeid in de politieorganisatie. Op mijn 18de ben ik naar de politie-academie gegaan en heb het grootste deel van mijn carrière bij de politie gewerkt. Ik heb onder andere in de regio's Amsterdam en Haaglanden gewerkt. Vanuit mijn opleiding, als bestuurskundige, word je dan al snel in een leidinggevende functie geplaatst. Op die manier heb ik allerlei

onderdelen en functies binnen de politie meegemaakt en bekleed. Mijn CV daar was vrij allround. Ik heb de bedrijfsvoeringskant gedaan, maar toch vooral de inhoudelijk operationele tak. Daarnaast heb ik leiding gegeven aan de regionale recherche en mijn laatste functie daar was Districtschef Delft, Westland, Rijswijk.

Bent u op die manier ook in aanraking gekomen met de Rijksrederij? De politie is immers een van de klanten van de Rijksrederij.

Mijn affiniteit ligt bij de overheid, veiligheid, operationele diensten en wil graag een maatschappelijk belang dienen. De politie is geen grote klant van de Rijksrederij. Het gaat vooral om brandstoflevering voor de politievaartuigen. Wellicht valt die samenwerking in de toekomst ook nog uit te breiden. Er varen nogal wat schepen voor de politie, maar over het vlootbeheer praten we nog niet.

Veel van de mensen in directiefuncties bij Rijkswaterstaat zijn uit de organisatie zelf afkomstig.

Ja, zo schijnt. Voor mij was dit een goed moment om een carrièreswitch te maken. Rijkswaterstaat is een operationeel ingerichte organisatie en dat geldt voor de Rijksrederij nog sterker. Dat sprak mij erg aan. Ik heb mij daar toen in verdiept en vond de veranderopgaven interessanter. Daarom was het voor mij een logische stap om te solliciteren.

En voelde u zich meteen op uw plek?

Ja, onmiddellijk. Ik kon in de eerste maand meteen een introductieprogramma meedraaien op de schepen. Ik vind dat ook erg belangrijk, in de praktijk meedoen, zodat het voor mij, als beleidsverantwoordelijke ook direct duidelijk is waar het allemaal om gaat. Dat gaf mij niet alleen meer zicht op wat er allemaal gaande is, maar ook nog meer tevredenheid over de overstap die ik gemaakt had. De inhoud van het werk, de dingen waar we mee bezig zijn en de mensen die het doen. Alle drie die zaken stemden mij zeer positief. Het feit dat de Rijksrederij ook voor grote veranderingen staat, spreekt mij ook aan. Alleen op de winkel passen, past niet zo bij mij.



Wat voor veranderingen zijn dat dan?

De Rijksrederij is natuurlijk een hele jonge organisatie, zij bestaat pas vijf jaar. Misschien is veranderingen dan ook niet de beste benaming. We bouwen de Rijksrederij op, we zetten haar in de markt en geven haar positie. Zoiets doe je natuurlijk niet in een jaar. We hebben een Dienstverleningsmodel en een Vlootprogramma ontwikkeld (innovatie van de vloot). Dat moet nu verder vormgegeven worden in de praktijk.

Betekent dat ook dat de Rijksrederij actief op zoek is naar nieuwe klanten, of is dat geen doel op zich?

Ondernemerschap en verbinden zijn leidende thema's. Wij willen graag, naast het bedienen van de bestaande klanten, ook nieuwe klanten binnenhalen. Dat is in ieders voordeel, want als wij via ons Dienstverleningsmodel schepen voor meerdere taken kunnen inzetten en in momenten van rest-capaciteit meerdere klanten kunnen bedienen, is dat voor alle partijen kosten efficiënt. Wij kunnen dan namelijk onze kosten spreiden. Natuurlijk vereist dat wel hele goede afspraken, want dat zou kunnen betekenen dat een schip dat vooral voor de Kustwacht wordt gebruikt ook voor andere klanten ingezet zou kunnen worden. Dat zal ongetwijfeld niet met alle schepen mogelijk zijn, maar met bijvoorbeeld een betonningsvaartuig zou dat eventueel in de toekomst best kunnen.

