



Kustwacht op koers

Informatiebulletin van Kustwacht Nederland

INHOUDSOPGAVE:

- 1 | SAR Eenheid Leeuwarden wordt opgeheven, een interview met Ed van Scherpenzeel
- 4 | Kustwachtbedrijfskleding in testfase
- 5 | Medevac met taart
- 6 | Kustwachtvliegtuig weer actief boven de Middellandse Zee
- 7 | 10 vragen aan Tina Haasdijk
- 8 | Kustwachtcolumn door Ed Veen, directeur Kustwacht
- 8 | Cartoon



SAR Eenheid Leeuwarden wordt opgeheven, een interview met Ed van Scherpenzeel

Majoor-vlieger Ed van Scherpenzeel is commandant van het 303 squadron op de Vliegbasis Leeuwarden. Deze eenheid is verantwoordelijk voor Search and Rescue (SAR) in onder andere het Waddengebied, maar ook voor het patiëntenvervoer vanaf de eilanden. Per januari 2015 wordt zijn eenheid opgeheven. Kustwacht op Koers zocht hem op.

Majoor van Scherpenzeel, bij binnenkomst viel op dat de Agusta Bell helikopters die op dit moment in de hangaar staan er nog als nieuw uitzien. Waarom wordt uw eenheid opgeheven?

De minister heeft dit jaar besloten dat Search and Rescue en patiëntenvervoer geen kerntaken van het ministerie van Defensie zijn. Gezien de beperkte helikoptercapaciteit acht men het noodzakelijk deze taken af te stoten.

Was het niet al langer bekend dat het 303 squadron deze taken niet meer zou gaan uitvoeren?

De nieuwe NH-90 helikopter had het eigenlijk vanaf januari moeten overnemen. Vanwege capaciteitsproblemen lukte dat

niet. Er zijn er nog niet voldoende beschikbaar en die er wel zijn, zijn dikwijls aan boord van schepen nodig.

Daarna is dan ook nog het besluit genomen dat het geen kerntaken zijn, waardoor deze taken tot medio 2020 helemaal bij Defensie zullen worden weggehaald.

Voor de Kustwacht is SAR een kerntaak. Dat veronderstelt dat dat dan ook voor de Luchtmacht zo zal zijn, denkt u niet?

Blijkbaar niet. Persoonlijk vind ik dat best jammer, maar men is van mening dat andere partijen deze taken de komende jaren ook uit kunnen voeren. Dit zal civiel op de markt worden gezet.

Deels worden SAR-taken overgenomen door Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). Zij zijn natuurlijk ook al actief in het gebied op de Noordzee en de ruime binnenwateren.

Ja dat klopt. NHV zal inderdaad vanaf januari 2015 de SAR taken boven de Waddenzee overnemen. Daarmee zijn zij vanaf die datum actief in het gehele verantwoordelijkheids-



gebied van de Kustwacht. Dat geldt niet voor het patiëntenvervoer. Dat gaat weer naar een andere partij.

Wie gaat dat uitvoeren?

Dat ligt nu in handen van de Regionale Ambulance Voorziening (RAV). Zij gaan dat met een civiele helikopter laten uitvoeren. Patiëntenvervoer wordt daarmee dus losgekoppeld van SAR. Wij deden dat met dezelfde helikopter. Wij hadden de laatste jaren drie taken: SAR leveren voor Defensie, SAR voor de Kustwacht en dus het patiëntenvervoer.

Wat is het verschil tussen SAR voor Defensie en SAR voor de Kustwacht?

SAR voor Defensie is stand-by staan voor jachtvliegers boven water. SAR voor de Kustwacht is er met name voor de scheepvaart, maar ook voor de luchtvaart.

Jullie hebben drie Agusta Bell 412 SP helikopters. Is elke heli dan ingericht voor één taak?

Nee, zo moet je dat niet zien. Met elke helikopter kunnen wij alle taken uitvoeren. Afhankelijk van hoe hij is ingericht voeren wij er dan patiëntenvervoer of SAR mee uit. Voor patiëntenvervoer hebben wij een brancard aan boord. Zo'n brancard heeft dezelfde afmetingen als in een ambulance. Wij hebben tot nu toe altijd een heli op 15 minuten stand-by tijd gehad en één op een uur. Die laatste noemen we de back up voor grootschalige incidenten of activiteiten.

En als er meer helikopters nodig zijn dan jullie beschikbaar hebben?

Dat kan voorkomen. Dan moet er opgeschaald worden. Dat doet de Kustwacht dan. Voor SAR had de Kustwacht in het

verleden permanent een Lynx helikopter ter beschikking. De Kustwacht had ook een overeenkomst met de NOGEPa om hun SAR helikopter in te zetten, of kon ons ook extra inroepen als wij er nog niet bij betrokken waren. In 2011 is dat veranderd doordat wij de taken van de Lynx overnamen. Sindsdien zijn wij verantwoordelijk voor de dagtaken voor SAR en NHV voor het nachtdeel.

Waarom kunnen jullie 's-nachts niet ook SAR-acties uitvoeren?

Wij kunnen 's-nachts niet hijsen. De AB-412 is met een 3-assige autopilot uitgerust en voor nacht-SAR heb je een 4-assige autopilot nodig. Wij missen daarvoor dus een technisch onderdeel. Er is door Defensie besloten onze heli's daarmee niet uit te rusten omdat dat een taak voor de Lynx was. Het werd te duur om die aanpassing aan te brengen. Daarop is besloten om dat extern in te huren.

Maar deze eenheid voert dus al lang SAR-acties uit?

Deze eenheid werd opgericht in 1959 en heette toen SAR Luchtmacht. Het patiëntenvervoer begon veel later. Dat ging van start in de jaren zeventig. Dat begon min of meer vanzelf, het was een natuurlijk proces. Er stond altijd een kleine SAR-helikopter, een Alouette, paraat op Vlieland of Terschelling. In de maanden dat er op het oefenterrein op Vlieland geschoten werd door de jachtvliegtuigen, stond hij daar. Later stond hij ook op Terschelling. Er kwamen toen vanzelf aanvragen vanaf die eilanden voor ernstig gewonde patiënten die met de helikopter naar het vasteland konden worden gebracht. Zo is het heel langzaam begonnen en van een neventaak een van de hoofdtaken geworden.

En wordt het patiëntenvervoer nu uitgevoerd op alle Waddeneilanden?

Ja, behalve Texel. Texel is zo dichtbij het vasteland, daar is het niet nodig. Officieel is het patiëntenvervoer als onderdeel van onze werkzaamheden pas geformaliseerd in 2009.

Jullie vliegen nu met de Agusta Bell 412 SP. Is dat al lang zo?

Wij zijn begonnen met de Alouette II en later overgegaan op de Alouette III. Met deze helikopters vliegen we sinds 1993.

Ze zien er veel nieuwer uit.

Ze zijn ook nog in perfecte staat. Er wordt dan ook veel onderhoud aan verricht. Het frame is van die datum, maar alle andere onderdelen worden regelmatig vervangen. De motoren, de bladen, de transmissie, dat is al lang vernieuwd. De heli wordt ook elke dag dat hij is ingezet volledig gewassen, wat ook wel nodig is met zout water.

Even terug naar patiëntenvervoer. Voeren jullie dan alleen taken uit die gaan om leven en dood, of vervoeren jullie ook zwangere vrouwen zonder levensbedreigende indicatie?

Er is afgesproken dat wij alleen bij levensbedreigende situaties in acties komen, waarvoor transport per reddingboot of veerboot te langzaam gaat. Wij zijn echter niet degenen die beslissen wanneer dat het geval is. De huisarts van het betreffende eiland bepaalt wanneer vervoer per helikopter noodzakelijk is. Bij een bevalling waarvoor ziekenhuisopname noodzakelijk is, is er gezien de afstand bijna per definitie sprake van een levensbedreigende situatie. Bij calamiteiten met kinderen wordt ook vaak de helikopter ingezet. Maar de basisregel blijft dat het om levensbedreigende situaties gaat. De huisarts doet zo'n aanvraag dan rechtstreeks via de meldkamer. Daar vindt dan ook direct een scheiding plaats tussen patiëntenvervoer en Search and Rescue. Bij SAR gaat een oproep via de Kustwacht via wie wij onze alarmering ontvangen. Bij patiëntenvervoer loopt dit via de meldkamer Noord Nederland. Dat is een ambulancevoorziening, daar bemoeit de Kustwacht zich niet mee.

De Kustwacht staat op dat moment buitenspel?

Ja, hoewel onze prioriteiten altijd bij SAR liggen. Als er tegelijkertijd een aanvraag voor patiëntenvervoer en SAR binnenkomt, krijgt SAR voorrang. Natuurlijk vindt er in zo'n geval wel overleg plaats, want als het alleen om ondersteuning gaat, kan er van geval tot geval anders beslist worden. De arts van de Radiomedische Dienst overlegt dan via de Kustwacht met de meldkamer over de aard van de situatie, maar SAR heeft dus in principe voorrang.

Op een Waddeneiland, bijvoorbeeld Terschelling, zit dus alleen een huisarts?

Op Terschelling zit wel een ambulance met een hulppost. Die zit op elk eiland en ook een huisartsenpost, maar er is geen ziekenhuis.

Hebben jullie ook een verpleegkundige aan boord?

Ja. Voor patiëntenvervoer vliegt er altijd een verpleegkundige mee. Voor SAR hebben wij onze eigen SAR-arts. Die zit hier ook overdag op afroep in het gebouw. Heel soms, bij speciale verzoeken zoals reanimaties of kritieke bevallingen, wordt deze arts ook ingezet bij patiëntenvervoer. Bij zo'n bevalling wil de arts van het eiland ook nog wel eens meegaan. Die kent de patiënt toch het beste en we nemen dan ook bijna altijd een familielid mee. Daar is voldoende ruimte voor.

Hoeveel mensen kunnen er mee?

Er zouden dertien mensen mee kunnen maar doordat we de brancard bij ons hebben, ben je een paar plaatsen kwijt. Met patiëntenvervoer vliegen we nooit met meer dan met vijf mensen achterin. Bij SAR kunnen er meer mensen mee.

Nu gaan zowel SAR en patiëntenvervoer bij jullie weg. Er zullen ongetwijfeld mensen in het squadron zijn die met pijn in het hart afscheid van deze taken zullen nemen.

Ja, dat kan ik niet ontkennen. Het is natuurlijk ook een hele mooie en dankbare taak. We waren er al vrij lang op voorbereid dat dit moment zou komen, maar er is nu ook een wat dubbel gevoel. Vooral toen bleek dat de NH-90 onze SAR-taken nog niet kan overnemen. Men heeft er gewoonweg de capaciteit niet voor. Nu gaat NHV dat onderdeel voor de komende vijf jaar uitvoeren. Dat zal prima gaan, ze doen dat al in de regio Rotterdam, maar zij nemen het patiëntenvervoer niet over. Dat zal via de Regionale Ambulance Voorziening (RAV) aan een andere externe partij worden uitbesteed. Er is daarvoor dan wel een overbruggingstijd nodig. In die periode zullen er hier voor die taak twee Cougar helikopters gestationeerd worden. Dat is voor zes maanden. Wij zijn nu dus bezig om ons personeel bij andere onderdelen geplaatst te krijgen terwijl er hier twee andere heli's tijdelijk dit werk gaan doen waar nog mensen voor moeten worden gezocht.



Kunnen jullie dat dan niet een half jaar langer doen met de huidige helikopters?

Nee, dat gaat niet. De Agusta Bells zullen verkocht worden en dat kan niet wachten. Als men dat had gewild, had dat eerder besloten moeten worden. De beslissing om de Cougar in te zetten is ongeveer een jaar geleden genomen, maar dit hele traject is al veel langer geleden opgestart. In 2008 is ons medegedeeld dat wij over zouden gaan naar de NH-90. Dat zou dan inclusief personeel zijn. Dat plan kan vooralsnog dus niet doorgaan, maar de mensen zijn de afgelopen tijd wel op andere functies en bij andere onderdelen geplaatst. Dat krijg je dan niet meer zo eenvoudig weer teruggedraaid, vooral niet als je dat dan alleen voor zes maanden zou willen doen.

Gaan er met de beperkte beschikbaarheid van de NH-90 dan wel mensen over naar die helikoptereenheid?

Een deel van het personeel gaat over naar de NH-90, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dat maar om een klein deel gaat. Het was de afgelopen tijd dan ook nogal een uitdaging om iedereen ergens geplaatst te krijgen. Enkelen gaan naar de Cougar en zullen daar voor worden opgeleid, een aantal gaat naar de Apache en Chinook en twee mensen gaan naar de Dornier, het Kustwachtvliegtuig.

Waar gaat u zelf heen?

Dat is nog niet bekend. Ik ben zelf druk bezig geweest met actuele zaken en ken mijn toekomstige plaatsing nog niet, maar het ziet er naar uit dat met deze mooie functie een einde komt aan mijn actieve carrière als vlieger.

Is het de bedoeling dat de SAR taken weer terugkeren bij Defensie zodra er meer NH-90s beschikbaar zijn?

Ja, het is de bedoeling dat Defensie die taak medio 2020 weer op zich neemt. Zeer waarschijnlijk met de NH-90. Dat is in ieder geval de streefdatum.

Is er tegen die tijd niet veel kennis over SAR verloren gegaan?

Ja, dat is deels waar en ergens jammer, maar voor SAR moet toch altijd al een intensieve opleiding gevolgd worden. Bovendien blijft Defensie op Vliegkamp de Kooy SAR beoefenen zodat de kennis zoveel mogelijk paraat blijft en de NH-90s die aan boord van schepen geplaatst gaan worden, moeten nu ook al SAR kunnen uitvoeren.

Bestond er vanuit NHV ook behoefte om van jullie kennis gebruik te maken?

Er zijn vliegers die eerst bij Defensie hebben gewerkt en hier SAR-taken hebben uitgevoerd, die nu bij NHV werken. Op die manier is er vanzelf kennis overgedragen.

Als de Cougar die zes maanden de taken voor patiëntenvervoer heeft uitgevoerd, wie neemt dat dan daarna voor RAV over?

Wie die taak daadwerkelijk gaat uitvoeren is op dit moment nog niet bekend. Het is vanaf 1 juli 2015 in ieder geval niet meer de verantwoordelijkheid van Defensie.

Maar dan met ander personeel en andere helikopters.

Ja dat klopt. Dat is om eerlijk te zijn wel een vreemd gevoel. Maar zoals gezegd, dat is nog niet zeker. Wij hebben overigens een zeer goede verhouding met de RAV en zullen er alles aan doen om onze taken zo goed mogelijk over te dragen.

En wat gebeurt er met deze eenheid? Gaat het squadron 303 elders verder?

Nee, deze eenheid zal worden opgeheven. Op 8 januari aanstaande draag ik als commandant het Vaandel over. Daarmee komt aan het uitvoeren van SAR-taken door Defensie voorlopig een einde. Wie weet komt dat dan in 2020 met de NH-90 of een andere helikopter weer terug, de toekomst zal het leren.



NIEUW CONTRACT PER 1 JULI 2015

Met Noordzee Helikopters Nederland is een vijfjarig contract afgesloten met daarin een optie om twee keer met één jaar te verlengen. Het vijfjarig contract eindigt vooralsnog op 1 juli 2020. Daarna neemt Defensie de SAR taak weer over. Het contract voorziet in het beschikbaar hebben van voldoende SAR helikoptercapaciteit om binnen 90 minuten een reddingscapaciteit van 16 personen ter plaatse te hebben in het Nederlandse deel van de Noordzee. Deze helikopters zijn ingericht voor het uitvoeren van SAR taken en medische evacuaties. Naast 2 piloten bestaat de bemanning uit een ambulanceverpleegkundige/redder en een winchman die de hoist installatie bediend. De alarmering van de helikopters wordt verzorgd door de Kustwacht.

Kustwachtbedrijfskleding in testfase

In de nabije toekomst zal er bedrijfskleding voor Kustwachtmedewerkers komen. Kustwacht op Koers zag op de werkvloer al enkele artikelen gedragen worden. Hoe zit dat? Wij vroegen het Martine Vader. Zij droeg de kleding onlangs zelf.

Martine, waarom is er besloten dat er Kustwachtkleding moet komen?

Het managementteam van de Kustwacht is van mening dat Kustwachtbedrijfskleding bijdraagt aan een meer professionele uitstraling naar haar omgeving. De Kustwacht beweegt zich in een netwerk van allerlei diensten en partners met verschillende achtergronden en met verschillende uniformen. Het laten zien van de Kustwachtbedrijfskleding draagt bij aan de herkenbaarheid van de Kustwachtmedewerker. Het laat zien dat we met z'n allen werken aan het Kustwachtproduct.

Wie gaat deze kleding dragen?

Het is de bedoeling dat iedereen binnen het Kustwachtcentrum deze bedrijfskleding gaat dragen, met uitzondering van de medewerkers die al bedrijfskleding of uniformen vanuit hun eigen dienst verstrekt krijgen.

Is dit pakket definitief of slechts een proef?

De maand oktober heeft een aantal medewerkers samples gedragen. De toekomstige kleding wordt nagenoeg identiek aan de samples. Het doel van deze pilot was om de samples te testen op draagcomfort en het bepalen van de finishing touch ten aanzien van emblemen, logo's, modelvoering etc.

Voor wat betreft de inkoopprocedure moeten we nog een heel traject doorlopen, met onder andere een Europese aanbesteding. De daarbij behorende behoeftestelling moet alles tot in de puntjes beschrijven. Waar komen de logo's? Hoe groot moeten deze zijn? Welke stofsamenstelling heeft een broek, een jasje of de blouse? We mogen daarbij geen merken noemen, laat staan een keuze voor een bedrijf hebben. Deze kledingsamples helpen ons alles te visualiseren en alles tot in de puntjes te beschrijven.

Is er al een datum waarop de kledingkeuze definitief zal zijn?

De kledinglijn is bekend. Deze staat ook gepubliceerd op het intranet van de Kustwacht. Er is zowel een casual als een nette kledinglijn. Het dragen van de type kledinglijn hangt af van de gelegenheid.

Is er al een datum waarop het dragen van de kleding ingevoerd moet zijn? Ofwel, vanaf wanneer gaat medewerkers deze kleding dragen?

Het streven is april 2015. Maar gezien de hoeveelheid werk en het gehele inkooptraject is deze datum erg scherp.

Wordt het dragen van de kleding verplicht?

Ja. Het dragen van uniforme bedrijfskleding om de professionele uitstraling van de Kustwacht te vergroten, kan alleen als iedere kustwachtmedewerker zijn steentje daaraan bijdraagt.



Medevac met taart

m.m.v. Gerrit Miedema

In de ochtend van maandag 29 september 2014 vond een medische evacuatie (Medevac) plaats vanaf het m.s. Albatros. Dit kleinere cruiseschip bevond zich dwars van Texel toen de AB412 helikopter van de Vliegbasis Leeuwarden werd gealarmeerd om de noodzakelijk geachte medische evacuatie uit te voeren. Ondanks slechte zichtomstandigheden werd de patiënt, een 85 jarige Duitse meneer, met de indicatie maagbloeding, vlot van boord gehaald en overgebracht naar Vliegkamp De Kooy om van daaruit verder per ambulance vervoerd te worden naar het Gemini ziekenhuis in Den Helder.

Zoals zo vaak was het incident daarmee voor de Kustwacht afgedaan. Echter, medio oktober ontving het Kustwachtcentrum onverwachts een brief die van de geëvacueerde persoon afkomstig bleek te zijn. Kennelijk weer in goede gezondheid, had hij een bedankbrief aan de Kustwacht geschreven met daarin ook een biljet van 50 Euro. Hij had de brief ondertekend met *'Mit herzlichem 'dank u wel', Ihr zufriedener Fluggast'*.

Maar waar landt deze blijk van waardering het best? De brief van betrockene bood hiervoor onvoldoende

houvast. Het Kustwachtdossier maakte duidelijk dat de Medevac was uitgevoerd door het 303 Squadron uit Leeuwarden. Daarop werd contact opgenomen met de commandant van het squadron, Majoor-vlieger Ed van Scherpenzeel.

Ed was blij verrast en hij wilde toch ook wel graag een afschrift van de brief hebben. "Natuurlijk Ed, die krijg je, maar wat doen we met het geld?" Tja, "taartmoment" werd er geroepen. En: vijftig euro accepteren valt binnen het toelaatbare. Een donatie aan de KNRM was beslist ook een optie. Uiteindelijk werd in gezamenlijkheid toch gekozen voor het taartmoment. Tenslotte bevindt Squadron 303 zich in haar nadagen en moeten er nog meerdere ballen (helikopters) in de lucht gehouden worden totdat 303 aan het einde van dit jaar definitief de deuren sluit. Een goede taart om dat te ondersteunen is daarbij nooit weg!

Om de vijftig euro snel in Leeuwarden te krijgen werd vervolgens direct gebruik gemaakt van de 'bank app', zodat er al de volgende dag in Leeuwarden van taart genoten kon worden.



Kustwachtvliegtuig weer actief boven de Middellandse Zee

In September van dit jaar is wederom een vliegtuig van de Nederlandse Kustwacht ter beschikking gesteld van de Frontex organisatie t.b.v. de Joint Operation Hermes 2014. Frontex is het Europees agentschap die Europese lidstaten ondersteunt bij de bewaking van de buitengrenzen van de Europese Unie. Gezien het grote migrantenprobleem tussen Afrika en Italië vraagt Frontex aan de lidstaten om ondersteuning te leveren bij het in kaart brengen en de opvang van de migrantenstroom. Nederland heeft aan dat verzoek gehoor gegeven en inmiddels voor de vierde keer is een Kustwachtvliegtuig aangeboden. In 2010 was het toestel gestationeerd op het Griekse Kos, in 2011 op het Italiaanse eiland Pantelleria, in 2013 werd gevlogen vanaf het vliegveld van Kalimata in Griekenland en dit jaar wederom vanaf Pantelleria. Tussen 1 en 30 september werd dagelijks gesurveilleerd boven een gebied tussen Zuid Italië en Afrika.



Doordat de Italiaanse Marine een grote opvangoperatie (Operation Mare Nostrum) hield in de buurt van de Afrikaanse kust was het in het gebied waar het Nederlandse vliegtuig patrouilleerde erg rustig. Slechts één maal werd een rubber-

boot met ongeveer 90 migranten aangetroffen. Onmiddellijk werden de Italiaanse autoriteiten hierover geïnformeerd, zodat opvang voor de migranten kon worden geregeld.

Voor deze vier weken durende operatie leverde Nederland naast het Kustwachtvliegtuig drie vliegers van de Koninklijke



Luchtmacht en Koninklijke Marine, drie waarnemers van Koninklijke Marechaussee, Douane en Rijkswaterstaat, twee technici van de firma JetSupport en een liaison officier van de Koninklijke Marechaussee op het Information Coördination Centre in Rome.

10 vragen aan Tina Haasdijk

Functie: Chef secretarie

1. Wat doe je precies bij de Kustwacht?

In 2007 ben ik bij de Kustwacht in dienst gekomen als chef secretarie. Ik beheer o.a. de agenda van de directeur, houd regelingen/overeenkomsten/abonnementen/boekwerken bij, maak verslagen, doe post- en archiefzaken, fungeer als centraal aanspreekpunt en ga zo maar door...

2. Wat deed je hiervoor?

In 1992 ben ik bij Defensie komen werken op de Oude Rijks-werf. Daarna is dat het Marinebedrijf geworden en ik heb ook nog op Marinevliegkamp De Kooy gewerkt. Persoonlijk vind ik het leuk en leerzaam om zo nu en dan van werkplek te veranderen.

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

Het zou mooi zijn als de Kustwacht kan beschikken over alles wat zij nodig heeft (zowel mensen als middelen) om haar taken goed uit te kunnen voeren. Over mijn eigen rol/functie hierin heb ik nog niet nagedacht.

4. Wat verwacht je van je collega's?

Eerlijkheid.

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

De interne communicatie.

6. Wat zijn je hobby's?

Ik tennis, ga graag op vakantie, naar theater, concert of uit eten.



7. Waar erger je je aan bij jezelf?

Ergeren vind ik een groot woord. Ik zet graag de puntjes op de "i".

8. Wat niemand over mij weet.

Als iemand al iets niet over mij weet, dan houd ik dat voor mezelf.

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

Dan vind ik dat de entree aan een grondige metamorfose toe is.

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

Remco Harsveld. Hij is onze personeelsadviseur en een paar keer in de maand aanwezig op het Kustwachtcentrum. Nog niet iedereen heeft een gezicht bij Remco, dus bij dezen.

Column Ed Veen, Directeur Kustwacht

Onderzoek toont aan dat als werknemers op het werk vrienden hebben, zij hun taak leuker, aangenamer en meer de moeite waard vinden. Organisaties zouden betrokkenheid van werknemers kunnen verbeteren door het ontwikkelen van vriendschappen op het werk actief te ondersteunen. Vriendschappen maak je door intensief samenwerken, kletsen bij de koffiemachine, grappen maken en plezier hebben met collega's. Kameraadschap is meer dan alleen plezier maken. Het gaat ook om het creëren van een gemeenschappelijk doel en het gevoel dat je samen voor de uitdaging staat en gaat. Studies hebben aangetoond dat militairen sterke bindingen vormen tijdens missies. Voor een deel komt dit doordat zij geloven in het doel van de missie. Zij hebben vertrouwen in elkaar. Samen delen zij de goede en de slechte ervaringen als een team. Kameraadschap genereert wederzijds respect, gevoel van identiteit en bewondering voor inzet en bijdrage aan het teamresultaat. Kameraadschap vormt ook een sterk sociaal netwerk ter ondersteuning van elkaar, zowel privé als in het werk. Veel bedrijven houden dan ook niet voor niets evenementen om het gevoel van teamwork en saamhorigheid te promoten. Zijn er nadelen aan vriendschappen op het werk? Natuurlijk. Professionele jaloezie, groepsdenken, negatieve klieken, gespleten loyaliteit, het verlies van de werktijd aan het socialiseren en gebroken vriendschappen zijn allemaal verschijnselen die kunnen ontstaan. Echter, deze zijn allemaal beheersbaar en de voordelen van positieve relaties wegen zwaarder dan de negatieve uitkomsten.

In een steeds meer mondiale en virtuele omgeving, vormt het een uitdaging voor medewerkers en managers om persoonlijke relaties te onderhouden. Vandaag de dag vinden veel van onze culturele, sociale en politieke interacties plaats via Facebook, Twitter, LinkedIn, etc. Social networking sites zijn

tevens handige technologische surrogaten voor vriendschap en gemeenschap. In dit verband is het goed om de observatie van Stanley Milgram -een vooraanstaande sociaal psycholoog aan de universiteit van Yale- te onthouden. Uit zijn experimenten gehouden in 1973 ten aanzien van gehoorzaamheid, het toedienen van een elektronische schok aan een onzichtbaar persoon onder het oog van een dokter, constateerde hij: "Vaak is het niet zozeer de aard van de persoon als wel de aard van de situatie waarin iemand zich bevindt, die bepaalt hoe hij zal handelen." Nu we onze vriendschappen zowel in de echte wereld als in de virtuele wereld ontwikkelen, zal dat ook zijn impact hebben op hoe mensen handelen. Het gevaar is dat de smiles en likes op Twitter, Facebook of andere netwerksites het handelen van mensen gaat bepalen. Het is al een trend dat actieve Facebookers deze online relaties als relevanter ervaren dan echte feedback. Dit is veelzeggend: het laat zien dat mensen de kwetsbaarheid en onzekerheid die ware vriendschap met zich meebrengt, vermijden. Echte intimiteit vereist het risico van afkeuring en van verdriet. Social networking websites kunnen het gevoel geven dat relaties aldaar relevanter zijn, maar of die relaties menselijkerwijs voldoen valt nog te bezien.

Het is dan ook goed dat de Kustwacht als netwerkorganisatie hangt aan "fysieke" tradities, zoals het houden van liaison-overleg, voortgangvergaderingen, een Kustwachtdag en een APB-dag. Alhoewel wij als netwerkorganisatie Kerstmis niet gezamenlijk fysiek vieren, is het thema wel bijzonder relevant. Kerst is het moment van het jaar dat zich leent voor reflectie. En ook dit jaar hebben wij als netwerk onder de vlag van de Kustwacht vele acties uitgevoerd. Hierbij zijn veel mensen gered en incidenten voorkomen. In dat kader wil ik jullie danken voor jullie enorme inzet en wens ik jullie prettige kerstdagen en een voorspoedig, veilig en gezond 2015!

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

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

Rijkswaterstaat Zee & Delta: Christian Hazenoot

Ministerie van Defensie / Commando Zeestrijdkrachten:
KTZ Jeroen van Zaalen

Fotografie: KWC, MCD

Cartoon: Paul Stoel

Twitter: Kustwacht_NL

YouTube: Kanaal: KWCNL

Website: www.kustwacht.nl