



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | Ronald Blok, de nieuwe Directeur Kustwacht
- 5 | Opvallende incidenten in de afgelopen periode
- 6 | 10 vragen aan Erik Maassen
- 6 | Kustwacht op Koers in 2016
- 7 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, voormalig
Directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



*De redactie wenst u fijne feestdagen
en een gezond en voorspoedig 2016*

Kwaliteitsverbetering in alle haarvaten van de organisatie

Een interview met de nieuwe Directeur Kustwacht, KTZ Ronald Blok

Kapitein-ter-zee (KTZ) Ronald Blok is sinds 11 november jl. de nieuwe Directeur Kustwacht. Hij volgt daarmee KTZ Ed Veen op die na drie jaar directeurschap het stokje overdraagt.

Omdat nog niet iedereen de heer Blok tegen het lijf is gelopen of de mogelijkheid heeft gehad zijn achtergrond te leren kennen, vroegen wij hem zich aan de lezers te introduceren. Ook wilden wij graag weten wat zijn eerste indrukken zijn en of hij al nieuwe plannen heeft voor de Kustwacht.

Zou u om te beginnen uw militaire carrière die voorafging aan dit directeurschap willen schetsen?

Ik ben in 1981 bij de Koninklijke Marine begonnen op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). In 1985 werd ik zeeofficier en vanaf die tijd ben ik werkzaam geweest op allerlei schepen als wachtsofficier en commandocentrale-

officier, maar ook als hulp-duikofficier en helikopter directie officier. Een divers en kleurrijk deel van mijn carrière. In 2005 kreeg ik mijn eerste commando over een schip, het fregat Hr.Ms. Van Nes. Dat is voor een zeeofficier een droom die uitkomt. Na de Van Nes volgde het commando over Hr.Ms. Karel Doorman die ik uit dienst mocht stellen (verkocht aan België). Daarna werd ik Commander Sea Training Command. Ik werd verantwoordelijk voor het opwerken van de Nederlandse en Belgische schepen. Die drie plaatsingen hielpen mij in heel veel opzichten om mij verder te ontwikkelen als leider, vakman en mens. Het is immers fantastisch om aan een grote groep jonge mensen aan boord jouw kennis en ervaring over te dragen. Vóór die tijd doe je werkervaring en leefervaring op in allerlei functies, varende op de wal. Maar na die drie functies, waarin ik als eindverantwoordelijke fungeerde, was ik daadwerkelijk op een hoger niveau aangekomen. Verder heb ik nog diverse internationale plaatsingen gehad, in Bahrein, Washington DC en Afghanistan.

Waar resulteerde dat hogere niveau nog meer in?

De Marine stuurde mij als eerste Nederlander naar Washington DC om te studeren aan de *National Defence University*. Ik was daar voor een jaar en haalde er mijn *masters degree* in *National Strategic Resourcing*. Een uitermate interessante studie, omdat deze onder andere ingaat op de vraag of, en zo ja hoe, een samenleving een militaire ambitie bijvoorbeeld industrieel kan ondersteunen. Een jaar lang in de klas met mensen uit de industrie, vele civiele departementen en in een internationaal gezelschap van bijna zestig landen. Met name hoe om te gaan met de 'taal- en cultuurverschillen' tussen de militair, industrie en civiele bestuursleden was een verrijking. Ik heb er veel geleerd.

Aansluitend werd ik onmiddellijk voor een jaar naar Afghanistan uitgezonden. Voor een marineman lijkt dit in eerste instantie volledig buiten de comfortzone, maar het bleek een zeer interessante ervaring. Ik was daar geplaatst op het strategisch hoofdkwartier in Kabul. Ik hield mij onder andere bezig met het ontwikkelen van bestuur, een formeel rechtssysteem en effectieve ontwikkelingshulp. Ik had er veelvuldig contact met ambassades en non-gouvernementele (hulp)organisaties, maar ook wekelijks op Afghaanse ministeries.

Terug in Nederland werd ik geplaatst bij de Directie Plannen binnen de Defensiestaf waar ik verantwoordelijk werd voor de maritieme behoeftstellingen. Tot mijn tevredenheid overigens, omdat mijn opleiding in de VS hierbij naadloos aansloot. Gezien de veroudering van de marinevloot was hier veel werk aan de winkel en mocht ik met mijn mensen de schouders zetten onder diverse vervangingsdossiers als bijvoorbeeld de Walrus-klasse, M-fregatten en mijnenbestrijdingsvaartuigen. Voor het eerst werd hierbij internationale samenwerking gezocht, maar dat resulteerde wel tot meer bureaucratie. In een relatief kort tijdbestek hebben we echter grote stappen gemaakt, intensief samengewerkt in de Nederlandse maritieme Gouden Driehoek (Defensie – kenniscentra – industrie) en het is niet zonder trots als ik zeg dat de dossiers Walrus-klasse onderzeeboten en M-fregatten dit najaar gereed bleken zijn voor besluitvorming in de bestuursraad van Defensie. Door de grondige aanpak zijn deze dossiers in de periode 2013-2015 relatief snel, zonder veel ophef of problemen gepasseerd.

Eind 2012 kreeg u na lange tijd weer een walfunctie.

Dat klopt, want in de periode 2005-2012 was ik continu op reis en stond mijn vrouw er wederom langdurig alleen voor. De plaatsing in Den Haag bij de Defensiestaf was bepaald niet rustig, maar het gaf me ook meer tijd om weer wat vaker bij mijn gezin te zijn, ook al moest ik daar elke dag voor reizen tussen West-Friesland en Den Haag.

Dan wordt Den Helder een thuiswedstrijd.

Ja dat klopt en ik ben dan ook van plan eindelijk weer eens

mijn sportieve aspiraties wat meer waar te maken. Dus als de agenda het toe laat en bij een beetje fatsoenlijk weer, kom ik weer op de racefiets naar mijn werk.

Is de Kustwacht een nieuwe organisatie voor u?

In directe zin is het inderdaad een nieuwe organisatie voor mij, omdat ik er nooit gewerkt heb, maar ik heb wel altijd veel affiniteit met de Kustwacht gehad. Beide familietakken waren actief betrokken bij scheepvaart, zowel in de koopvaardij, visserij als in de Marine. Bijzonder vind ik het om nu bij de kustwachtfamilie te komen, omdat mijn moeder zelf bij Scheveningen Radio (de voorloper van de Kustwacht) heeft gezeten. Overigens was mijn enige echte directe interactie met de Kustwacht in 2005 toen ik net commandant van de Van Nes was geworden. Het schip kwam net uit groot onderhoud en moest nog worden opgewerkt. We reageerden op een noodoproep en waren als eerste ter plaatse bij een SAR incident ten westen van Texel. Een vissersschip stond in brand en wij konden op tijd de bemanning evacueren. De grappige anekdote daarbij was dat ik in de veronderstelling was op dat moment de *On Scene Commander* te zijn, maar de Kustwacht dacht daar heel anders over en bestempelde de Van Nes als *On Scene Coordinator*. Een ander belegging van verantwoordelijkheden en uiteraard had het Kustwachtcentrum het gelijk aan haar zijde. In die periode had ik vervolgens redelijk veel contact met de Kustwacht.

De Kustwacht lijkt de laatste jaren onder andere wat dichter bij de Koninklijke Marine komen te staan. Is dat een goede zaak?

Absoluut. Onder andere door technologie en moderne communicatie wordt de wereld snel kleiner. De Nederlandse



belangen, met name economisch, worden mondiaal en de wereld komt naar ons toe. De Kustwacht moet daarom steeds verder en intensiever over de horizon kijken en samenwerking zoeken. Uiteraard is Defensie dan een van de logische partners. En er valt over en weer ook veel te winnen. Op korte termijn, maar zeker op langere termijn, gezien bijvoorbeeld de vergrijzingsproblematiek. Ultimo streven we naar een volledig transparante maritieme omgeving, maar natuurkundige wetten maken dit nu eenmaal niet eenvoudig. De Kustwacht focust zich op dienstverlening en handhaving. Vooral op het gebied van handhaving willen we niet alleen zien wat er op de Noordzee zelf gebeurt, maar juist ook er omheen. De Noordzee wordt steeds drukker, niet alleen qua infrastructuur maar ook qua gebruik. Diverse departementen beseffen dat, zoeken elkaar bestuurlijk op en de Kustwacht blijkt vaak een samenbindende factor van invloed. Als Directeur Kustwacht vind ik dat een mooie en goede ontwikkeling.

