

*Een gesprek met René Eichelsheim,
directeur Nederlands Loodswezen BV*

Over loodsen en beloodsen

*René Eichelsheim,
directeur Nederlands
Loodswezen BV
Foto: Auk Boom*

In de afgelopen periode hebben we in een tweetal artikelen het werk van de Nederlandse registerloodsen beschreven. Op oudejaarsavond vorig jaar volgden we enige reizen van een registerloods van Rotterdam Rijnmond en het andere artikel beschreef een loodsreis met een containerschip naar de Ceres Terminal te Amsterdam. De loodsen van regio Amsterdam IJmond waren toen onze gastheren. Onderstaand artikel gaat in op het materieel dat de loodsen ten dienste staat bij het uitoefenen van hun beroep.

Door: Auk Boom

Het Nederlandse loodswezen bestaat feitelijk uit twee organisaties. Aan de ene kant de ca. 450 Registerloodsen verenigd in de Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) en aan de andere kant het ondersteunend bedrijf Nederlands Loodswezen BV (NLBV). Alle Nederlandse registerloodsen zijn, sinds de privatisering van het Loodswezen in 1988 zelfstandige ondernemers en eigenaar van de gehele organisatie. Sinds 1 augustus 2009 is Eric van Dijk voorzitter van de NLC. De ondersteunende diensten, zoals administratief personeel en varende personeel, maar ook de gebouwen, de schepen, de computers, de leaseauto's binnen de organisatie enz. zijn alle ondergebracht in de aparte vennootschap Nederlands Loodswezen BV. Bij deze organisatie werken ook nog eens een 450 medewerkers. Directeur van het ondersteunend bedrijf is René Eichelsheim.

Even voorstellen

Na zijn HBS B gehaald te hebben in Rotterdam trok René Eichelsheim naar Amsterdam om daar de eenjarige stuurmansopleiding (BS) aan de Kweekschool voor de Zeevaart te volgen. Daarna voer hij bij de KJCLP. Na de fusie tot Nedlloyd maakte hij nog twee reizen voor deze rederij. In 1979-1980 was hij reserve officier bij de KM. In 1983 trad hij toe tot de Rijksloodsen te Rotterdam. Hij voer enige tijd bij de mijnendienst op een 'in-shore' mijnenveger. In 1988 werd het Nederlands Loodswezen geprivatiseerd. Eichelsheim vervulde sindsdien vele bestuurlijke taken. In 1999 werd hij voorzitter van de regio Rotterdam Rijnmond

en in 2002 directeur van Nederlands Loodswezen BV, als opvolger van de bij velen bekende John Kluwen.

De organisatie

Nederland is, wat het loodswezen betreft, onderverdeeld in vier regio's: Vlissingen Scheldemonden, Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-IJmond en Noord-Nederland (i.e. Delfzijl, Eemshaven, Harlingen). De regio's, officieel genaamd Regionale Loodsencorporaties (RLC's) hebben eenzelfde structuur als de NLC, dus met een gekozen voorzitter. De NLC heeft tevens de taak om de minister van Verkeer en Waterstaat te adviseren bij beleidsvragen die betrekking hebben op alles wat te maken heeft met een veilige en economisch verantwoorde afwerking van de scheepvaartbewegingen binnen hun gebied. Dit alles is bij wet beschreven in de zogenaamde Loodsenwet. Direct gekoppeld aan de Nederlandse Loodsencorporaties is de Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen (STODEL) die verantwoordelijk is voor de werving en opleiding van aspirant loodsen. Deze opleiding wordt gegeven door de eigen mensen onder rijkstoezicht. STODEL verzorgt ook de permanente bijscholing van de registerloodsen en heeft daartoe de beschikking over diverse simulatoren. Dat de mensen die de tenders bemannen intern aanvullend opgeleid worden, spreekt voor zich.

Nederlands Loodswezen BV

Nederlands Loodswezen BV is gevestigd aan de Berghaven te Hoek van Holland, waar enige maanden geleden een nieuwbouwpand werd betrokken, op nog geen vijf minuten lopen van station Hoek van



*De Berghaven met de nieuwbouw rond het oude gebouw van het Nederlands Loodswezen. Een jet-tender komt juist binnen.
Foto: Auk Boom*

Holland Haven. Feitelijk is dit nieuwbouwpand om het historische pand van het Nederlands Loodswezen heen gebouwd. Met de Nieuwe Waterweg aan de voeten en uitzicht op de beide 'paddestoelen' die de aanloop Hoek van Holland markeren is dit bepaald geen slechte werkplek. De vier Regionale Loodsencorporaties bezitten elk hun eigen onderkomen in Vlissingen, Rotterdam (Europoort), IJmuiden en Delfzijl.

Het materieel voor het beloodsen

Toen in 1988 het Loodswezen privatiseerde, bezat het Rijk onder andere 17 grote loodsvaartuigen. Het beloodsen gebeurde op de traditionele manier, waarbij vanuit een groot loodsvaartuig op station de loodsden met jollen van en naar de schepen werden gebracht. Momenteel zijn van deze grote loodsvaartuigen nog drie schepen over namelijk de *Menkar* (1977), de *Mirfak* (1977) en de *Markab* (1978). Deze schepen zijn, na ruim dertig jaar in de vaart, aan vervanging toe. Dat wordt een lastige beslissing. Ten eerste is het een zeer kostbare operatie, maar ook is technisch erg veel mogelijk.

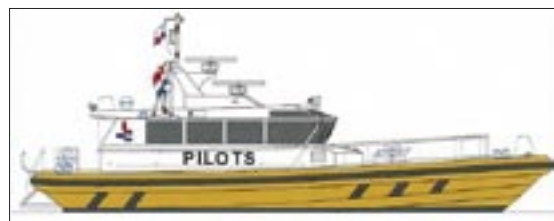
Veel wordt nu gebruik gemaakt van de snelle jet-tenders om de loodsden van en naar zee te brengen. Bij de noordelijke aanloop van de Westerschelde wordt echter al op de Steenbank voor de Belgische kust de loods aan boord genomen. Het is een vereiste dat de loods goed uitgerust aan zijn voorbereiding en aan zijn reis kan beginnen. Hiervoor is in de drukke vaargebieden uit de kust voor de Scheldemond (Steenbank) en de Maasmond nog steeds een groot loodsvaartuig nodig. Dit pleit dan weer voor een stationsschip waarbij de loods die net is afgehaald, zich tussen twee reizen goed kan voorbereiden en er op zee weer een geschikte loods aanwezig is voor de binnekomende scheepvaart.

De regio's Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden hebben elk ook de beschikking over een SWATH-vaartuig. Deze dubbelromps vaartuigen kunnen ook onder slechte weersomstandigheden (grotere golfhoogten dan de grote loodsvaartuigen) functioneren en hebben een beperkte accommodatie. Echter, één schip voor 'all weather' is er natuurlijk niet. De Nederlandse overheid heeft bij wet vastgesteld, via de Loodsenwet,

dat sommige schepen verplicht een loods moeten nemen en verder elk schip dat een loods vraagt, die ook moet krijgen. In de Nederlandse havens zorgt het Loodswezen dat dit ook onder alle omstandigheden mogelijk is. Daarom wordt ook gebruikt gemaakt van helikopters, welke ingehuurd worden. Bij extreme omstandigheden kan het 'Loodsen op Afstand' uitkomst bieden. Hierbij wordt door een loods aan de wal het schip onder aangescherpte voorwaarden begeleid en tussen de pieren komt de loods pas werkelijk aan boord. In Vlissingen, Hoek van Holland en Den Helder liggen nog vier conventionele tenders (veelal reserve), maar de moderne jetgedreven tenders hebben de toekomst. Het Loodswezen heeft daar inmiddels tien van in de vaart.

Nieuwbouwproject

De jet-tenders hebben, in de 15 jaar nadat de eerste (de *Voyager* uit 1993) in dienst kwam, hun bestaanrecht ten volle bewezen. Op basis van dit ontwerp zijn nu in Seattle drie nieuwe tenders besteld, elk uitgevoerd met twee Caterpillar AC 32 motoren met zogenaamde Acert-Technology. Deze techniek is gebaseerd op een meervoudige brandstofinjectie en regelbare klepopening, elektronisch/hydraulisch bestuurd vanuit het motormanagement. In een convenant met alle spelers binnen de havencluster is het streven uitgesproken dat de uitstoot van giftige rookgassen tot een minimum beperkt zal worden en indien mogelijk tot 0%. De nieuw bestelde tenders voldoen volledig aan deze eis, dank zij een nieuwe katalysatortechniek op

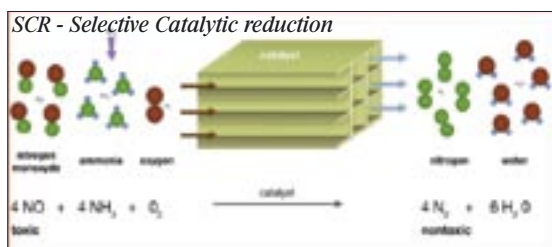
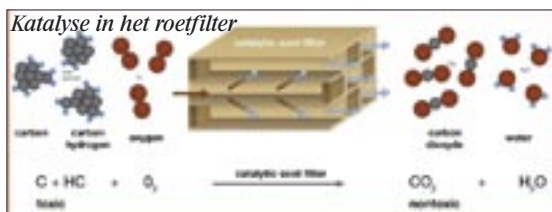
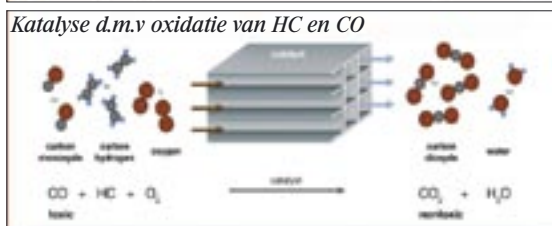
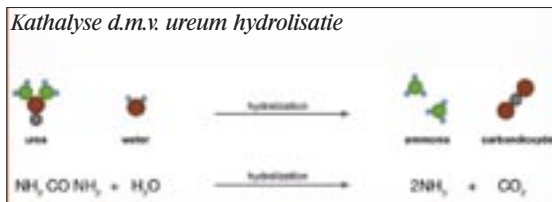


basis van ureum injectie. Consequentie was wel dat deze vaartuigen een meter langer moesten worden om aan de installatie van rookgasreiniging plaats te kunnen bieden en ook nog eens aanzienlijk duurder. De voortrekkersrol die hiermee wordt ingenomen ziet

het Loodswezen als speerpunt van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Eveneens gaan nu al alle schepen, zodra ze binnen liggen, zoveel mogelijk aan de walstroom. Natuurlijk zijn ook alle lease-auto's 'groen', want: "Je kunt natuurlijk niet als organisatie tonnen uitgeven aan milieubeschermdende maatregelen en vervolgens benzine-slurpende Hummers leasen," aldus Eichelsheim.

De rookgasreiniging

De toegepaste katalysatorstechniek van de Caterpillar AC 32 Acert motoren van de nieuwe tenders komt oorspronkelijk uit de glastuinbouw. Alle giftige gassen worden in de katalysator omgezet in non-toxic gas en water. Voor de scheikundigen onder ons:



Emission	Before Nauticlean	After Nauticlean
PM	0,01 gr/kWh	0,0002 gr/kWh
NOx	4,11 gr/kWh	0,6 gr/kWh
CO	0,19 gr/kWh	0,06 gr/kWh
CxHy	0,03 gr/kWh	0,015 gr/kWh

Na katalyse is dit het resultaat.

Uiteraard draaien de motoren op lichte dieselolie met een verwaarloosbaar zwavelgehalte. Bijgaande illustraties laten een schematische voorstelling van de rookgasreiniging zien.

De toekomst

Eichelsheim ziet, net als velen in de maritieme wereld, de technologie aan boord van de zeeschepen toenemen en haaks daarop de kennis van de bemanning, die daarmee omgaat, afnemen. Overheden zullen in de drukke kustwateren eisen stellen die door de gemiddelde bemanning van de schepen niet ingevuld



kunnen worden. De loodsen zullen hierbij een cruciale plaats innemen, omdat zij bij uitstek hiertoe opgeleid zijn. De marktwerking, die tot nu toe vanuit 'Europa' als een soort dogma werd gezien, kan in conflict komen met deze stelling. Voor een reder zou het feitelijk niet uit moeten maken, als zijn schip maar veilig voor de kant komt, tegen realistische kosten. De loodstarieven worden mede daarom nu vastgesteld op basis van een transparant wettelijk kostentoerekeningssysteem en getoetst door de Nederlandse Mededingingsautoriteit, NMa, juist omdat er geen concurrentie is. Het is voor de havens dus een 'veilig' gevoel en een hele geruststelling dat men met maar één, gecontroleerde en kwalitatief goede, loodsdienst te maken heeft. Het veilig in- en uitbrengen van schepen is ook van groot belang bij de bescherming van het mariene milieu en ons eigen leefmilieu, want een scheepsongeval in onze kustwateren of havens resulteert bijna automatisch in een milieuramp. "Marktwerking is dus zeker niet altijd zaligmakend", aldus Eichelsheim.

De toekomst zal natuurlijk veranderingen met zich meebrengen, waarop ook het Loodswezen en de loodsen moeten anticiperen. De laptop is bij de moderne loods al lang niet meer weg te denken. On line worden de loodsen aan boord geïnformeerd over allerhande ad hoc wijzigingen van aankomst- en vertrekschema's, andere scheepsbewegingen en de meest recente informatie over tij, waterstand en wind. Door deze up-to-date gegevens is men nu in staat om bijvoorbeeld in één tij drie grote schepen binnen te brengen in Rotterdam en in IJmuiden tot een meter dieper geladen schepen. De economische winst die hieruit voortvloeit, spreekt voor zich.

Er zijn momenteel enkele grote kust- en havenprojecten gaande. De tweede Maasvlakte is inmiddels gestart, de discussie over een nieuwe zeesluis bij IJmuiden loopt nog en ook rond de Eemshaven is het nodige gaande. Dat de kennis en expertise van de Nederlandse loodsen bij de beslissing rond deze projecten ook is ingezet, moge duidelijk zijn. Wat de toekomst verder nog in petto mag hebben, zal de tijd leren, maar een ding is duidelijk. Het in- en uitbrengen van schepen zal ook in de toekomst door de erkende loodsen worden gedaan en daarbij moet het beste materiaal hen ten dienste staan. ■

Enkele gegevens van de vier thans in gebruik zijnde loodsvaartuigen van het Nederlands Loodswezen BV



Loodsvaartuig M-klasse, MENKAB, MIREAK en MARKAB

Bouwwerf: Vuyk Scheepswerven, Capelle aan den IJssel
L.o.a.: 59,00 m
Breedte: 10,60 m
Holte: 5,71 m
Diepgang: 3,71 m
Snelheid: 13 knopen
Casco: staal
Bunkerinhoud: 78,83 m³
Voortstuwing: diesel/elektrisch, 1x elektrische hoofdmotor. Merk: Smit (Holec). Vermogen: 1060 kW bij 250 t.p.m op één schroef (Lips)
Hoofdmotoren: 3x 6 cil. 4-takt Stork Werkspoor, type Dro 216 K
 Vermogen: 3x 467 kW bij 750 t.p.m.
Boegschroef: 1x Lips, elektrisch aangedreven, Max. vermogen: 304 kW bij 1.200 t.p.m.
Stuurinrichting: Vane, elektrisch/hydraulisch. Merk: AEG
Classificatie: Nederlandse Scheepvaartinspectie.
 Sailing area van 200 NM vanaf de Nederlandse kust.
Accommodatie: Voor totaal 49 personen, inclusief 15 bemanningsleden (airconditioned).
Nautische uitr.: 1x receiver/transmitter MF DSC controller VHF DSC controller MF Navtex receiver 2x VHF installatie. 4x portable VHF (DMGSS). 2x radar. 2x radartransponder Epirb. 2x Sart. Gyrokompas/ auto.pilot. Magnetisch kompas.



Jetgedreven tenders, totaal 10 stuks

Scheepswerf: Engelaer Scheepsbouw B.V., Beneden-Leeuwen
L.o.a.: 21,17 m
Breedte: 6,34 m
Diepgang: 1,09 m
Snelheid: 28 knopen
Motoren: 2x Caterpillar; 3412 E Ditta, 12-cilinder V-motor, 4-takt, 2100 t.p.m. 720 KW per motor
Voortstuwing: 2 waterjets merk Hamilton, type HM 571 met een tandwielkast 1.85:1, merk ZF; type BU 250
Generator set: 4-cylinder diesel motor, merk ONAN, type MDKAE met een vermogen van 16 KW bij 1500 t.p.m.
Stuurinrichting: Elektrisch/hydraulisch (wiel en lever)
Classificatie: American Bureau of Shipping Notation 100A1 Pilot Boat AMS
Certificaat van Zeewaardigheid: Nederlandse Scheepvaartinspectie
Inzetgebied: 30 zeemijlen vanaf de Nederlandse kust
Casco: Romp aluminium, opbouw aluminium frame met Thermoplast Composite Sandwich constructie
Accommodatie: Voor 3 bemanningsleden en 12 loodsen of passagiers (airconditioned)
Nautische uitr.: 2 Sailor type RT 2048 receiver/transmitters, Leica DGPS type LMX 400, GMDSS type Sailor VHR DSC RM 2042, Raytheon Navtex, type NCR 300 A, Gyro gestabiliseerde Bridgemaster 180, Decca radar + slave Anschütz gyrokompas + moeder/dochter systeem, Magnetisch kompas, Robertson automatische pilot.



Loodsjollen, totaal 7 stuks

Bouwwerf: Engelaer Scheepsbouw B.V te Beneden-Leeuwen
L.o.a.: 760 m.
Breedte: 2,67 m
Holte: 1,10 m op de helft van de lengte
Diepgang: 0,45 m.
Snelheid: 22 à 25 knopen
Tankinhoud: 175 liter
Actieradius: 132 mijl
Casco: Aluminium AlMg 4,5 Mn
Berghout: Popsafe patent, bestaande uit een polyethyleen buis 160 mm diameter in een aluminium constructie
Classificatie: Lloyd Register of Shipping en Scheepvaartinspectie
Klasse notatie: + 100A1 SC, Extended Protected Water Service from a Dutch Port. with the descriptive note: Pilot and Rescue Vessel LMC.
Voortstuwing: 4-cil. watergekoelde Yanmar dieselmotor, type 4LH-DTE, 125 kW bij 3300 omw/min, gekoppeld aan een kunststof Parker jetinstallatie, type 115.
Veiligheid: Het vaartuig is voorzien van 4 stuks waterdichte compartimenten: voorpiek, motorkamer; luchtkast SB, luchtkast BB. Indien de grootste ruimte - de motorkamer - vol met water staat blijft het vaartuig in horizontale toestand drijven. De motorkamer is voorzien van automatische lenspomp. De kuipen voor/achter zijn zelflozend.



25m SWATH PILOT TENDER, totaal 2 stuks

Type: SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull)
 Pilot Tender for rough coastal waters and tidal estuaries
Classificatie: GL + 100 A5 OC 3 'Pilot Tender'
L.o.a.: 25,65 m
Breedte: 14,25 m
Diepgang: 2,70 m
Snelheid: 18 knopen
Deadweight: 12,75 t
Accommodatie: 12 loodsen, 3 bemanningsleden
Materiaal: Marine Aluminium Alloy
Voortstuwingconcept: Voortstuwingsermogen 1420 kW
 2 dieselmotoren elk 788 kW, type MTU 12V 2000M70
 2 generatoren, type Interschalt
 2 elektromotoren, type Interschalt
 2 Gears, type Reintjes WVS 430 EU
 2 schroeven met vaste spoed, type Schaffran
Bijzonderheden: Superieure stabiliteit en manoeuvreereigenschappen
 Hoge beloodsingsfrequentie
 Relatief rustige zeegang
 Ontworpen voor 3,5 meter golfhoogte