

Interview met Kapitein Yves Goossens, algemeen directeur van DAB Vloot

Yves Goossens is sinds 1 mei 2004 de nieuwe algemene directeur bij DAB Vloot. Deze 'Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot', zoals ze voluit heet, fungeert als dé reder van de Vlaamse overheid. Ze zet bijna 50 schepen in voor een breed gamma aan ondersteunende taken en verzorgt tevens de vaarwegmarkeringen op zee.

Kapitein Goossens, u werd op 1 mei 2004 aangesteld als nieuwe algemeen directeur van DAB Vloot. Daarvoor was u al 12 jaar actief bij de CMB-groep en 7 jaar bij de Unie van Redding en Sleepdienst (URS). Kunt u in het kort uw levensloop schetsen, vanaf het 'prilste begin'?

Ik ben afkomstig uit Gent, en voltrok er mijn middelbare studies aan het stedelijk atheneum. Daarna ben ik naar de Hogere Zeevaartschool getrokken. Toen was het nog de geplogendheid om het eerste jaar in Oostende te volgen, waarna naar Antwerpen werd verhuisd. Na de Hogere Zeevaartschool heb ik dan de wereldzeeën bevaren onder de vleugels van de Compagnie Maritime Belge (CMB) groep. In juni 1987 deed ik er mijn eerste reis en ik bleef er tot september 1998. Ik heb er gevaren op traditionele cargoschepen, op containerschepen en bulkschepen om uiteindelijk, gedurende het tweede gedeelte van mijn CMB-carrière, op chemicaliëntankers in te schepen. Net voor ik de zee vaarwel heb gezegd, kon ik ook nog wat ervaring opdoen op twee gastankers.

U hebt toen de overstap gemaakt naar URS. Hoe is die overstap eigenlijk tot stand gekomen?

Bij URS zochten ze iemand om het ISM-gebeuren (International Safety Management-gebeuren) en het ISO-9000-gebeuren (internationale referentie voor kwaliteitseisen naar handelsovereenkomsten toe) formeel op te starten voor de ganse URS-vloot van 45 eenheden. Aanvankelijk vormde het ISM-gebeuren de hoofdmoot van mijn taak bij URS, maar al snel kwamen daar ook andere projecten bij, zoals het STCW-gebeuren i.v.m. de trainingen en certificatie van zeevarend personeel, alsook wat projectcontacten met scholen. Toen er na verloop van tijd extra ondersteuning kwam, kon ik ook weer wat andere zaken aanpakken zoals de begeleiding van een aantal dochterbedrijven van URS. Naar het einde van mijn carrière bij URS toe, heb ik dan de overstap gemaakt naar 'Business Development'. Vooral de



dienstverlening van URS naar overheden toe, o.a. m.b.t. de bestrijding van oliepollutie, kreeg daarbij de nodige aandacht. We tastten heel wat nieuwe ontwikkelingen af en zochten waar mogelijk nieuwe samenwerkingsverbanden. In die tijd heb ik trouwens ook reeds contacten gehad met het Vlaams Instituut voor de Zee.

Als ik u "dienstverlening naar overheden toe" hoor vernoemen, dan lijkt dit wel de perfecte aanloop voor uw nieuwe functie bij DAB Vloot? Welke ervaringen uit het verleden kon u specifiek inbrengen en benutten? En merkte u een verschil in mentaliteit op de werkvloer?

Om op het eerste deel van uw vraag te antwoorden: ik denk dat mijn hoger geschetste ervaring bij URS wel heeft mee-gespeeld, niet alleen in mijn keuze om hier mee verder te gaan, maar ook aan de 'andere kant van de tafel' om mij aan te werven. Wat betreft het verschil in mentaliteit moet ik toch opmerken dat URS een bedrijf is dat lange tijd een monopolie gehad heeft op het sleepgebeuren in de havens, waardoor het niet altijd meer zo scherp stond in de markt. Later hebben er diverse reorganisaties plaatsgevonden, voornamelijk onder impuls van Walter De Schepper (afgevaardigd beheerder van URS), die URS heeft omgevormd van een ouderwets bedrijf dat binnen een bepaald

monopolie aan het berusten was, tot een vernieuwde organisatie die wel degelijk klaar was om haar marktpositie te blijven handhaven en waar mogelijk zelfs uit te breiden.

Ook bij Vloot is al een tijdje een gelijk-aardige evolutie aan de gang. Het is mijn rol om die trend verder te zetten en deze dienst 'afzonderlijk beheer' verder te operationaliseren. We willen de overgang maken van een puur overheidsgebeuren, voornamelijk administratief gericht, naar een organisatie die de rederij van de overheid kan zijn. Hierbij willen we niet enkel uitgaan van wie welke bevoegdheden heeft, maar ook exploreren waar kan samengewerkt worden met externe klanten. Het moet ook duidelijk zijn dat we als overheid niet willen en mogen concurreren met bedrijven in Vlaanderen en erbuiten binnen een commerciële omgeving. Wel zullen we ons best doen om dié niches uit te bouwen, waar de privé minder in geïnteresseerd is of waar een samenwerking met de privé goed mogelijk blijkt, of dié niches waarbinnen Vloot al tientallen jaren actief is en de know-how in huis heeft – denk maar aan het boeien leggen. Vanzelfsprekend zullen we ook trachten de specifieke overheids-taken die Vloot al belichaamt verder te optimaliseren.

DAB Vloot heeft het beheer over bijna 50 schepen en kent een personeelsbestand van meer dan 500 personen, waarvan 90% varend. Het lijkt me een bijzonder zware taak om dit alles te coördineren.

Het is inderdaad een behoorlijk grote dienst, met 560 mensen in dienst, waarvan ca. 500 varend personeel. Niet alleen de omvang, maar ook de geografische spreiding, speelt hierin parten. DAB Vloot heeft zijn directiezetel in Oostende, maar is daarnaast ook vertegenwoordigd in Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en Gent (deze laatste voor wat betreft de veerdiensten). We hebben ook een vestiging in Vlissingen, waar we vooral naar het loodswezen toe diensten verlenen. Verder spreekt het voor zich dat voor een overheid ook Brussel van belang is. Dus ja, we zitten toch wel zeer verspreid.



Met varend personeel dat niet altijd op de werkvloer is...

Het typische aan varend personeel is dat je de mensen zelf niet zo vaak tegen het lijf loopt. Ze verblijven immers een belangrijk deel van hun tijd op zee. Ze zijn ook niet binnen één gebouw of één grote vestiging te vatten en dus ontmoet je die mensen niet waar en wanneer je het zelf wil. Maar goed, dit is een complexiteit die nu eenmaal eigen is aan een rederij die Vloot toch is.

U had het reeds over het nieuwe elan binnen DAB Vloot. Wat is de ultieme droom die u wil verwezenlijken met DAB Vloot tijdens uw carrière?

Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we ons ook met DAB Vloot inschakelen in de Europese tendenzen, vooral dan die die te maken hebben met het veiliger maken van het maritiem transport. Dat kun je doen met hypermoderne radartorens vanaf de wal – een taak voor een andere afdeling van AWZ, nl. Scheepvaartbegeleiding – maar je kunt dit ook ten dele gaan invullen met behulp van vaartuigen. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan schepen die heel vlot en vlug olie kunnen vegen, of andere taken voor hun rekening nemen die minder aantrekkelijk zijn voor een privé-maatschappij. Het zijn vaak typische overheidsopdrachten waarin we, mits de nodige nieuwe investeringen, het verschil kunnen maken. We zijn daar reeds volop mee bezig, stap voor stap. Het is ook zo dat DAB Vloot een relatief oude vloot aan vaartuigen bezit. Het is dan ook zeker één van de belangrijkste ambities om zo vlug mogelijk die oude vaartuigen te vervangen door nieuwe vaartuigen. In dezelfde context – ik denk dan bijvoorbeeld aan het multifunctioneel vaartuig dat we recent gelanceerd hebben – onderzoeken we ook in welke mate we diezelfde vaartuigen kunnen inzetten ter ondersteuning van federale en andere bevoegdheden. Ik denk dat Vloot dé plaats is op zee waar federale en Vlaamse bevoegdheden dag in dag uit en al geruime tijd worden behartigd door dezelfde ambtenaren aan boord van dezelfde schepen. Ik beschouw het feit dat deze samenwerking er nu op heel wat plaatsen al daadwerkelijk is, toch ook een beetje als de eigenheid bij Vloot. Ik zou zelf durven stellen dat Vloot hiermee al jaren de kustwachtfilosofie in concreto toepast en er ook uitgebreide ervaring in heeft.

Als ik goed ben ingelicht, is het nieuw gelanceerde multifunctionele schip in eerste instantie een vervanger van de 48-jaar oude 'Zeearend'. Zal dit nieuwe schip ook taken van de Zeehond kunnen overnemen?

De Zeehond is momenteel zeer zwaar belast en vaart feitelijk meer dan 100%. De Zeearend heeft specifieke taken als boeienlegger. Het multifunctioneel vaartuig zal zeker de vervanger worden van de Zeearend, maar niet van de Zeehond. Vergeet niet dat het multifunctionele vaartuig drie maal zo sterk zal zijn als de Zeehond. Beide kunnen wel – zeker voor wat de sleepbootfunctie betreft – complementair zijn. We verwachten ook niet dat het nieuwe vaartuig de Zeehond zal ontlasten. Nu valt het al voor dat de Zeehond ondersteuning geeft aan de Zeearend voor bepaalde taken in het kader van de bebakening. En alhoewel het best zou kunnen dat, op het moment dat het nieuwe multifunctionele vaartuig er is, de Zeehond een deeltje van deze taken zal kunnen van zich laten afglijden, weet ik ook al dat er nieuwe taken zullen bijkomen. Taken waar we nu nog neen tegen zeggen... Heel belangrijk is wel dat het nieuwe multifunctionele vaartuig – in tegenstelling met de oude Zeearend – bij slecht weer, wanneer er niet zoveel met boeien kan gewerkt worden, wel nog heel wat andere taken kan vervullen. We zullen nu samen met de federale overheden een perfecte invulling kunnen geven naar de verantwoordelijkheden op het gebied van het Verdrag van Bonn en de nieuwe Europese opties, zoals voorgesteld door EMSA (European Maritime Safety Agency) door op te treden als waakschip voor de Vlaamse kust of bij het vegen van olie.

Met de Zeearend hebt u het oudste schip van de vloot aangeraakt, maar ook andere schepen zijn misschien wel aan vervanging toe. Ik denk maar aan de loodsbotten.

Op dit ogenblik zijn er vijf schepen in aanbouw. We maken daar niet zoveel lawaai rond, maar dat betekent niet dat er niets gebeurt. Het betreft twee veerboten, twee reddingsboten, en een patrouilleschip dat we samen met de Scheepvaartpolitie willen inzetten. Daarnaast zijn er dus het multifunctionele vaartuig en de beloodsingsmiddelen. Het is duidelijk dat er nood is aan een nieuwe beloodsingsvloot. Samen met Nederland heeft het Vlaamse loodswezen en vloot allerhande studies gemaakt en zo langzamerhand begint alles concrete vorm te krijgen. We hebben ook de ambitie om nog dit jaar formeel

beweging te krijgen in de nieuwe beloodsingsmiddelen. Zowel naar financiering toe, als naar de technische aspecten van wat die schepen moeten kunnen, willen we klaarheid scheppen op papier, zodat we ermee naar de markt kunnen gaan. Zoals het er nu uitziet zal de nieuwe beloodsingsvloot in grote lijnen bestaan uit de beruchte 'swaths' en/of 'slices', die het best tegemoet komen aan het nieuwe beloodsingsconcept. Dit type catamaran is veel sneller en comfortabeler dan de huidige vaartuigen. Met luxe bedoel ik niet dat er 'gouden kranen' aan boord zullen zijn, maar wel dat ook in zware weersomstandigheden op een betrouwbare en stabiele manier zal kunnen worden verdergewerkt. Hierdoor zou het vooral voor de loodsen allemaal wat minder gevaarlijk moeten worden. Ook de snelheid van deze schepen en bijgevolg de dienstverlening aan schepen, en dus aan onze havens, kan hierdoor verbeteren.

Naar het takenpakket hydrografie toe, momenteel ter harte genomen door o.a. de Ter Streep, zijn er contacten teneinde de onderlinge dienstverlening te optimaliseren. Ik kan me voorstellen dat ook hier op een bepaald moment wel eens kan gedacht worden aan een nieuw vaartuig, zij het dat deze denkoefeningen veel minder concreet zijn dan voor de hoger geschetste initiatieven en de nood voorlopig iets lager ligt. Op de Schelde kwam er ondertussen wel een nieuw peilvlet in de vaart.

Uiteraard speelt bij ons ook heel erg de interesse naar de toekomst van de Zeeleeuw of vervanger als onderzoeksschip. Wat zijn de plannen in deze?

Voor wat een nieuwe Zeeleeuw betreft, voelen wij ons vanuit Vloot zeker de meest aangewezen partner. Als je een zekere ervaring met twee partners opbouwt, kun je die ook best verderzetten. Ervaring betekent dat je mekaar leert kennen, dat je weet wat belangrijk is voor de andere, dat je daar probeert op in te spelen. Soms lukt het, soms lukt het eens wat minder. Ik denk dat er zeker naar de beschikbaarheid van de Zeeleeuw enerzijds, en ook naar het aantal personen dat al eens meevaart aan boord, dat daar nog kan worden gewerkt aan een betere afstemming. Daarover bestaan overigens heel regelmatige contacten met het VLIZ. Naar een nieuw vaartuig toe, zullen we als Vloot niet nalaten ons deel van het werk te doen. Het is zelfs zo dat wij op dit ogenblik, terwijl we ons dan toch over 'swaths' voor het loodswezen aan het bezinnen zijn, een zeer interessante denkoefening hebben gemaakt. Samen met onze technische manager, ir. Piet Leeuwerck, hebben we onderzocht of zo'n

swath ook geen goede vervanging zou kunnen zijn voor de Zeeleeuw. Een dergelijk swathvaartuig is ruim en relatief stabiel, wat onderzoek verrichten bij slecht weer vergemakkelijkt. Het is een vrij breed schip, waarbij de breedte en de ruimte die je hebt niet ten koste gaat van de snelheid. Dit is aardig meegenomen vooral voor dagtrips ter hoogte van de Vlaamse kust (en zelfs iets verder).

Er is nog een andere denkpiste die verband houdt met de toenemende vraag naar opleidingsvaartuigen vanuit het onderwijs. Het combineren van diverse taken aan boord maakt de investeringen beter te verantwoorden en dus willen we graag onderzoeken of een opleidingsvaartuig met specifieke multifunctionele ruimtes niet kan gecombineerd worden met de functie als onderzoeks- of hydrografisch vaartuig. Vanuit onze centrale dienstverlenende positie in dit gebeuren, zien we het als onze taak al onze klanten tevreden te stellen en naar optimale oplossingen te zoeken. Hierdoor brengen we ze al eens samen, wat zonder ons misschien minder evident was.

Uw interesse voor educatie en opleiding is al enkele keren ter sprake gekomen. Ook las ik dat u nog steeds gastdocent bent aan de Gentse universiteit, en daarnaast tal van eindwerken hebt begeleid. Hoe ziet u deze interesse vertaald in uw huidige job?

Eén van de doelstellingen van AWZ – en een deel van die doelstellingen is vertaald naar DAB Vloot toe – is om de maritieme know-how in België te verankeren. Enerzijds kan dit door de bestaande know-how te ondersteunen, zodat die niet hoeft uit te wijken naar het buitenland. Anderzijds moet je die know-how ook weten door te geven aan jonge mensen. In dit verband is het educatieve project ‘Expeditie Zeeleeuw’ een goed voorbeeld van hoe je jonge mensen kunt enthousiasmeren voor het zeegebeuren. We ondersteunen ook sterk het project ‘Are you waterproof’ (<http://www.areyouwaterproof.be>), wat heel specifiek gericht is naar het maritiem onderwijs en naar toekomstige zeevarenden. AWZ is hierin de belangrijkste sponsor, en als Vloot stellen we naast financiële ondersteuning ook onze schepen ter beschikking. Het is immers onze ambitie om de capaciteit aan vaartuigen die we hebben zo optimaal mogelijk ter beschikking te stellen van de scholen. Op dit ogenblik hebben we met alle scholen die maritieme opleidingen verzorgen (de Hogere Zeevaartschool, het Provinciaal Maritiem Instituut – nu Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs MIGO – en

Cenflumarin in Zwijndrecht) contracten lopen. Wij hebben de capaciteit en wij kunnen die mits goede afspraken gemakkelijk ter beschikking stellen. Ook op dit terrein spelen we als overheid een rol waar de privé-rederijen zelf niet direct invulling kunnen aan geven. Privé-rederijen hebben immers niet zomaar continu zeven schepen voor de Vlaamse kust varen die elke dag kunnen binnenvaren ter gelegenheid bijvoorbeeld van een schoolstage. Wij wel.

In een vroeger interview voor de VLIZ Nieuwsbrief met de directeur-generaal van AWZ, Jan Strubbe, werd benadrukt hoe belangrijk de Vlaamse vloot wel is. Hoe situeert u voor een neutrale lezer de waarde van de Vlaamse vloot?

De vloot is in die mate belangrijk dat wij één van de weinige plaatsen zijn waar nog een 500-tal Belgen varen. Dat is iets wat ons zeer sterk onderscheidt van veel andere plaatsen of vele andere rederijen. Anderzijds is het ook zo dat wij geografisch waarschijnlijk de meest verspreide vloot zijn binnen Vlaanderen. De terugvloei van het door de overheid in Vloot geïnvesteerde geld naar de Vlaamse economie ligt een stuk boven de 90%. Met verschillende huishavens, een 50-tal vaartuigen en een 500-tal varende Belgen die worden tewerkgesteld, is er een niet te onderschatten toegevoegde waarde voor Vlaanderen. Onze mensen en ook wijzelf doen al onze aankopen – op een paar uitzonderingen na, die we niet in België kunnen doen of die heel specifiek zijn waardoor je spijtig genoeg de know-how lokaal niet meer hebt – in Vlaanderen en België. En dat is toch wel een belangrijk verschil met andere rederijen.

U hebt al de samenwerking met VLIZ voor wat betreft de Zeeleeuw aangeraakt. Ook het educatieve project ‘Expeditie Zeeleeuw’ kwam al kort aan bod. Ziet u op andere terreinen samenwerkingsmogelijkheden naar de toekomst toe?

Wij als Vloot hebben een bepaalde technisch-wetenschappelijke know-how in huis, waarmee we tot op heden nog niet zoveel naar buiten zijn gekomen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan onze expertise in scheepsbouwkunde of inzake het onderzoek naar risico-analyses op zee. Ik geloof dat, net zoals ik ten persoonlijke titel nogal eens ondersteuning geef naar het Maritiem Instituut toe, wij binnen de mogelijkheden die we hebben ook eens moeten aftasten wat Vloot het VLIZ te bieden heeft. Ook door het feit dat we in contact komen met veel verschillende overheden die

allemaal vanuit bepaalde bevoegdheden of vanuit bepaalde ambities schepen nodig hebben, kunnen wij ook de interacties tussen het VLIZ en die specifieke andere overheden faciliteren en zo potentiële partners bijeen brengen. We kunnen ook eventueel gezamenlijke investeringen ondersteunen om het VLIZ, de andere overheden en ook Vloot financieel efficiënter te laten werken. Het multifunctioneel vaartuig is daar een belangrijk voorbeeld in.

Ik wil u alvast hartelijk danken voor dit interview. Wilt u aan dit gesprek nog graag iets toevoegen?

Ik wil toch nog eens benadrukken dat ik ‘Expeditie Zeeleeuw’ een zeer positief project vind. Het is ook mijn mening dat we niet altijd moeten scoren door meer zeemannen terug aan boord te krijgen, of de zeevaartscholen met meer studenten te bevoorraden. Het is en blijft natuurlijk heel belangrijk de toekomst van één van de maritieme poten die België heeft te verzekeren, maar ik denk effectief dat ook de andere maritieme en mariene componenten die België bezit aandacht moeten krijgen. Dat straalt toch af op elkaar: als de ene component succes heeft, zal de andere daar mee van profiteren en meer mogelijkheden krijgen. Daarom vind ik Expeditie Zeeleeuw ook zo belangrijk. Er zijn m.i. zelfs nog uitbreidingsmogelijkheden voor het project waaraan Vloot mee kan bijdragen. Zo is er momenteel geen module voorzien m.b.t. ‘het zeemansleven’. Misschien is dit wel een interessante of aantrekkelijke module die we nu missen en die er nog bij kan komen, waardoor we het zeemansleven in zijn globaliteit kunnen behandelen?