Visie 2020 gaat uit van het gebruik van kleinere snelle schepen (zgn. Interceptors). Een heel ander soort schip dan er nu gebruikt wordt. Is het de bedoeling dat die bemand zullen worden door militairen?

Als je middelen binnen afzienbare tijd moet gaan vervangen zoals de Vis- en Zearend, is het gerechtvaardigd om je af te vragen of je ze door eenzelfde middel gaat vervangen of door iets anders. Daar zijn wij nu mee bezig en het Interceptor-concept heeft op dit moment de aandacht. Anders dan opstappers van de Koninklijke Marechaussee, zoals op huidige schepen, is de vraag over een andere (militaire) bemanning op dit moment niet aan de orde. Het gewenste operationeel effect moet het uitgangspunt zijn, uiteraard binnen de financiële kaders, op basis van de vraag hoeveel Nederland wenst te spenderen aan de Kustwacht. Pas als je helder hebt welk operationeel effect je nastreeft, kun je bepalen welke functionele eisen daar bij horen. De nieuwe Kustwacht Visie 2020 geeft richting en de Interceptor als kleine snel inzetbare eenheid is mogelijk een van de middelen om kosteneffectief tot het gewenste effect te komen. Maar voordat de Arenden afvloeien wil ik eerst helder hebben welke mogelijkheden en beperkingen voortvloeien uit het Interceptorconcept, want het vereist absoluut een andere wijze van werken en de output mag niet teruglopen.

Hoe wordt zo'n concept dan realiteit?

Dat gaan we toetsen op haalbaarheid. Wat zijn bijvoorbeeld de personele en financiële vervolconsequenties? De inzet van Interceptors heeft niet alleen een operationeel, maar ook een personeel effect. Met name het personeel dat belast is met de handhavingstaak zal op een andere manier moeten worden ingezet. Hiervoor wordt het Informatie Gestuurd Optreden voorzien, maar het is de vraag of er in de praktijk echt personele winst wordt behaald? En wordt het totaalconcept dan goedkoper en efficiënter of zijn er meer boten nodig voor eenzelfde dekkingsgebied? Uit een proefneming

('pilot') in 2016 zal moeten blijken of het echt mogelijk is om met minder mensen dezelfde taak even goed te kunnen vervullen. Uiteraard is er ook nog een informatieaspect. Kunnen wij de informatiestroom op een zodanige manier inrichten dat wij scherp weten wanneer de boten naar buiten moeten en wanneer ze binnen kunnen blijven liggen? Tenslotte is er ook een operationeel aspect. Wanneer wij met een wat groter schip naar buiten gaan, worden mensen minder fysiek belast dan op een Interceptor. Als je met slecht weer in hoge golven 20 mijl naar buiten wordt gestuurd op zo'n Interceptor, moet je wel weten of mensen bij een boarding operatie nog in staat zijn hun werk goed te doen. Ook dat gaan we testen.

Er komt dus een pilot?

Ja, die pilot komt er. Ik wil daarbij snel stappen maken en daarom de pilot gefaseerd uitvoeren. Initieel komt dan de focus te liggen op het personele en het informatieaspect. Helaas kosten andere aspecten, zoals juridische aspecten en verwerving, wat meer tijd, dus daarvoor volgt een tweede fase. Deze pilot heeft bestuurlijk een hoge prioriteit en aandacht en ik wil beslist nog in 2016 starten en meters maken. Over de exacte vorm moet echter nog veel worden overlegd met betrokkenen.

Veel lezers kennen de voorgenomen werkwijze op een Interceptor wel vanuit Visie2020, maar kunt u hem nog eens kort schetsen?