Met verbinden bedoel ik dat wij constant in contact willen staan met onze klanten. De Kustwacht is daar bij uitstek een goed voorbeeld van. De veranderende klantvraag zorgt ervoor dat wij wellicht andere keuzes maken bij het aan-schaffen van nieuwe schepen. Het zijn natuurlijk zaken waar grondig onderzoek aan vooraf moet gaan. Een schip koop je voor langere tijd, dus er moet goed over nagedacht zijn. Effectiviteit is hierin leidend en efficiency moet volgen.

Maar de visie op vlootontwikkeling Rijksrederij is nog gebaseerd op de huidige klanten en de bestaande vloot. Er worden daarin door klanten, onder andere door de Kustwacht, nieuwe eisen en andere middelen gevraagd. Hoe is uw visie op de huidige vlootontwikkeling van de Rijksrederij en welke stappen moeten als eerste genomen worden?

Deels werk ik met besluiten die nog door mijn voorganger genomen zijn, maar ik voel dat beslist niet als een erfenis. Het is een product van de huidige ontwikkelingen. Het is voor mij logisch en legitiem als we onze schepen voor meerdere taken kunnen gaan inzetten. Ook moet een aantal oudere schepen gewoon vervangen worden. Dat komt inderdaad voort uit de huidige visie; efficiëntere inzet van schepen. Daardoor is het verbreden van ons klantenbestand een belangrijk facet waar ik mij op wil richten. Op dit moment zijn onze klanten de Kustwacht, Rijkswaterstaat, Economische Zaken, de Douane en de Koninklijke Marechaussee. Daar is ruimte voor verbreding.

Ook is het zo dat als er een 'concept of operations' van de Kustwacht wordt gepresenteerd, wij vinden dat wij daar vanuit ons Dienstverleningsmodel zo goed mogelijk op moeten aansluiten. Wij zullen dan samen vanuit efficiency nadenken over hoe wij met bestaande middelen om moeten gaan en indien nodig welke andere middelen er voor de Kustwacht nodig zouden zijn.

Als de Kustwacht, zoals nu met Visie 2020, een plan presenteert waarin het zegt anders te willen gaan opereren, met andere schepen, wat houdt dat dan praktisch gezien in voor de Rijksrederij? Vindt u, of beter gezegd, de Rijksrederij, daar dan ook nog iets van of bestelt het de schepen die de Kustwacht voorstelt?

Over Visie 2020 heb ik zeker al nagedacht. Ik vind het logisch dat overheidsdiensten naar steeds meer effectiviteit streven, maar daar komt nog een hoop bij kijken. Ik heb veiligheid en handhaving hoog in het vaandel en wil graag eerst naar het totale concept kijken. Als je met snelle interventievaartuigen vanuit de kust wil gaan werken, is het naar mijn mening goed om niet alleen op de schepen die daarvoor nodig zijn te focussen, maar naar het geheel. Een van de diensten van de Rijksrederij is nautisch advies. Om tot gedegen integraal advies te komen, starten we vaak met een pilot, zodat het eerste concept in de praktijk getoetst kan worden. Daarom hebben wij met de Kustwacht afgesproken om meerdere typen schepen te gaan testen. Zo kunnen we goed zien welke schepen het beste aansluiten bij Visie 2020.

Zou dat dan een combinatie van Informatie gestuurd Optreden (IGO) en "meer blauw op zee" moeten worden?

Dat is een saillante benadering, maar daar ga ik niet over. Voor ons is het belangrijk om meerdere typen vaartuigen en ook het totale 'concept of operations' te testen. Het is voor ons ook van belang er op tijd rekening mee te kunnen houden in relatie tot technische aspecten, gebruikerseisen, operationele eisen, etc.

De Kustwacht heeft al een behoeftestelling neergelegd voor de interceptors. Wat is daar nu de status van?

Het projectplan bevindt zich nu in de besluitvormingsfase. Een belangrijk onderwerp is op dit moment nog het financiële aspect, de doorlooptijd van het project en de randvoorwaarden.

Zou de Kustwacht er ook voor kunnen kiezen om aan de Rijksrederij voorbij te gaan en schepen commercieel te leasen?

De Kustwacht is onze opdrachtgever en de constructie zoals wij die in Nederland kennen heeft deels een bestuurlijke reden. Een belangrijk argument voor het onderbrengen van

schepen van de overheid bij de Rijksrederij is dat het kosten-efficiënt is en het kennis en expertise bundelt. Wij hebben ons vijf jaar geleden aan elkaar verbonden en hebben al veel samen meegemaakt. Ik heb alle vertrouwen in de toekomstige samenwerking.

Heeft de Rijksrederij last van de bezuinigingen die de overheidsdepartementen treffen?

Onze klanten vragen een dienst of product aan. Daar doen ze een aanvraag voor. Wij leveren die dienst of product dan en daar staat een tarief tegen over. Als de Kustwacht minder geld tot haar beschikking zou krijgen, heeft dat op een gegeven moment wel gevolgen, maar vooralsnog is er geen invloed op onze samenwerking of mogelijkheden.

Heeft u al een beeld van waar de Rijksrederij over vijf jaar staat?

Over vijf jaar hebben we in ieder geval een strategisch plan uitgevoerd. Dat hebben we onlangs met elkaar besproken. Het Dienstverleningsmodel is dan geoptimaliseerd, onze vloot is dan deels vervangen of verbeterd en we hebben dan een organisatie die nog efficiënter werkt dan vandaag. Wij werken dan ondernemend en verbindend en we hebben daardoor een nog betere relatie opgebouwd met onze klanten en staan in de nautische wereld bekend als dé overheidsrederij. Als we dat in vijf jaar voor elkaar krijgen, ben ik heel tevreden. Belangrijker is de vraag of onze klanten dan tevreden zijn, want uiteindelijk doen we het allemaal niet voor onszelf maar voor onze klanten.

190 jaar KNRM. Een lange traditie is samenwerking

De KNRM bestaat dit jaar 190 jaar. Zoals bekend is er het grootste gedeelte van deze jaren een innige samenwerking met de Kustwacht bij het redden van mensen op zee. Peter Verburg, Kustwacht, en Kees Brinkman, KNRM, bespreken heden, verleden en toekomst van de KNRM, maar ook van deze samenwerking.

De KNRM bestaat 190 jaar, maar zoals velen zich nog wel herinneren, is de KNRM juist ook een relatief nieuwe organisatie. Kunt u kort de ontstaans-geschiedenis schetsen?

Kees Brinkman (KB): De KNRM werd opgericht in 1824. Daarvoor was het grootste probleem dat scheepsrampen niet gemeld werden. Het gebeurde buiten het zicht of mensen hadden geen mogelijkheden om alarm te slaan. Er kwam begin 19^e eeuw meer en meer het besef dat je na een scheepsramp moest proberen de mensen te redden. Daarvoor gebeurde dat eigenlijk niet. Daarbij vond er op 14 oktober 1824 ook een scheepsramp plaats die mede de aanleiding vormde voor het oprichten van een Reddings-

maatschappij. Die ramp vond plaats bij Huisduinen, bij Den Helder. Daar is door lokale bewoners een reddingsactie op touw gezet waarbij bijna alle mensen van het schip konden worden gehaald, maar bij de poging de laatste mensen van boord te halen is de reddingboot op de terugweg omgeslagen waarbij naast de drie geredde personen zes van de zeven bemanningsleden omkwamen. Daarop kwam een aantal mensen in Amsterdam samen en zij besloten om geld in te gaan zamelen. Daarmee kon materiaal beschikbaar gesteld worden om mensen te kunnen redden. Er waren wel eerder initiatieven geweest en reddingboten aan de kust ter beschikking gesteld, maar nu gebeurde dat voor het eerst georganiseerd. Men begon toen ook meteen met het werven van donateurs en vrijwilligers. Dat was het begin van de Noord- en Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij (NZHRM, later KNZHRM). Vrijwel tegelijkertijd werd er in Rotterdam ook een reddingsmaatschappij opgericht, de Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS, KZHMRS). Deze richtte zich vooral op het gebied van Scheveningen tot en met Zeeland. De NZHRM had als werkgebied de Nederlandse kust ten noorden van Scheveningen tot aan de Duitse grens. Deze zijn in 1991 samengevoegd tot de huidige KNRM. Als officiële oprichtingsdatum hanteren wij 11 november 1824. Dat is de datum waarop de eerste brieven uitgestuurd werden met het verzoek voor donaties door de NZHRM.



Eerste motorreddingsboot
Rutgers van Rozenburg-
archief KNRM

De Reddingsbrigade is daar niet bijgevoegd en opereert nog steeds onafhankelijk. Wat is het verschil en waarom maken zij geen onderdeel van de KNRM uit?

KB: De KNRM en de Reddingsbrigade werken wel nauw samen. De Reddingsbrigade is belangrijker geworden toen er meer toerisme kwam en meer mensen in zee en in open water gingen zwemmen. Hun belangrijkste taak was niet



direct het redden van schipbreukelingen op zee, maar het toezicht van de baders. Op de stranden dus. Daarnaast waren zij verantwoordelijk voor bijvoorbeeld de reanimatie van geredde schipbreukelingen. Je moet je voorstellen dat een reddingboot in het begin nog een roeiboot was. Als zo'n boot dan aan land kwam, waren de redders van die boot uitgeput door het roeien. De Reddingsbrigade zorgde dan verder voor de drenkeling. Vandaag de dag werken de twee zoals gezegd nauw samen en is die scheiding van verantwoordelijkheden vervaagd. Bemanningsleden van KNRM-reddingboten zijn steeds vaker afkomstig van de Reddingsbrigades, waar zij van jongs af aan hebben geleerd zwemmend en varend te redden als strandwacht. Ook op de binnenmeren, bijvoorbeeld op de randmeren, waren reddingsbrigades eerder actief dan de KNRM, die eerst alleen op zee opereerde. Later is de KNRM ook actief geworden op de ruime binnenwateren en Zeeuwse stromen. Het belangrijkste argument hiervoor was dat de KNRM hetzelfde gebied wilde 'beheren' als waarvoor de Kustwacht de verantwoordelijkheid heeft. Wij werken daar dan ook nog actiever samen met de Reddingsbrigades, en zijn in Huizen en Blaricum nu één geïntegreerde organisatie. Inmiddels vaart ook aan de kust de Reddingsbrigade vaak uit en is dus niet meer alleen actief op het strand. Of dat betekent dat wij ooit in de toekomst daadwerkelijk zullen fuseren, durf ik niet te zeggen, maar intensieve samenwerking is wenselijk en gebeurt dus ook al.

Bestaat er ook een overeenkomst tussen de Reddingsbrigades en de Kustwacht?

Peter Verburg (PV): Met de KNRM hebben wij een overeenkomst en als er iets gebeurt wordt de KNRM altijd gealarmeerd. Dat geldt niet voor de gezamenlijke Reddingsbrigades. Er is de afgelopen jaren een pilot gedraaid om alle Reddingsbrigades mee te laten doen in Search and Rescue (SAR) acties. Dat heeft geleid tot een intentieovereenkomst met Reddingsbrigade Nederland (RBNL). In de zomerperiode kunnen wij zowel de strandploegen als de alarmploegen inzetten en buiten die periode kunnen wij altijd gebruik maken van de alarmploegen die ook binnen 10 minuten aanwezig kunnen zijn. De reden van deze overeenkomst is

om de hulpverlening effectiever en efficiënter te laten zijn. In de zomerperiode is de strandploeg aanwezig en kan direct hulp verlenen binnen de 1 kilometer. Denk bijvoorbeeld aan een afgedreven luchtbed. Vroeger werd daarvoor een reddingboot gealarmeerd; nu kan een reddingsbrigade snel ingrijpen. Operationeel gezien zijn de KNRM en RBNL dichter tot elkaar gekomen. Er wordt gezamenlijk geoefend en men heeft weet van elkaars materiaal. Veel vrijwilligers van de KNRM zijn ook lid van een Reddingsbrigade.

De Kustwacht bestaat pas 27 jaar, maar toch is er al veel langer een samenwerking tussen Kustwacht en KNRM en haar voorlopers. Hoe zit dat dan?

PV: De Kustwacht bestaat inderdaad officieel pas 27 jaar maar al in 1882 werd er een soort van Kustwacht gevormd nadat er bij Scheveningen een ramp was gebeurd met een Marineschip, de Zr. Ms. Adder, onderweg van Amsterdam naar Hellevoetsluis. Niemand had die ramp gezien en er was dan ook geen hulp bij verleend. Daarop is toen besloten om een vorm van Kustwacht op te richten. Vuurtorenwachters kregen de opdracht om uit te kijken over zee en als ze dan incidenten zagen, moesten ze dat melden aan hoofden Kustwacht. Veel meer konden zij niet doen en wat buiten het gezichtsveld reikte, noemde men de vrije zee en daar moest men het zelf maar uitzoeken.

Nadat er nog een aantal rampen en incidenten was gebeurd, kwam men er veel later toe dat er één organisatie moest komen. Er waren ruim 20 overheidsdiensten op zee werkzaam en de ene wist eigenlijk niet goed wat de andere deed. De coördinatie bij incidenten op zee lag deels bij Scheveningen Radio, het rijkskuststation dat het radioverkeer op zee verzorgde. In 1983 werd een Reddings Coördinatie Centrum op vliegveld Valkenburg ingericht, maar er was geen officiële Kustwacht. Die werd in 1987 opgericht. Pas toen kon er dan ook een officieel samenwerkingsverband met de voorlopers van de KNRM worden gemaakt. Maar er werd tussen de overheidsdiensten op zee en de KNZHRM en de KZHMRS al intensief samengewerkt.

Is de samenwerkingsovereenkomst tussen de KNRM en de Kustwacht meteen tot stand gekomen bij de oprichting van de Kustwacht?

PV: Ja, die is er vanaf begin af aan. De Kustwacht luistert uit, alarmeert en coördineert, de KNRM vaart. Dat is al vanaf het begin de kern van de overeenkomst. Voor onze SAR-acties hadden wij reddingboten nodig. Je kunt ze dan zelf gaan kopen of gebruikmaken van wat er al is. Toen kwamen wij als vanzelf uit bij de KNRM.

Ging de alarmering meteen vanaf het begin ook al zoals vandaag?

KB: Niet helemaal. In het begin werden door het Kustwachtcentrum een of meerdere meldkamers van politie en brandweer of een verkeerscentrale gebeld en die piepten de door

ons gewenste reddingboten op. Dat ging dus over verschillende schijven waardoor er ook over verschillende schijven iets kon misgaan. Pas met de komst van het systeem C2000 waarbij centraal gealarmeerd werd, konden wij werken zoals vandaag.

Is de samenwerking tussen de KNRM en de Kustwacht sindsdien verder nog veranderd?

KB: Ja, die is veel closer geworden.

PV: Dat komt toch vooral door de middelen die nu beschikbaar zijn. Vroeger had je alleen een telefoon en later dus een semafoon. Je belde een schipper of een inspecteur, of bijvoorbeeld de Brandaris. Wij moesten in het begin als Kustwacht eigenlijk nog per reddingsstation alarmeren. De KNRM ging al vrij snel met semafoons werken, maar dat is natuurlijk onvergelijkbaar met wat we vandaag de dag tot onze beschikking hebben aan communicatiemiddelen.

KB: Voor ons was bij de vorming van de Kustwacht het belangrijkste dat zij de rol van coördinator op zich namen. Het hebben van een regisseur van een actie is voor ons van enorm belang geweest bij het effectiever kunnen optreden.

Staan er nog veranderingen op stapel in de samenwerking tussen de Kustwacht en de KNRM?

KB: Op zich is de samenwerking prima zoals hij nu is. We zullen nog wel dichter tegen elkaar aan kruipen voor wat betreft opleiden en oefenen. Dat is behalve goedkoper ook effectiever doordat je elkaar veel beter leert kennen. Als je delen van de opleidingen samen kunt doen, weet je ook zeker dat je hetzelfde leert. Bovendien leer je elkaars organisatie, de vrijwilligers en de medewerkers beter kennen.

Roeireddingboot Zandvoort-
archief KNRM



Bij de opleiding tot SAR-liaison werken wij al samen. Dat mag nog intensiever. Elkaar beter leren kennen is sowieso een goed idee. Als de mensen die met elkaar moeten werken elkaar beter kennen, zal dat de samenwerking ook ten goede komen. Nu zijn het nog echt twee gescheiden organisaties. Dat zal zo blijven, maar hoe meer je je één team met één doel voelt, hoe beter dat is.

De Noordzee wordt nog steeds drukker. Ook neemt de hoeveelheid recreatie op zee toe. Is dat voor de Kustwacht en KNRM in de toekomst nog wel te behappen?

KB: Door snelle boten gaan de werkgebieden van de diverse stations elkaar steeds meer overlappen. De reikwijdte wordt steeds groter. Dat komt de veiligheid ten goede en zorgt ervoor dat wij deze ook in de toekomst kunnen garanderen. Gelukkig maar, het is immers onze gezamenlijke kerntaak!



Roeiredders-
archief KNRM

10 vragen aan **Patrick van Soelen**

Functie: Luchtwarnemer Noordzee



1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Sinds 2009 ben ik werkzaam als luchtwarnemer op de Kustwachtvliegtuigen DO228 (Dornier) en de politiehelikopters AW139 (Agusta Westland) en daarnaast nog een korte periode op de Lynx van de Koninklijke Marine. Mijn 'moederdienst' is de Koninklijke Marechaussee. Daarnaast doe ik de planning voor de luchtwarnemers aan de Handhavingskant en ben ik sinds kort instructeur binnen onze eenheid. En op het moment van beantwoorden van deze vragen zit ik in Pantelleria, Italië met mijn collega's en het kustwachtvliegtuig in het kader van Frontex.

2. Wat deed je hiervoor?

Ik ben in 1993 begonnen bij Defensie en om precies te zijn bij de Koninklijke Marine. Ik heb bij de nautische dienst gezeten en heb mijn gehele periode bij de Koninklijke Marine gevaren op verschillende fregatten. Vervolgens ben ik in 2000 bij de Koninklijke Marechaussee gegaan en heb na een periode op Paleis Soestdijk meerdere functies op Schiphol gedraaid. Deze waren allemaal in de politie & beveiligingsfeer.

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

Ik moet eigenlijk bekennen dat ik me daar niet zoveel mee bezig houdt. Maar als ik het dicht bij huis houd, dan hoop ik dat er 2017 een mooi 'nieuw' vliegtuig komt dat weer een lange tijd mee kan en voldoet aan de wensen. Wat mijn rol/functie daarin zal zijn, weet ik niet. Zolang ik het naar mijn zin heb, blijf ik vliegen en of dat lang genoeg is om dit te mogen meemaken, weet ik niet.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Eerlijkheid.

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

Het is niet echt veranderen, maar ik zou wel meer bekendheid willen geven aan onze eenheid binnen de Kustwacht en wat onze mogelijkheden zijn. We zijn misschien een beetje een vreemde eend in de bijt maar de meesten aan boord van het vliegtuig hebben een nautische achtergrond of hebben veel affiniteit met de zee.

Op dit moment zijn we dan ook bezig, in samenwerking met het Kustwachtcentrum, om hier wat aan te doen. En heb ik begrepen dat de mensen van het Kustwachtcentrum ook naar Schiphol komen voor een bezoek.

6. Wat zijn je hobby's?

Ik heb niet echt één bepaalde hobby waar ik mijn tijd aan besteed. Maar sport in het algemeen en dan vooral het zelf beoefenen, ben ik altijd wel voor in. Wat dat betreft ben ik vrij wispelturig op dit gebied.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik kan niet iets verzinnen waar ik mij bij mezelf aan erger. Misschien moeten mijn collega's daar maar iets over zeggen. Al kan ik met zo'n antwoord natuurlijk een hoop reacties krijgen.

8. Wat niemand over mij weet.

Dan wil ik het waarschijnlijk niet delen met mijn collega's

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

In mijn geval is dat de hangaar op Schiphol. Ik ben niet vaak in Den Helder. Maar als ik de hangaar binnenloop dan voelt het vertrouwd. Ik vind dat we op een leuke locatie zitten en een professionele club hebben. Wat dat betreft kan ik met iedereen goed opschieten, of ze dat ook met mij kunnen weet ik niet maar daar komt vraag vier om de hoek.

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

Hiervoor heb ik de telefoonlijst geraadpleegd en ik zou graag het stokje willen doorgeven aan Tina Haasdijk. De reden hiervoor is dat ik geen gezicht kan plaatsen bij deze naam. Misschien hebben wij elkaar weleens gesproken of gezien op het Kustwachtcentrum. En ik vind dat deze rubriek daarvoor bedoeld is.

Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

“De afhandeling van een scheepvaartincident op zee is in principe een zaak van Rijkswaterstaat. Maar als een schip in de aanloop van de haven van Rotterdam zinkt, worden andere Kustwachtpartners op hun verantwoordelijkheid aangesproken. Een blokkade van Rotterdam heeft gevolgen voor de openbare orde en is dan een zaak voor de politie of het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Dit voorbeeld laat zien dat de diverse zaken op zee voor de overheid meerdere kanten van dezelfde medaille zijn. Dit voorbeeld laat ook zien dat preventie niet alleen goedkoper is dan repressie, maar dat preventie ook maatschappelijk gewenst is.”

In de Visie Kustwacht 2020 is gekozen om nadruk te leggen op preventie omdat het risicobeeld op de Noordzee aan sterke verandering onderhevig is. De financiële onderbouwing van de visie kent een uitdaging. Op Prinsjesdag verwoordt men dit in de begroting aan de hand van de drie WWW-vragen: Wat willen we bereiken? Wat gaan we daarvoor doen? En Wat gaat dat kosten? Het lastige in deze is dat preventie nauwelijks meetbaar is, waardoor budgettoewijzing zich moeilijk laat bepalen. Een gebruikelijke benadering is dan om budgetten toe te wijzen aan de hand van zogenaamde ER-doelen. ER-doelen zijn streefdoelen, maar laten zich slecht omzetten in geld. (beter, goedkoper, sneller, klantgericht, et cetera). In de ER-doelen herkennen we kwaliteitseigenschappen die we nastreven. Bijvoorbeeld: Je definieert een strategisch doel (hogere efficiency). Vervolgens een algemeen doel (minder dubbele invoer van gegevens). Specifiek is dat dan; niet meer overtypen van het KNMI weerbericht. De laatste is wel in euro's uit drukken!

Om deze doelen met alle partners te kunnen vaststellen, is het van belang dat alle partners in het Kustwachtverband een gezamenlijk beeld hebben van wat er op de Noordzee gebeurt. Taal speelt hierin een belangrijke rol. Bestuurders afficheren zich graag met het gebruik van “klare taal” en/ of “Jip en Janneke taal”, ofwel helder en eenvoudige en begrijpelijke taal. Maar taal is vaak omslachtig, verullend en ontoereikend. Met name als men een complexe zaak wil uitleggen. Om iets eenvoudig te maken moet je namelijk je onderwerp grondig kennen en zal je moeten begrijpen hoe iemand naar dat onderwerp kijkt. Dat komt, omdat waarnemen (beeldvorming) niet alleen bestaat uit het passief kopiëren van indrukken van de zintuigen, maar ook uit het actief interpreteren van de buitenwereld. Met name kennis van de buitenwereld – wat gebeurt er op zee – is niet bij iedereen voldoende aanwezig en dat moeten operationele mensen nog beter inbrengen bij hun eigen diensten op beleidsniveau.

Internationaal word ik regelmatig gevraagd om een presentatie te houden over het bestuurlijke model van de Neder-



landse Kustwacht. Vaak wordt er met onbegrip gereageerd en meewarig gekeken. Dit kan toch niet zo werken! Het is een typisch product van het Nederlandse poldermodel.

Oh nee...? Ik ben bijzonder verheugd over slagvaardigheid en de klare taal, die de Raad voor de Kustwacht heeft gesproken over de richting en het belang van de Visie Kustwacht 2020. De Raad heeft in haar laatste vergadering de opdracht gegeven om de Visie Kustwacht 2020 voor maart 2015 in een concreet investeringsprogramma uit te werken, uitgaande van “life cycle” kosten en “betalen naar gebruik”. Het bestuurlijke engagement dat alle partners hebben toegezegd en de tijdsdruk kan volgens mij dan ook alleen maar leiden tot een vernieuwd succesvol Hollands polderproduct: een Kustwacht, die internationaal gezien leidend is in effectiviteit en efficiency.

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

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

Ministerie van Defensie / Commando Zeestrijdkrachten: KTZ Jeroen van Zaalen

Fotografie: KWC, KNRM, RWS

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl