

Spectaculaire foto van twee loodstenders op het Noordzeekanaal, ter hoogte van Tata Steel



# Loodsen varen stevige koers

Het zijn roerige tijden voor het district Amsterdam-IJmond van het Loodswezen. Ruim 22 jaar na de verzelfstandiging staan de ruim zestig loodsen voor nieuwe uitdagingen: een tweede zeesluis in IJmuiden, de heropening van de Averijhaven, de vlootvernieuwing en de, als het aan de havenmeesters en het Loodswezen ligt, modernisering van het loodsplichtstelsel. Met één centraal doel: een veilige en vlotte doorvaart van zee naar de havens aan het Noordzeekanaal en andersom.

**Pieter van Hove**

Willem Bentinck, voorzitter van de regio Amsterdam-IJmond, beseft heel goed dat zijn organisatie slechts een onderdeel is van een logistieke keten. "Voor een veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer is een goede samenwerking tussen alle partijen vereist." Zijn kamer op het hoofdkantoor in IJmuiden biedt uitzicht op het sluisencomplex en een deel van het Noordzeekanaal. Zo'n 14.000 keer per jaar (2010) moeten de loodsen

zeeschepen assisteren. Schepen langer dan 75 meter zijn loodsplichtig. Kapiteins kunnen weliswaar een zogenaamde verklaring van vrijstelling halen maar de ervaring van Bentinck is dat vrijwel iedereen een loods aan boord neemt. "Dat is veel efficiënter en veiliger. Een loods scheelt tijd en dus ook geld."

Bij een golfhoogte boven de 2,80 meter zet het Loodswezen geen jetgedreven tender maar een helikopter in. "Wij bieden deze service aan om de haven zo lang mogelijk open te houden," aldus Bentinck.

**OP HOOG NIVEAU**

De regio Amsterdam-IJmond is een van de vier districten van het Nederlandse Loodswezen. Het district omvat het Noordzeekanaalgebied en de haven van Den Helder. Amsterdam-IJmond telt ruim veertig medewerkers en zestig loodsen; in heel Nederland zijn er 450 loodsen. Bentinck: "Zonder uitzondering zijn zij van een hoog niveau. En dat geldt niet alleen

*"Zonder uitzondering zijn onze loodsen van een hoog niveau"*

voor de opleiding en training maar ook voor de uitrusting. Ons loodswezen voldoet aan de kwaliteitsnorm van de International Standard for Pilot Organisations (ISPO)."

Anno 2011 is Den Helder goed voor 250 beloodsingen per jaar, te verwaarlozen bij het aantal van circa 14.000 in het Noordzeekanaalgebied. Over het aantal opdrachten in de toekomst kan de districtsvoorzitter nog geen uitspraken doen, al staat wel vast dat de werkwijze zal veranderen. Zo zal de nieuwe zeesluis in IJmuiden zeker invloed hebben, zo verwacht Bentinck.

Ook de nieuwe walradar langs het Noordzeekanaal die eind 2011 gereed is, heeft invloed op de werkwijze. De nieuwe masten hebben namelijk een radarsysteem, camera, marifoon zender/ontvanger en ontvangers voor het automatisch identificatiesysteem voor de scheepvaart. (AIS). Bentinck: "Met dit nieuwe systeem kan de loods bij wijze van spreken elke dode hoek bekijken. De signalen komen binnen op zijn laptop en deze informatie is identiek aan de gegevens van de verkeersbegeleider aan de wal. Dit verkleint de kans op misverstanden tussen de verkeersbegeleider, de kapitein en de loods aan boord."

**BETERE DIENSTVERLENING**

Er loopt momenteel een gezamenlijk onderzoek van het Loodswezen en de (rijks) havenmeesters naar verbetering van de dienstverlening via innovatie. Dit kan door investeringen in bijvoorbeeld nieuwe tenders of apparatuur, maar ook door een andere werkwijze. Een voorbeeld van het eerste zijn de drie nieuwe, milieuvriendelijke jetgedreven loodstenders die het Loodswezen in gebruik heeft genomen. Deze geavanceerde vaartuigen gaan rouleren in de vier regio's. Door gebruik te maken van zogeheten nageschakelde technieken is de roetuitstoot ten opzichte van de huidige loodstenders teruggebracht met maar liefst 97 procent. Het Loodswezen gaat de jettenders dit najaar inzetten in de vier districten, en dus ook in IJmuiden. Daarnaast pleiten het Loodswezen en de (rijks) havenmeesters voor een nieuw systeem van vrijstelling van de loodsplicht. Hierbij wordt van elk schip en zijn gezagvoerder een risicoprofiel gemaakt. Op basis hiervan bepaalt het Loodswezen in hoeverre een kapitein zonder loods de haven mag invaren. Dit advies is inmiddels naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu gestuurd. Bentinck: "Het gaat uiteindelijk om de vaardigheden van de persoon op de brug. Om zijn kennis van het Engels en de vaarregels, maar ook om de aard van de lading, om maar wat te noemen."

In de regio Amsterdam-IJmond loopt de samenwerking tussen het Loodswezen en de havenautoriteiten buitengewoon goed, stelt de voorzitter. Janine van Oosten, havenmeester van Amsterdam, zei tijdens het internationale Empa-congres in mei in Amsterdam dat beide partijen alle incidenten gezamenlijk evalueren.

**MEER SAMENWERKING**

Bentinck wil de samenwerking echter nog breder trekken. Er is al regelmatig nautisch overleg tussen het Loodswezen, vletterlieden, sleepbootmaatschappijen, scheepsagenten, terminals en havenautoriteiten. In maart 2011 was er een bijeenkomst van het Innovatieplatform LEF, opgericht door Rijkswaterstaat. Bentinck: "We hebben afgesproken dat we onderling nog beter gaan communiceren maar ook welke innovaties prioriteit moeten krijgen. Zo gaan wij als eerste kijken naar de vereenvoudiging van het huidige loodsplichtenstelsel, een betere ketensamenwerking tussen alle partijen die betrokken zijn bij het afhandelen van de scheepvaart, en naar nieuwe vormen van navigatieondersteunende technieken."

Het Loodswezen heeft bij wet de taak om schepen een veilige en vlotte doorvaart te garanderen van zee naar de haven en andersom. Omdat het de enige aanbieder is, houdt de Nederlandse Mededingings Autoriteit (NMA) toezicht op de efficiënte werkwijze en de tarieven.

De overheid heeft volgens Bentinck inmiddels wel ingezien dat concurrentie tussen loodsdiensten ongewenst is. Praktijkvoorbeelden in onder andere Scandinavië wijzen uit dat de tarieven allerminst omlaag gaan bij concurrerende loodsdiensten. Integendeel: er treden verdragingen op en de dienstverlening gaat achteruit. Bovendien kan de kapitein er dan niet meer op vertrouwen dat de adviezen van de loods zijn gevrijwaard van commerciële druk. "Stel, een loods heeft contact met een grote



Willem Bentinck, voorzitter van de regio Amsterdam-IJmond. Foto: Loodswezen

*"In het huidige systeem kan de loods volledig onafhankelijk opereren"*

olieterminal om alle tankers binnen te loodsen. Maar bij windkracht tien is het eigenlijk niet verantwoord voor een schip om veilig door de sluis te varen. De loods zou, onder commerciële druk van de olieterminal, de kapitein toch kunnen adviseren om naar binnen te gaan met het schip. In het huidige systeem kan de loods volledig onafhankelijk opereren."

**NIEUWE KANDIDATEN**

Jaarlijks leidt het district Amsterdam-IJmond twee aspirant-loodsen op die de Hogere Zeevaartschool hebben afgemaakt, en daarna minimaal vijf jaar hebben gevaren. Vervolgens krijgen ze eerst een landelijke opleiding van twee maanden, gevolgd door een interne opleiding in het eigen district van negen maanden.

"Het wordt steeds moeilijker om nieuwe kandidaten te vinden," zegt Bentinck. "Helaas volgen minder jongeren dan vroeger een maritieme opleiding. Het is een hardnekkig misverstand dat de scheepvaart conservatief is, want er gebeurt juist heel veel. Een carrière op zee is leuk en avontuurlijk. Als je niet je hele leven lang van huis wilt zijn, dan kun je altijd na een aantal jaren een overstap naar bijvoorbeeld het Loodswezen overwegen!"

[www.loodswezen.nl](http://www.loodswezen.nl)