De huidige werkwijze gaat uit van een vaste bemanning en een team opstappers (van de handhavende diensten) die gedurende een tijd op zee verblijven en optreden waar en wanneer nodig. Bij de Interceptors zal het zo zijn dat het schip vaker in de haven ligt. De vaste bemanning staat gereed, maar de opstappers van de diverse handhavende diensten zullen pas worden opgeroepen wanneer er een serieuze reden is om op zee tot actie over te gaan.

Moet voor het draaien van de pilot het nieuwe Maritiem Operatie Centrum (MOC) al volledig draaien zoals in de toekomst voorzien?

Het liefst wel, maar het is niet zo dat we de pilot om die reden gaan uitstellen. De pilot moet sowieso aankomend jaar doorgaan. Uiteraard helpt het om nog meer dan nu na te denken en te handelen in lijn met het principe van Informatie Gestuurd Optreden (IGO). En ook al zijn de MOC-middelen daarvoor nog niet optimaal, we gaan bijsturen waar mogelijk en/of we doen bepaalde dingen virtueel. Kortom, we roeien met de riemen die we op dit moment hebben.

Met welke boot zal de pilot worden uitgevoerd?

Zonder de beschikking over een echte Interceptor zouden we dit ook (virtueel) kunnen simuleren met een van de Arenden, maar misschien dat ook een patrouilleboot van een van de handhavende diensten (Politie, Marechaussee of Douane) tot de mogelijkheden behoort.

U hebt met al dit soort voorbereidingen veel te maken met verschillende diensten en ministeries. U zei dat u voorheen ook al veel met niet-defensie medewerkers te maken hebt gehad. Is het nu anders?

Het werken met verschillende stakeholders is niet wezenlijk anders. Wat wel nieuw is, is dat men mij nu niet meer perse ziet als kolonel Blok van de Marine, maar als Directeur Kustwacht. Ik voel dat ook zo, omdat ik de hele Kustwachtfamilie vertegenwoordig. Ik ben verantwoordelijk voor de 52 medewerkers, maar voel dat ook voor de operationele bemanningen en liaisonfunctionarissen die in het Kustwachtcentrum werken. Deze zijn in dienst van de Rijksrederij en de diverse handhavende diensten. Iedereen werkt mee aan een goed kustwachtproduct en telt voor mij daarom mee. De kern op het Kustwachtcentrum is misschien relatief klein, maar alleen door goede samenwerking in breed verband kan de Kustwacht goed en slagvaardig functioneren. Om die reden hecht ik grote waarde aan een grote 'kustwachtfamilie'.

Sommige van deze mensen werken bij diensten die u niet dagelijks tegen zal komen. In Den Haag of Rotterdam bijvoorbeeld.

Ja, dat is nu eenmaal zo, hoewel ik zelf in die delen van het land zeker mijn gezicht zal laten zien. Er zijn mensen voor wie Den Helder ook erg ver weg lijkt en ik kan dan meestal niet nalaten te melden dat Den Helder geografisch precies in het middelpunt van het Nederlandse gebied ligt (indien je onze Exclusieve Economische Zone (EEZ) mee rekent). Voor marinemensen is Den Helder een vanzelfsprekendheid. Voor anderen veel minder en dat zal ongetwijfeld niet snel veranderen. Ik zal echter de verbinding blijven zoeken.

Hoe word je eigenlijk Directeur Kustwacht? Is dat toeval?

Nee, zeker niet. De personeelsdienst van de Marine kijkt naar kennis, ervaring en belangstelling. Zo kwam men bij mij uit en je wordt het niet tegen je zin. Sterker nog, er is bovengemiddeld veel animo om Directeur Kustwacht te worden. Dat ik het mocht worden voelt dus als een privilege.

Wat zijn uw eerste indrukken?

Het is een groot netwerk. Daar word je je pas echt van bewust op het moment dat je directeur bent geworden. Dat betekent dat ik in de eerste 100 dagen tot in de haarvaten van de organisatie wil doordringen, kennis wil maken en een beeld wil vormen. Dit kost veel tijd, maar als je het goed wil doen is dat niet erg. De Modernisatie Kustwacht komt daar nu wel overheen. En die zit precies in een fase dat er heel veel tegelijk moeten gebeuren. Dat geldt voor zowel materiële als bestuurlijke aspecten. Ik moet dus op dit moment prioriteiten stellen. Hoge prioriteit heeft zoals gezegd de pilot Interceptor, omdat de Raad voor de Kustwacht die focus heeft als onderdeel van het modernisatietraject. We mogen daarin dus geen momentum verliezen en dat kost veel tijd. Ik doe dat echter met veel plezier, waarbij ik gesterkt word



Impressie van een mogelijke Interceptor, in dit geval bewapend.

door het gevoel dat het enthousiasme voor de organisatie bij zoveel mensen aanwezig is. Voor anderen is het allemaal ook een beetje eng, daar ben ik mij van bewust. De reorganisatie van het Kustwachtcentrum betekent voor diverse kustwachtmedewerkers dat ze opnieuw (intern) moeten solliciteren en dat geeft onzekerheid, ondanks de begeleiding die ze krijgen. Ook hier heb ik dus momenteel oog en oor voor.

Dat is niet niks

Zeker niet. Sommigen zullen op hun eigen functie terugkomen, maar voor anderen betekent het echt een verandering. Het is bij een reorganisatie altijd belangrijk om kennis, ervaring en collectief geheugen te behouden en we willen daarom iedereen zo veel mogelijk aan boord houden. Maar feit is dat de organisatie verandert en dat vereist dat eenieder de mouwen zal moeten opstropen. Dit is een nieuwe manier van werken in een zich continu ontwikkelende organisatie.

Men kan dus niet achterover gaan leunen en de reorganisatie op zich af laten komen?

Dat kan inderdaad niet! De Modernisatie Kustwacht is van ons allen en een afwachtende houding past daar niet in.

Wat wordt uw belangrijkste middel om ervoor te zorgen dat dat ook gaat lukken?

Waar wij vooral meer aandacht aan willen besteden is aan het continu opleiden en doorontwikkelen van de mensen. Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO) is dus een belangrijke afdeling. Wellicht moet die afdeling groter worden, maar ook zouden we hiervoor misschien meer gebruik kunnen gaan maken van de mogelijkheden die er binnen het netwerk bestaan.

Het zijn voor u dus erg drukke tijden. Kan een luchtwaarnemer de nieuwe Directeur binnen afzienbare tijd toch een keer in de Dornier verwachten?

Jazeker, ik wil spoedig bij alle operationele eenheden langs, vliegend en varende. Ik kan daar echter helaas nog geen concrete datum aan koppelen. Wel zie ik er nu al naar uit deze kustwachters te ontmoeten en aan het werk te zien. Dit zal zeker niet bij mijn afscheidstour zijn, ik ben van plan dit allemaal al vroeg in 2016 te gaan doen.

Opvallende incidenten

in de afgelopen periode m.m.v. Gerard Klok

Ook in de afgelopen periode waren er weer incidenten waarvoor de Kustwacht in actie kwam. Wij lichten er twee uit:

29 oktober 2015

Aanvaring BBS Sky – Hong Kong Express

In de vroege ochtend van donderdag 29 oktober, omstreeks 03.00 uur, werd het Kustwachtcentrum aangeroepen door het containerschip 'BBS Sky'. Hierin deed de gezagvoerder melding van een aanvaring met het containerschip 'Hong Kong Express'. Dit vond plaats tijdens het oplopen (inhalen, red.) in het verkeersscheidingsstelsel boven de Waddeneilanden, 10nm (18 km) ten noordwesten van Ameland. Beide schepen waren geladen met containers en uit de beschikbare bestanden bleek het te gaan om schepen van 90 respectievelijk 367 meter.

De consequenties waren in eerste instantie niet bekend en daarom werd de kustwachtsleepboot 'Ievoli Amaranth' ter plaatse gestuurd. Tevens was er een andere sleepboot op 6 nm (11 km) afstand die eventueel hulp kon bieden. Na inspectie bleek de schade op beide schepen mee te vallen en kon de reis worden vervolgd.

17 november 2015

Kotter UK-47 op drift

In de nacht van dinsdag 16 op woensdag 17 november, om omstreeks 01.00 uur, deed de kotter UK-47 de melding dat de voortstuwing uitgevallen was en het schip met een snelheid van 2.5 knopen (4.5 km/u) richting een onbekend gasplatform dreef. De afstand was op dat moment 1.5 nm (2.5 km). Hierop werd de SAR helikopter vanuit Den Helder gealarmeerd. De kustwachtsleper 'Ievoli Amaranth' was vanwege de harde wind, 8 bft, al op zee en kon dus binnen een uur ter plaatse zijn.

De kotter had het bedreigde platform al gepasseerd en dreef nu richting het platform L10-A.

Beide platformen zijn onbemand en bevinden zich ongeveer 36 nm (58 km) ten noordwesten van Den Helder. Omdat commerciële sleephulp te lang op zich liet wachten en het tweede platform gevaarlijk dichtbij kwam, werd besloten om de 'Ievoli Amaranth' vast te laten maken aan de kotter. Nadat dit relatief snel was gelukt, was het gevaar geweken en werd de kotter naar Den Helder gesleept.



De Ievoli Amaranth in actie.

10 vragen aan Erik Maassen

Functie: Watch Officer

1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

Ik ben Watch Officer.

2. Wat deed je hiervoor?

In 1978 ben ik begonnen bij Scheveningen Radio als vakantiemacht op de afdeling Radio Telefonie. Daar ben ik blijven 'hangen' en vervolgens jaren later bij de Kustwacht gaan werken.

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

Ik heb geen kristallen bol maar verwacht wel dat er een aantal zaken zal veranderen bij de oprichting van het MOC. Er zijn grootse plannen. Ik ben benieuwd wat men er van kan realiseren. Ik verwacht niet dat mijn werk heel veel zal veranderen.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Dat ze blijven wie ze zijn.

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

Sinds ik bij de Kustwacht werk, zijn er problemen met het rooster. Het zou fijn zijn als die eens opgelost zouden worden. Dat zou een hoop rust op de werkvloer en in ons sociale leven geven.

6. Wat zijn je hobby's?

Ik speel basgitaar. Ik heb een aantal niet alledaagse huisdieren zoals onder andere vogelspinnen, gekko's en slangen. Verder heb ik al zo'n dertig jaar een ringvergunning om wilde vogels te vangen en te ringen voor wetenschappelijk onderzoek. Dat doe ik voor het Vogeltrekstation, onderdeel van het NIOO-KNAW (Nederlands Instituut voor Ecologie). Ik doe dat voornamelijk in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ik stel dingen te vaak uit.

8. Wat niemand over mij weet.

Dat ik ook serieus kan kijken... zie foto.

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

Vraag ik mij af hoe lang het overeind blijft staan.

De tiende vraag van deze rubriek ging altijd over het voorstellen van een collega voor de volgende editie. In 2016 komt deze rubriek echter niet meer terug. Maar wij blijven aandacht houden voor de medewerkers van en betrokkenen bij de Kustwacht. Begin volgend jaar kunt u hier lezen hoe wij dat gaan invullen.



Kustwacht op Koers in 2016

Voor ons als redactie is het begin van het nieuwe jaar een mooie gelegenheid om digitaal verder te gaan. Dat is kosten- en milieubesparend, zorgt voor snellere verzendmogelijkheden, maar biedt daarnaast ook nog eens mogelijkheden voor nieuwe artikelen, op een andere manier gepresenteerd. De gehele overheid digitaliseert en de Kustwacht gaat daarin mee.

Column Ed Veen, voormalig Directeur Kustwacht

Afscheid

Dames en Heren,

De afgelopen jaren heb ik het voorrecht gehad om mee te bouwen aan een geweldige organisatie. Een organisatie met een geweldige ideële doelstelling, die enigszins versimpeld valt samen te vatten als: 'Wij zijn er voor het redden van mensen en het pakken van criminelen op de Noordzee.' Dat klinkt mooi, maar kan een overheidsorganisatie als de Kustwacht, die voor vijf ministeries werkt, eigenlijk wel goed functioneren? Aan het begin van mijn aantreden twijfelde ik daar soms aan. Na mijn eerste honderd dagen was het duidelijk dat de organisatie een punt op de horizon mistte, dat diverse operationele zaken niet beleidsmatig geborgd waren, de organisatie een verouderde structuur had.... ofwel er moest nog heel wat werk gedaan worden om een soepel draaiende organisatie te krijgen. De Raad voor de Kustwacht nam nota van mijn bevindingen en gaf mij de ruimte om de benoemde issues aan te pakken. De afgelopen drie en een half jaar is dan ook met alle partners enorm veel werk verzet. Een korte bloemlezing van activiteiten:

Er zijn verschillende verkenningen uitgevoerd naar varende middelen en de informatiepositie van het Kustwachtcentrum. Dit heeft vervolgens geleid tot de Visie Kustwacht 2020. Daarnaast is er een reorganisatie doorgevoerd, is er een aanbesteding voor verlenging contract air surveillance klaar-gestoomd, is er onderzoek naar de werkbelasting van het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) uitgevoerd, zijn de wachtschema's van het JRCC in lijn gebracht met het verwachte aanbod van incidenten, is de SAR taak die Defensie uitvoerde contractueel naar NHV SAR-helikopters gegaan, is een trial E-navigation afgerond, is met de KNRM het project SAR-IT gestart om datagegevens tussen de Kustwacht en de KNRM te regelen, is de Noordzee-routing aangepast, is het operationeel contact met onze buurlanden geïntensiveerd en hebben we de North Atlantic Coast Guard Forum 2015 in Rotterdam georganiseerd. Daarnaast zijn het opleidingsplan, de bedrijfskleding en het investeringsplan in concept allemaal rond.

Van tevoren lijkt het een onbegonnen klus als je bij je aantreden zo'n lijst ziet. Natuurlijk helpt het als de Noordzee aan maatschappelijk belang toeneemt, want dan komt er ook beleidsmatige ruimte voor de Kustwacht vrij om taken uit te voeren. Maar het belangrijkste is, in mijn ogen, de enorme motivatie van de kustwachtmedewerkers en het netwerk



geweest om deze veranderingsimpuls aan de Kustwacht te geven. Beleidsmatig staat de Kustwacht nu goed op de kaart en dan is ook het juiste tijdstip gekomen om de stap te zetten naar de implementatie.

Dit is ook een ideaal moment voor een nieuwe Directeur om het stokje over te nemen. Het bekende gezegde – 'Er is een tijd van komen en een tijd van gaan' – zeg je meestal als je het ergens naar je zin hebt en de tijd verstreken is en je moet vertrekken. En dat was ook het geval. Ik kijk met veel plezier terug en hoop dat de Kustwacht en haar typische Nederlandse polderconstructie zich de komende jaren verder mag ontwikkelen naar een internationaal trendsettende Kustwacht. Het recept en de ingrediënten liggen klaar, het is nu aan de beleidsverantwoordelijken om hun kookkunst te tonen. Want het Angelsaksische stelt terecht dat: *'the proof of the pudding is in the eating'*. Het gaat niet om een mooie nota. Als operationeel verantwoordelijke stond voor mij altijd centraal: Zijn we in staat om onze beleidsdoelen effectief en efficiënt te realiseren? Ik ben dan ook blij dat ik op basis van deze gedachte de afgelopen jaren met u heb mogen werken.

Dit was mijn laatste column voor de Kustwacht op Koers. Het ga u goed.

Mijn naam is Ronald Blok,
...met B L O K !!



Cartoon

Colofon

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

Uitgave: Kustwacht Nederland (0223) 658300

Redactie:

Kustwachtcentrum: Marco Meeuwisse, Tina Haasdijk, Vanessa Strijbosch, Ruud Satijn

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

Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Christian Hazenoot

Fotografie: KWC, John van Helvert, MCD, Arie van Dijk, KNRM-Mario Rentmeester

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl