

Veiligheid voor mens en milieu

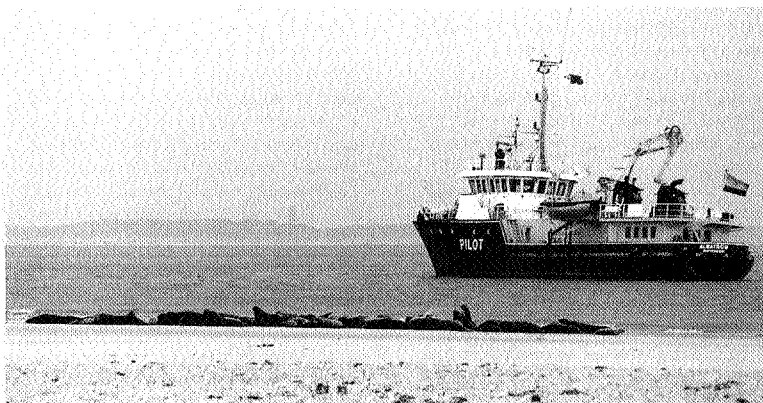
Loodswezen Noord

Met hun specifieke nautische kennis staan in het noordelijk kustgebied 36 loodsen in een 24-uurs dienst beschikbaar om zeeschepen vlot en veilig naar de havens van Harlingen, Delfzijl en Eemshaven te loodsen. Zij nemen daartoe op zee, nog vóór het schip de vaargeulen binnenloopt, de navigatie van de kapitein over en manoeuvreren het schip, al of niet met behulp van sleepboten, naar de ligplaats.

Frank van Manen, Fred Reinders

Tot 1988 was het Loodswezen een onderdeel van Verkeer en Waterstaat en als zodanig een ambtelijke organisatie. Sinds de privatisering op 1 september 1988 is het Nederlandse Loodswezen één landelijke particuliere onderneming met vestigingen in IJmuiden (Noordzeekanaal), Rotterdam (Nieuwe Waterweg), Vlissingen (Schelde) en voor wat betreft het waddengebied vestigingen in Den Helder, Harlingen en Delfzijl.

Het Loodswezen regio Noord beschikt daarbij over drie vaartuigen om de loodsen tijdig aan boord van de zeeschepen te brengen of hiervan af te halen nadat het schip weer door de vaargeulen naar zee is geloodst. Hoofdtak daarbij is ervoor te zorgen dat het schip, liefst zonder vertraging in verband met het getij, gepland ondieptes passeert en zonodig op tijd de beschikking krijgt over sleepboten teneinde binnen het



De loodsboot op de Eems foto Facilitairbedrijf Loodswezen B.V

havengebied naar de ligplaats te kunnen manoeuvreren.

Scheepvaartwegen

De verkeersstromen van en naar de havens in Noord-Nederland lopen door het kwetsbare waddengebied en behoeven alleen daarom al de nodige aandacht. Naast dit milieutechnische aspect kennen we het morfologische, de voortdurende wijzigingen in de bodemgesteldheid ten gevolge van de getijdebewegingen en de stormen die over het gebied razen. Het eerste proces resulteert in een gestage verandering, het tweede in een plotselinge wijziging van dit bodemprofiel, die ontstaat door enorme zandtransporten bij stormachtig weer (duinafslag bij de voorjaars- en najaarsstormen). Om deze veranderingen van de scheepvaartwegen in kaart te brengen, wordt voortdurend de diepte gepeild. Op het Nederlandse deel van het wad verzorgt Rijkswaterstaat deze activiteit, met als uitgangspunt het wetenschappelijke onderzoek, het zgn. Monitoring Waddenzee Program met een peilfrequentie van twee à vier maal per jaar. Deze frequentie sluit helaas in het geheel niet aan op de voor een veilige scheepvaart noodzakelijke hoge peilfrequentie, die een beter beeld geeft van de plotselinge zandtransporten na stormachtig weer en waardoor drempels in de scheepvaartwegen ontstaan of verdwijnen dan wel hoger of lager worden.

Aan de Duitse zijde van het wad wordt hiermee terdege rekening gehouden. De peilfrequentie ligt veel hoger en in het algemeen worden de instabiele delen van de scheepvaartwegen voortdurend bijgehouden. Zodoende verschijnen er voor het Eemsg gebied wekelijks controlepeilkaarten en wanneer een loods tijdens zijn loodsreis een ongewone ervaring opdoet, meldt hij dit meteen aan het Wasser- und Schifffahrtsamt, waarop een peilvaartuig uitvaart dat ter plekke waarnemingen verricht. Deze verschuivingen van de vaargeulen maken een voortdurend aanpassen van de bebakening van het vaarwater noodzakelijk. Om de exacte kennis van deze gebeurtenissen bij te

houden, moet men het vaarwater met de regelmaat van de klok bevaren en daarnaast over de meest recente peilgegevens beschikken.

Registerloodsen

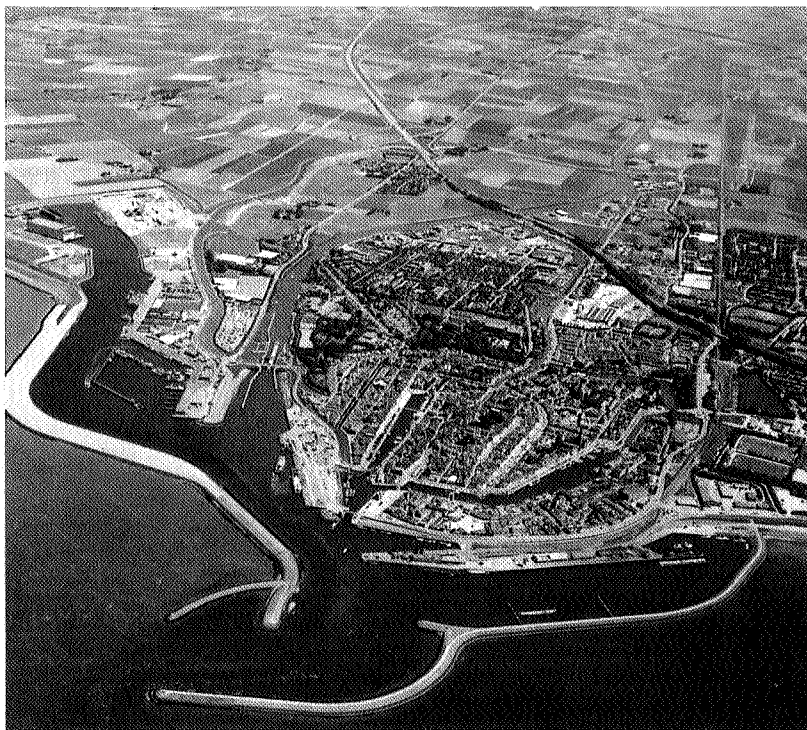
Koopvaardij-officieren die over de bevoegdheid beschikken om als kapitein op alle zeeschepen te mogen varen, daarnaast een landelijke - en aansluitend een regionale opleiding hebben gevolgd, mogen zich registerloodsen noemen.

Door het vaarwater met grote regelmaat te bevaren en elkaar over reiservaringen in te lichten blijft de loods op de hoogte van elke wetenswaardigheid die het beroep met zich meebrengt. Daar waar nodig worden applicatiecursussen gevolgd op het gebied van moderne elektronica, vaarsimulatie, etc. De landelijke organisatie, de Nederlandse Loodsen Corporatie, verzorgt de centrale opleiding, waar de aspirant registerloods zich na zijn selectie in enkele maanden bekwaamt in de algemene facetten van het loodsberoep. Hierna volgt de regionale opleiding, bestaande uit een theoretische en vooral een praktische training door het maken van 200 vergezelselreizen met ervaren loodsen, af te sluiten met een aantal examenreizen. Vervolgens begint hij aan zijn ervaringsopbouw die er na een aantal jaren toe moet leiden dat hij na een proef van bekwaamheid ook de grootste schepen veilig en vlot kan beloodsen.

Tevens worden er nog 'peilreizen' gemaakt om met name de lokale bekendheid voor die gebieden, die niet regelmatig bevaren worden, op peil te houden.

Veiligheid

Na zijn opleiding wordt de loods 'geadmitteerd' en krijgt daarmee de bevoegdheid om zeeschepen door het waddengebied te loodsen. Als werknemer bij de overheid was zijn taak gelimiteerd tot het adviseren van de kapitein. Maar nu de loods geprivatiseerd is, met een op hem toegesneden regelgeving als zelfstandig beroepsbeoefenaar, treedt hij op als verkeersdeelnemer en is daarmee evenals de kapitein, verantwoordelijk voor



Harlingen

de navigatie van het schip. Deze ontwikkeling is van grote betekenis en tot op heden vaak onderbelicht gebleven, maar een logische gang van zaken: immers de loods is de deskundige aan boord die volledig op de hoogte met lokale omstandigheden het schip veilig en vlot naar zijn bestemming kan brengen.

Als we dit afzetten tegen het uitvlaggen van de West-Europese vloot uit concurrentieoverwegingen en daardoor in vele gevallen het verlies aan deskundigheid, dan heeft een bekwaame loods aan boord een belangrijke functie voor de veiligheid naar medegebruikers van de scheepvaartwegen en de eigen bemanning. Naast het uitvlaggen kent de concurrentieslag eveneens het fenomeen rompbemanning (het terugbrengen van de bemanning tot het absolute minimum) en

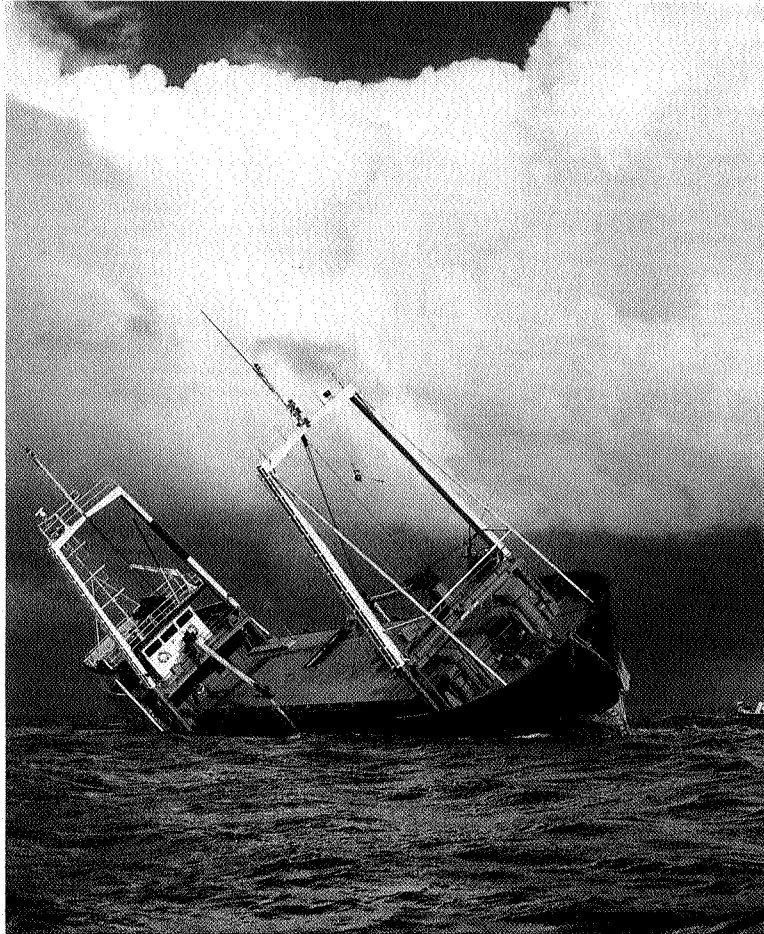
kernbemanning (enkele deskundigen tussen nauwelijks opgeleide, en vaak slecht gemotiveerde bemanningsleden).

Voor het waddengebied is het vooral van groot belang dat met name het vervoer van gevaarlijke stoffen en stoffen die gezien hun aard en/of hoeveelheid schadelijk kunnen zijn, voor dit gebied zorgvuldig geschiedt. Op dit terrein is echter nog niet alles geregeld. Waar men de richtlijnen van het transport van gevaarlijke lading wel heeft vastgelegd, is dit bij gevaarlijke stoffen niet het geval. Het is zelfs zo dat wanneer men de gevaarlijke lading in vaten of containers verpakt de richtlijnen op dat moment niet meer van toepassing zijn. Ook het vervoer in binnenschepen van deze lading en stoffen is niet geregeld.

Ad hoc loodsplicht opgelegd door de ver-

antwoordelijke vaarwegbeheerder is een vage benadering van het probleem. Het doet

deur liggen, geven de onzekerheden van deze benadering al aan.



Coaster Maria gestrand op de Richel bij Vlieland foto Gert Fopma

al gauw theoretisch aan. Er is in eerste instantie al geen regelgeving waarnaar men kan grijpen en de praktische uitvoering, vooral bij schepen die van zee komen en maar al te vaak onaangekondigd voor de

Loodsmansvaarwater

De scheepvaartwegen naar Den Helder, te weten Schulpengat en Molengat vallen onder de ad hoc loodsplicht, waarover later meer. Vanuit het Marsdiep loodsen 4 regis-

terloodsen uit Den Helder de schepen van en naar deze haven en het achterland, richting Harlingen en Den Oever. Het bestemmingsverkeer rede en haven Den Helder vormt het leeuwedeel van het aantal beloodsingen voor zover het de zeevaart betreft, zijnde ongeveer 60% van de ca. 4000 scheepsbewegingen.

Het redegebied van Den Helder vormt een goede schuilplaats bij slecht weer en hiervan wordt dan ook veelvuldig gebruik gemaakt. Naast dit zgn. schuilen is het een parkeergebied voor de offshore. Platforms en diepdrijvers vinden hier hun tijdelijke ligplaats.

Deze zeescheepvaart uit de offshore vervoert naast boormateriaal, reparatiematerialen en proviand ook grote hoeveelheden IMO-klasse stoffen (= gevaarlijke lading), in het algemeen in hijsbare tanks en soms in bulk. Binnenvaarttankers vervoeren veel brandstoffen tussen Den Helder en Texel. Naast de genoemde vaart wordt het gebied veelvuldig gebruikt door vissersschepen en in de zomerperiode intensief door de pleziervaart.

Via de Texelstroom, het Scheurrak of Doove Balg worden incidenteel ook zeeschepen naar Harlingen geloodst. In strenge winters wanneer het IJsselmeer dichtgevroren is, bevaren veel binnenvaartschepen deze route.

Richting Harlingen lopen schepen via het Stortemelk naar de Vlierede waar men een loods aan boord neemt. Het eerste deel, Stortemelk, is ad hoc loodsplichtig. Op de Vlierede komt de loods aan boord of wordt deze op de terugreis afgehaald. Na een vaart door de Vliestroom, Blauwe Slenk en langs de Pollendam bereikt men Harlingen. Hier meren veel schepen af om in en uit te klaren, te bunkeren en/of te provianderen. Aansluitend vaart men vrijwel meteen door en bereikt men na het ondiepe vaarwater de Boontjes de sluis van Kornwerderzand waar de loods ontscheept. Daarna vervolgt het schip zijn reis in het achterland.

Over de afstand van 22 zeemijl van de verkenningston Zuider Stortemelk tot aan Harlingen passeert men 5 drempels, waarvan de

