

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



EXTRA DIK EINDEJAARS NUMMER

VEILIGHEID VERSUS COMMERCIE

ESSAY: MARE LIBERUM

DE ZEESLUIZEN IJMUIDEN



NR 4 - DECEMBER 2018



Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker dan 5000 mijl op zee. Want hoe loodst je een schip met een lengte van meer dan 300 meter veilig door een complex en druk

bevaren havengebied? Hoe manoeuvreer je in dichte mist of bij windkracht 7? Alleen een registerloods heeft hier de juiste kennis en ervaring voor. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie. Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodsworden.nl

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK).

De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA, International Federation of Shipmaster's Associations
CESMA, Confederation of European Shipmaster's Associations.

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij,
Wassenaarseweg 2,
2596 CH 's-Gravenhage

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK, Den Haag
Bankrekening: IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
J.P. Bosma
C.J.W. Herfst

Bijdragen van:

G.J. Hulsebos
F. Van Wijnen
J. Kaptijn
D. van Dijk
H. van der Laan
P. ten Berg
J.M. Kooijman

Redactieadres:

via postadres NVKK of
e-Mail: nvkk.notices@gmail.com

Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie: Blad.NL

Overname van artikelen of gedeelten ervan is slechts toegestaan na toestemming van de auteur en vermelding van de bron.
Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender c.q. auteur.
Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

VOOR UW AGENDA

10-01-2019 Rotterdam Nieuwjaarsborrel KRZV "De Maas"
16-05-2019 Amsterdam Algemene ledenvergadering
10-10-2019 Amsterdam Symposium

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Kort maritiem nieuws	5
Mare Liberum, essay van Jelle Kaptijn	7
Lied van het water	10
Film: "Voor hen die zijn in nood op zee"	10
Ingezonden brief	11
Verslag symposium MSTC Terschelling	17
De zeesluis IJmuiden	18
Maritieme Monitor 2018	29
Voortgang zeeroverij aanpak	30
Mobile phones and handheld devices	32
STC-Focus on the future seaman	33
Secretariaatsmededelingen	34

OP DE VOORPAGINA

Basisfoto: G.J. Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot

OP DE ACHTERPAGINA

Kader: 该用户未完成实名认证

Foto KRZV De Maas: F.Eveleens - Eigen werk, CC BY 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3556695>

KRZV De Maas interieur: KRZV De Maas

QUOTE

"Voor de slak en de haas is het op dezelfde dag Nieuwjaar"

(Chinees spreekwoord)



Geachte collegae,

We kijken in deze laatste "Notices to Mariners" van 2018 terug op een prachtig 75 jubileumjaar met als hoogtepunt het jubileumsymposium met aanwezigheid van H.K.H. Prinses Margriet, burgemeester Aboutaleb, gedeputeerde Zuid Holland en 100 genodigden uit de Nederlandse maritieme sector en overheden. Het onderwerp "De Kapitein" kreeg veel aandacht en zorgde voor interessante discussie.

Dit jaar stond ook in het teken van verdere vernieuwing bij de NVKK. Statuten en huishoudelijk reglement werden onder de loep genomen en na goedkeuring door de leden, aangepast aan de moderne tijd en behoefte. Ook zijn er weer een tweetal nieuwe bestuursleden aangesteld.

Er is een grote bijdrage geleverd aan onderwerpen zoals: de bescherming juridische positie van de Kapitein, platform arbo en veiligheid, advies commissie Noordzee, advies loodsplicht, bescherming koopvaardij tegen piraterij, vernieuwing Radio Medische Dienst van de KNRM, CESMA, tuchtcollege en beleidscommissie zeevaartonderwijs.

Ook speciale aandacht dit jaar voor het goed presterende "Pensioenfonds Koopvaardij" waaraan een aantal NVKK bestuursleden verbonden zijn ter ondersteuning van het bestuursbureau.

Op Donderdag 10 januari van 16:00 tot 19:00 uur organiseren we weer onze traditionele Nieuwjaarsreceptie bij de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging "Sociëteit aan de Maas" Veerdam 1 te Rotterdam. Hiervoor heeft u recentelijk al een uitnodiging ontvangen. Ik hoop u en uw naaste daar te mogen ontmoeten en samen op het nieuwe jaar te toosten.

Ik wens u allen een mooi Kerstfeest, een fijne jaarwisseling en goede gezondheid toe in 2019 en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart !

Leen van den Ende
Voorzitter



December 2018

- Internationaal aannemer op het gebied van baggeren, olie&gas infrastructuur en offshore wind, Van Oord, is door Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander onderscheiden met het predicaat Koninklijk. Tijdens een feestelijk internationaal symposium ter gelegenheid van het 150 jarig bestaan van het concern in de Laurenskerk in Rotterdam, nam CEO, de heer Pieter van Oord, de desbetreffende oorkonde in ontvangst uit handen van de heer Jaap Smit, commissaris van de Koning in de provincie Zuid-Holland.
- Het gloednieuwe cruise schip "Nieuw Statendam" van de Holland America Line is op donderdag 29 november overgedragen aan de nieuwe eigenaren door de Fincantieri scheepswerf in Marghera, nabij Venetië. Dit is het 16^e schip dat Fincantieri heeft gebouwd voor Holland America Line. Het is het tweede Pinnacle Class schip na de "Koningsdam", opgeleverd in 2016. Fincantieri zal nog een derde schip van dezelfde klasse bouwen. Dit wordt in 2021 opgeleverd. De "Nieuw Statendam" zal na een trans-atlantische oversteek in Fort Lauderdale (USA) worden gedoopt door presentatrice/actrice Oprah Winfrey.
- Het bij velen welbekende Engelstalige maritieme tijdschrift "Fairplay" houdt op te bestaan na 135 jaar actueel internationaal maritiem nieuws te hebben verspreid. Het nieuws was voornamelijk afgestemd op reders en scheepsmanagers maar werd ook gewaardeerd door andere maritiem belangstellenden. Daarmee eindigt na Lloyd's List weer een papieren icoon in de internationale maritieme nieuwsvoorziening.
- Op 22 november organiseerde het Nautical Instituut, afdeling Nederland, in goede samenwerking met het Koninklijk College Zeemanshoop, een symposium met als titel "The Ship versus Flagstate and Port State Control". Het goed bezochte symposium had als voornaamste doel begrip te kweken voor wederzijdse standpunten. Hoofdspreker was de heer Richard Schifferli, recent gepensioneerd secretaris van het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), dat is gericht op het uitbannen van inferieure goedkope vlagschepen door middel van gerichte inspecties.
- Nigeriaanse verscheperen hebben door de aanhoudende piraterij een schade geleden van \$2.74 miljard in de afgelopen vier jaar. Toch zijn er nog geen claims binnengekomen omdat het land als oorlogsgebied werd verklaard door de machtige Baltic and International Maritime Council (BIMCO) en de International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO). Piraterij en vooral kidnapping in Nigeriaanse wateren, hebben een enorme impact op de scheepvaart in de territoriale wateren van Nigeria en de Golf van Guinee.
- Op 19 september was de NVKK vertegenwoordigd tijdens een buitengewone vergadering van de International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) in Trinity House in Londen. Tijdens deze vergadering werd, na stemming, o.a. besloten de opzet van jaarvergaderingen te veranderen. Deze zullen slechts eenmaal per twee jaar plaatsvinden. Tijdens het andere jaar zal ergens in de wereld een tweedaags symposium onder de vlag van IFSMA worden georganiseerd. In 2019 zal dit in New Delhi, India, plaatsvinden. Onderwerp is dit keer digitalisering in de scheepvaart. NVKK is een van de oprichters van IFSMA.
- Op 16 november overleed de heer ir.ing. Cees Glansdorp, internationaal expert op het gebied van o.a. navigatie, risk management, scheepsongevallen onderzoek en scheepsrouting. Hij studeerde Naval Architecture aan de Delftse Universiteit en was betrokken bij een aantal Europese projecten waaraan ook CESMA deelnam, zoals MARNIS. Hij was "Fellow of the Royal Institute of Navigation".

- Het is volgend jaar 20 jaar geleden dat de, onder de Maltese vlag varende, tanker "Erika" verging in de Golf van Biskaje. De ramp veroorzaakte een enorme milieu ramp doordat duizenden tonnen stookolie in zee stroomden. Als gevolg werden er meer eisen gesteld aan schepen in Europese wateren en werd de European Maritime Safety Agency (EMSA) opgericht. Op uitnodiging van de Franse kapiteinsvereniging AFCAN, kwam er een camera team van Discovery TV naar het secretariaat van CESMA in Amsterdam om een interview op te nemen met als onderwerp de ramp met de "Erika". Of de documentaire ook in Nederland wordt uitgezonden, is nog niet bekend.
- De aanwezigheid van marine schepen, varende onder EU vlag (EUNAVFOR), in de Somalia Operation ATALANTA is tot 31 december 2020 gegarandeerd. Voor verlenging van deze operatie, gericht tegen piraterij in de Indische Oceaan en de Golf van Aden, was een mandaat nodig van de European Council in Brussel.
- De Vereniging van Oud-Employe's der Koninklijke Pakketvaart-Maatschappij (KPM) viert op 31 augustus 2019 haar 95 jarig bestaan aan boord van het ss Rotterdam, natuurlijk te Rotterdam. Dit lustrum belooft een groot feest te worden aan boord van een "echt" schip, voor goed afgemeerd in de Maashaven in Rotterdam.

FvW



Helikopter Nederlandse Kustwacht

Foto P. ten Berg

Videofilmpje spectaculaire helikopterredding door HM Coastguard, Sumbugh, UK: <https://youtu.be/3ahHn88lC4Y>

De NVKK nodigde ter gelegenheid van haar 75 jarig bestaan vorig jaar de huidige nautische studenten uit om hun visie op de toekomstige functie van kapitein anno 2025 aan het papier toe te vertrouwen in een essay. Het resultaat was overweldigend. Onderstaand het essay dat door de NVKK als beste werd geselecteerd.



Mare Liberum

9 Wat er was, zal er altijd weer zijn,

wat er is gedaan, zal altijd weer worden gedaan.

Er is niets nieuws onder de zon.

10 Wanneer men van iets zegt: 'Kijk, iets nieuws,'

dan is het altijd iets dat er sinds lang vervlogen tijden is geweest.

Prediker 1:9-10

Is de moderne techniek iets nieuws? Nee, in zekere zin niet. Iedere tijd kent zijn eigen moderne techniek. Verandering is van alle tijden, duidelijk zichtbaar gemaakt in scheepsmodellen verspreid door het schoolgebouw van het Maritiem Instituut Willem Barentsz: de Lutine, een fregat uit 1779; de houten bark Mathilde uit 1843; de Enggano, een stoomschip uit 1920; en een containerschip, de Emotion, van de werf gelopen in 2008. Elk schip is een product van zijn eigen tijd, met zijn eigen innovaties en nieuwigheden. Het wachten is op het eerste schaalmodel van een autonoom schip (handgemaakt al dan niet 3D-geprint).

Onderhuids deze innovaties en nieuwigheden zijn er twee leidende constanten: onder de streep meer over zien te houden en het gemak dient de mens. Hierin legt de eerste constante meer gewicht in de schaal: een volle portemonnee dient immers ook tot het gemak van de mens. Dit is tegelijkertijd ietwat paradoxaal, want het gemak van de één is het ongemak van de ander. Het adagium gaat niet voor niets: de één zijn dood is de ander zijn brood. Ik noem u een deel van de reeds gestorvenen: de scheepstimmermannen, de stokers, de lijnendraaiers en de marconisten. Is straks ook de kapitein passé? Een reële vraag in het licht van de vele verloren gegane beroepen.

Eerst moet gesteld worden dat kapitein een rang is, en wel de hoogste rang. De kapitein is eindverantwoordelijke aan boord van een schip. Dit gegeven zal hetzelfde blijven, maar de uitvoering van de functie als gezagsvoerder verandert door de tijd. Nu rijst de volgende vraag op: wanneer schepen autonoom worden (deze innovatie steekt nu de kop op), en zonder personeel varen, waar is dan de kapitein? Het antwoord is dat er dan wellicht een eindverantwoordelijke kapitein is in een commandocentrum aan de wal, daar vanwaar de schepen gemonitord worden. Het begrip kapitein is dan merendeel cosmetisch, ingegeven door historisch sentiment, aan wal heb je immers directeuren. Innovatie dient dus kort door de bocht tot uiteindelijk meer winst, maar ook uiteindelijk tot een veranderende functie van de kapitein. Nu biedt dit een ander aspect: vraagt een veranderende functie ook niet naar een ander type persoon? De persoonskenmerken van de kapitein van weleer

zijn onder andere: avontuurlijk, lichtelijk weerbarstig, reislustig, natuurlijk gezag, in weer en wind het hoofd koel kunnen houden en onvoorwaardelijk invulling kunnen geven aan Voorschrift 2 van het BVA: goed zeemanschap. Wanneer nu de functie van kapitein veranderd naar eindverantwoordelijke van digitale en autonome systemen, en waar de eerstgenoemde persoonskenmerken van ondergeschikt belang raken dan wel uit het zicht verdwijnen, wie gaat dan die rol vervullen? Is de kapitein van de toekomst een leidinggevende ICT'er? En waar gaan de mannen met zeebenen naartoe?

Om inzicht te krijgen van de toekomst, is begrip nodig van het reeds gebeurde. Geschiedenis herhaalt zich: er is niets nieuws onder de zon. Ook in het verleden leidde het gemak van de één tot ongemak van de ander. Toen de paus Alexander VI in 1494 met het verdrag van Tordesillas de wereldzeeën verdeelde onder toenmalig Spanje en Portugal, leidde dat tot ongemak voor de Nederlandse Republiek, en onttaarde in een kaping van het Portugese vrachtschip de 'Santa Catharina' door admiraal Jacob van Heemskerck in 1603; de Republiek moest een positie vinden tussen de toenmalige grootmachten.

Ter verdediging van de kaping schreef Hugo de Groot op aandringen van de VOC het werk *Mare liberum*, de vrije zee. Hierin betoogt Hugo de Groot dat de zee voor iedereen vrij beschikbaar is, in tegenstelling tot de *Mare clausum*, de gesloten zee, de zee als eigendom van bepaalde personen, waar toen sprake van was door het verdrag van Tordesillas.

Er is niets nieuws onder de zon. Hoe vertalen we voorgaande naar nu, als gesteld wordt dat de geschiedenis zich herhaalt? De VOC laat zich gemakkelijk vertalen naar de multinationals van nu. De pauselijke invloed op staatsbelangen en wetgeving zijn de huidige lobbyisten van de talrijke vermogende en invloedrijke NGO's. *Mare liberum* en *Mare clausum* zijn volop actueel en zie je terug als je met oplettend oog het nieuws volgt: "Het VK koerst er zelfs op aan om de hele exclusieve economische zone (EEZ, tot 200 mijl uit de kust) te claimen voor zijn eigen vissersvloot", en "...rond de Kermadecilanden wordt volgend jaar een reservaat van 620.000 vierkante kilometer ingericht... Commerciële en recreatieve visvangst, en onderzoek en boringen naar olie, gas en mineralen worden volledig verboden."

Maar waar blijven in deze parallellen de zeebenen, de kapiteins? De Jacob van Heemskerck van nu? "Verkoop zeegaande jachten toegenomen" kopte CBS een aantal jaar terug. Ligt daar het antwoord in besloten? Of in: "De komende tien jaar gaat het aantal internationale reizen dat we maken flink toenemen." Wanneer de drijfveren en kenmerken van de voormalig zeeman of kapitein in deze tijd niet meer gestild kunnen worden in de commerciële zeevaart, dan worden ze wel bevredigd in de vrije tijd of in een andere loopbaan. De kapitein van nu, en vooral de kapitein van straks vraagt door verandering van functie om een ander type persoon: een jurist, een manager, of een ICT'er. De vorm, het omhulsel kapitein, blijft. De inhoud verandert. En de oude inhoud, de zeeman van vroeger, of misschien wel van nu, die vind wel een nieuw vorm.

Jelle Kaptijn 4-10-2017





People
on demand

KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

TOS vaart wereldwijd voor diverse klanten schepen over. Wij zoeken voor deze gevarieerde en mooie reizen gemotiveerde zeevarenden. Iets voor jou?

TOS is een belangrijke speler op deze exclusieve markt. Onder TOS regie varen wij jaarlijks tientallen schepen, variërend van sleepboten tot vracht- en passagiersschepen, naar de gewenste bestemming. Wij hebben werk voor functies variërend van (ASD) kapitein of werktuigkundige tot kok of matroos.

Meld je aan!

TOS (Transport & Offshore Services)
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E info@tos.nl
www.tos.nl



Maritime
Offshore
Onshore
Ship Delivery



Lied van het Water

*O eew'ge Vader, sterk in macht,
wiens arm betoomt der baren kracht,
die wijst de grond'looz oceaan
de hem gestelde perken aan,
o wil verhoren onze bee
voor hen die zijn in nood op zee!*

“Lied van het water” is de Nederlandse vertaling van de “Navy Hymn”, een bewerking door William Whiting naar psalm 107. Het lied werd op 12 november tijdens de Koopvaardijdienst in de Pelgrimvaderskerk aan de Delfthaven in Rotterdam j.l. ten gehore gebracht door ‘de Helius Shanty Zangers’ o.l.v. Aart van der Gronden. De Navy Hymn wordt vaak gespeeld bij speciale gelegenheden, zoals bij de begrafenis van Sir Winston Churchill en van John F. Kennedy.

DvD



“Voor hen die zijn in nood op zee”

De Nederlandse Zeevarenden Centrale heeft ter gelegenheid van haar 125-jarig bestaan een film gemaakt. Hierin staat het “in nood zijn op zee” centraal. Voorzitter van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 Marja Tromp vertelt o.a. hierin over de oorlogsjaren. De film is te bekijken op het internet op: www.nederlandsezeemanscentrale.nl

Een van onze leden deed in het najaar van 2017 dienst als kapitein op een shoalbuster onder Engelse vlag, die was gecharterd door een Nederlandse firma. Er moest een nachtelijke operatie worden uitgevoerd met meerdere boten, waarvoor een tweetal "toolbox meetings" werd gehouden. Hij moest daarbij, samen met vier collega's concluderen dat de operatie op dat moment zeer risicovol zou zijn en heeft daarover, als "senior captain", mede namens zijn collega's, zijn zorg geuit bij de hoofduitvoerder en geadviseerd het project 12 uur uit te stellen. De hoofduitvoerder nam het advies over, maar de Nederlandse charteraar van de shoalbuster (de opdrachtgever van deze kapitein) eiste dat de "senior captain" vervangen werd. Betrokken kapitein werd uit zijn functie ontheven en gerepatrieerd naar Nederland. De betrokken kapitein was via een Nederlandse uitzendorganisatie tewerkgesteld en hij meldde het voorval onder meer bij de SHE-Q afdeling van de Nederlandse charteraar. Die concludeerde dat hij professioneel en correct had gehandeld en dat dit geen reden had mogen zijn voor de genomen maatregel van ontslag. Hij werd echter niet schadeloos gesteld. Betrokken kapitein is van mening dat deze casus een goed voorbeeld is van de zwakke rechtspositie van de kapitein en wil dit voorval met zijn collega kapiteins delen middels onderstaande brief. Onder zijn relaas een korte levensloop en het doel van zijn verhaal [Red.]

VEILIGHEID VERSUS COMMERCIE

De operatie

In het najaar van 2017 heb ik, voor de tweede keer na een 4-weeks verlof, het gezag aanvaard over een *shoalbuster*, een in 2013 door Damen gebouwde zeewaardige sleepboot onder Engelse vlag. Ik had daartoe een arbeidsovereenkomst, waarin een uitzendbeding was opgenomen, gesloten met een Nederlands maritiem uitzendbureau. Ik had dat najaar al eerder voor hetzelfde uitzendbureau, in dezelfde functie, op hetzelfde schip en in hetzelfde project gewerkt. De sleepboot was gecharterd door een Nederlands bedrijf dat, als onderaannemer van een grote windturbinefabrikant in Denemarken vier windturbines bouwde met een capaciteit van 7 megawatt elk. In de geplande operatie moest 's nachts een kraanbak van de kade naar een dichtbij zijnde zandbank worden gebracht. Daartoe was een circa 40 meter brede geul gebaggerd, van vaargeul naar werklocatie van de kraanbak. Buiten de gebaggerde geul stond doorgaans onvoldoende water voor de drie, bij de operatie betrokken sleepboten. De kraanbak is een ponton met een lengte van bijna 100 meter, waarop een rupskraan stond met een giek van circa 120 meter, die ongeveer 60 meter over de boeg van de bak uitstak en een hefvermogen had van ca. 1100 ton. Dat maakte het nagenoeg onmogelijk om de ponton aan een sleepdraad door een circa 40 meter brede geul te slepen. Op de avond van de operatie stond er bij wassend water minimaal 0,6 knoop ebstroom en de wind blies uit het noordwesten met een snelheid van circa 9 meter per seconde. De route was weliswaar vrij kort (2 à 3 zeemijl), maar de gebaggerde geul was niet betond en de maan zou om 00:45 uur ondergaan, waardoor we in het pikkedonker zouden moeten varen. We hadden slechts één survey systeem als navigatiemiddel, waarvan in de voorgaande weken was bewezen dat die niet erg betrouwbaar was. Mijn vier collega's en ik concludeerden dat, gezien de heersende omstandigheden, de kans op ongelukken groot zou zijn. Een volgende gelegenheid zou zich 12 uur later, onder veel gunstiger omstandigheden voordoen: overdag rond het middaguur. Wij adviseerden de dienstdoende *bargemaster* van de kraanbak tijdens een "Toolbox meeting", die hij vlak voor de operatie had bijeengeroepen, de klus uit te stellen.

Ik trad daarbij, als "*senior captain*", op als woordvoerder. We brachten alle relevante argumenten ter tafel, waarna de bargemaster besloot om rond middernacht een tweede Toolbox te houden. Daarbij nodigde hij ook de projectvertegenwoordiger, de hoogste autoriteit ter plaatse, uit. Kort voor de tweede Toolbox had ik opnieuw alle relevante omstandigheden genoteerd. De weersomstandigheden en het tij waren sinds de eerste Toolbox niet verbeterd en de ebstroom liep nog steeds met circa 0.6 knoop. De verwachting was dat deze alleen nog maar zou toenemen, omdat de tijd van hoogwater, kort voor middernacht, al was gepasseerd. Andermaal bracht ik onze zorg naar voren. Na uitvoerig overleg besloot de projectvertegenwoordiger de operatie voor die nacht uit te stellen tot de volgende dag rond het middaguur. Onze sleepboot en een, ook bij het project betrokken "*multicat*" zouden om 8 uur 's morgens een verkenningstocht maken naar de locatie waar de kraanbak later die dag naartoe gebracht moest worden. Iedereen die geïnteresseerd was, mocht mee met de verkenningstocht.

's Morgens om 07:30 uur kreeg ik bezoek van de dagploeg-bargemaster (mijn direct leidinggevende in het project) en de projectmanager van onze charteraar, die mij meedeelden buitengewoon ontstemd te zijn dat ik de hele operatie had afgeblazen. Ik heb hen uitgelegd dat die afgelopen nacht, na een weloverwogen advies, met de nachtploeg-bargemaster en de projectvertegenwoordiger is besproken de operatie met circa 12 uur uit te stellen. Die beslissing was gebaseerd op:

1. Het tij, de duisternis, het gebrek aan visuele navigatiemogelijkheden, de onbekendheid met de te bevaren route (waterdiepten, stroming etc.) en
2. De noodzaak om halverwege de gebaggerde geul een draai over bakboord te maken van circa 115 graden rond een droogvallende ondiepte met 1 bak en 3 boten. Voor die manoeuvre zouden we dan in volstrekte duisternis en zonder visuele verkenning, aannemend dat de stroomsterkte tegen die tijd ongeveer een knoop zou bedragen, 5 a 6 minuten de tijd hebben.

Ik heb de beide heren ook gewezen op de risico's voor mijn schip en mijn bemanning.

Kort daarna maakten we dus met een aantal mensen de verkenningstocht, waarna de bargemaster een Toolbox bijeen riep. Daarin deelde hij mee, dat de operatie zou kunnen beginnen. Hij zei daarbij dat hij de leiding zou hebben en dat de sleepbootkapiteins elkaar ook maar wat moesten coachen en informeren. Ieder bracht vervolgens zijn boot in gereedheid en de operatie ging van start. Voordat we bij het gebaggerde kanaal arriveerden, was het hele konvooi al twee keer aan de grond gelopen als gevolg van een verkeerd getimed herpositionering van boten. En tijdens de passage van het gebaggerde kanaal gebeurde dit (nu onder gunstige omstandigheden en bij daglicht) nóg enkele keren. Aangekomen op de geprepareerde werklocatie bleek een door de bargemaster voorziene manoeuvre niet mogelijk, waardoor onze boot door de kraanbak een droogte opgedrukt werd en daar geboeid ongeveer een uur bleef zitten. Uiteindelijk werd de kraanbak in de juiste positie getrokken door middel van een overgevaren tros en lieren, waarmee onze boot zich vrij kon wrikken en toen door de kraanbak werd bedankt. Wij keerden terug naar de haven, waar we nog even een grote bak, beladen met 2600 ton betonnen fundatievoeten, verhaalden. Diezelfde avond kreeg ik bericht van mijn uitzendbureau en later van de directeur van de rederij, dat ik als kapitein van de sleepboot per direct zou worden vervangen omdat ik een vlot verloop van de werkzaamheden te veel in de weg had gestaan. De daaropvolgende dag werd ik uit mijn functie ontheven en afgelost door een Nederlandse collega.

Complexe operaties en risico beheersing

Bij een eerdere operatie met complexe manoeuvres werden bij de voorbereiding de kapiteins en overige betrokkenen, door de hoofduitvoerder, verzocht met elkaar afspraken te maken over de aanpak van die klus. Dat overleg werd gevoerd aan boord van mijn schip. We zetten de afspraken op papier en deze notitie diende als leidraad bij de toolbox voorafgaand aan die eerdere manoeuvres.

Iets dergelijks deden we voorafgaand aan het verhalen van een beladen transport ponton (90 bij 45 meter). Daarbij waren ook een lokale loods en een *Warranty Surveyor* aanwezig. Ik zette de overwegingen en afspraken die we maakten op papier en een afschrift werd, net als de vorige keer, ter info naar de bargemaster gestuurd, die al op locatie lag. De bargemaster was echter een andere dan de degene die de bovenbeschreven manoeuvres leidde. We noemden dat overzicht van overwegingen en afspraken een "*Method Statement*". Na ontvangst van het statement belde de bargemaster mij op met de mededeling dat ik dit soort documenten niet uit kon geven, omdat zulks mijn opdrachtgever een groot aansprakelijkheidsrisico zou opleveren. Ik was immers kapitein op een door hen gecharterd schip. Dat het hier een verslag van werkoverleg betrof waarop noch mijn naam, noch die van een van de anderen in het document werden vermeld, was de bargemaster blijkbaar ontgaan. Ik stelde voor om dan de loods en de warranty surveyor hun handtekening onder het document te laten zetten, waarmee ik meende het veronderstelde aansprakelijkheidsrisico voldoende te hebben ondervangen. Beide heren tekenden.

Op de kraanbarge werd daar blijkbaar toch anders over gedacht, want de *Manager Shipping & Maritime* van mijn charteraar werd geïnformeerd over mijn "buitengewoon gevaarlijke gedrag". De manager S&M beklagde zich er op zijn beurt bij mijn rederij over, dat ik voor een derde partij *Method Statements* schreef, terwijl dat volledig buiten de scope van de werkzaamheden viel van zowel de rederij als van de boot en dat door de kapitein op die manier een ernstig aansprakelijkheidsrisico werd veroorzaakt.

Een grove misvatting. Ik heb mij bij al deze activiteiten laten leiden door de wetenschap en de overtuiging dat werkoverleg, Toolbox talks en wat dies meer zij, al sinds jaar en dag een fundamenteel onderdeel zijn van veilig en efficiënt werken. Dat probeerden we daar met elkaar te doen. Maar dat werd blijkbaar niet door iedereen herkend.

Het vervolg

Tot zover het verslag van enkele gebeurtenissen die ertoe moeten hebben geleid dat de projectmanager van mijn charteraar zijn manager S&M, een paar uur nadat de kapiteins hadden geadviseerd die nachtelijke operatie met 12 uur uit te stellen, het volgende verzoek stuurt: "*For the sake of the project I would like to ask you to contact owners and replace the captain as soon as possible. We have given him multiple chances to improve on his behavior and attitude on the project but so far he is falling back to his known character of causing problems*". De directie van "mijn" rederij heeft zich na ontvangst van het vervangingsverzoek ingespannen om onze charteraar op andere gedachten te brengen door onder meer het volgende te schrijven: "*I am concerned that safety might be being compromised by commercial expediency. The captain has the obligation (as master and possibly the most experienced mariner on site) to weigh safety against the commercial obligations to comply with charterer's requirements. Could it be the case that because the captain has, on this occasion, made a call to put safety ahead*

of operational interests he is being vilified for that decision? Safety is, after all, about much more than writing lengthy documents and dressing up in fancy PPE. Do you think that before replacing the captain we should ask for his version of the story and also allow some time for emotions to subside?" Helaas tevergeefs.

Na mijn "aflossing" werd er geen werkoverleg meer gevoerd en bleken er nog een paar incidenten te hebben plaatsgevonden: De boot werd op een gegeven moment bijna overvaren door de kraanbak. Bij de noodmanoeuvre die mijn collega toen moest uitvoeren om dat te voorkomen, brak de *dyneema* sleeptros (die nota bene een hogere breukbelasting heeft dan staaldraad van dezelfde diameter) en de boot kreeg deze kunststof tros vervolgens in de schroef. Korte tijd later moest hij assisteren bij het binnen brengen van een groot beladen ponton. Er stond een flinke ebstroom, waardoor hij ca. 4 knopen vaart moest lopen om niet op een havenhoofd verzet te worden. En weer brak er een *dyneema* tros. Ditmaal om een onverwachte koerswijziging van het ponton op te vangen die uiteraard gedeeltelijk uit de stroom raakte bij het passeren van het havenhoofd. Hoezo onverwacht? Een andere sleepboot werd eveneens door dezelfde kraanbak aangevaren, waarbij zij behoorlijk werd beschadigd.

Mijn boodschap

Voordat medewerkers aan het bovenbeschreven project tot de site werden toegelaten, moesten ze deelnemen aan een veiligheidsintroductie. Dat is al sinds jaar en dag gebruikelijk bij dergelijke projecten. Ook bij deze introductie werd ons weer op het hart gedrukt dat veiligheid voor alles ging, dat we het recht hadden een job te stoppen en dat we verantwoordelijk waren voor onze eigen veiligheid en voor de veiligheid van onze mensen.

Ook mijn charteraar heeft een veiligheidsbeleid. Op hun indrukwekkende SHE-Q webpagina valt te lezen: "*Safety comes first in everything we do*", "*Full compliance culture*" en "*Our employees operate as one team. All over the world our people apply the same high standards when it comes to SHE-Q related issues and the same values guide their actions.*" Echt waar? Ja, echt waar!

"Veiligheid voor alles" is niet vrijblijvend. Veiligheid begint bij de mensen die weten waar ze over praten en die durven te praten over wat ze weten. Ook, wanneer dat op gespannen voet staat met het commerciële of financiële belang van de hoge heren aan de top. Maar veiligheid voor alles vereist ook kennis en evaluatie. Daarom zijn regelmatige assessments van gevoerd beleid een noodzaak om te zorgen dat die veiligheid vóór alles gewaarborgd blijft.

Mijn bevindingen heb ik gerapporteerd aan de SHE-Q afdeling van mijn charteraar en ik heb een *non-conformity* report ingediend. Tot mijn verbazing kreeg ik enkele weken later de reactie dat mijn rapport niet had geleid tot formeel onderzoek. De zaak was wél besproken binnen het bedrijf, waarbij men concludeerde dat ik mij als kapitein correct had opgesteld en dat mijn advies om de operatie uit te stellen tot daglicht, niet had mogen leiden tot mijn vervanging als kapitein.

Teleurgesteld was ik ook, omdat mijn verzoek om rehabilitatie en vergoeding van inkomensschade niet werd gehonoreerd. De sleepboot was gecharterd op een *Bimco Time Supply 2005* contract. In *artikel 7c* van dat contract is geregeld hoe de reder met klachten van een charteraar ten aanzien van kapitein, officieren en bemanning moet omgaan. Die procedure is niet gevolgd. Als een onderzoek was uitgevoerd, zoals het artikel beschrijft, dan zou duidelijk zijn geworden dat er geen gegronde reden voor een klacht bestond.

Na afloop van het Deense project ben ik weer kapitein op dezelfde sleepboot geweest. Onder het motto "*Liever staand sterven dan kruipend kapitein*", heb ik besloten het er niet bij te laten zitten. Het gaat mij nu niet om genoegdoening of schadevergoeding, maar veel principiëler om het feit dat dergelijke situaties niet wéér mogen voorkomen. We moeten leren van fouten die zijn gemaakt. Het is essentieel in onze bedrijfstak dat we kunnen werken in een veilige omgeving, waarbij ieder zijn zorg moet kunnen uiten over een onveilige situatie.



Mijn maritieme loopbaan en mijn doel van bovenstaand artikel.

In 1971 ben ik, als 16-jarige HAVO-scholier in de schoolvakanties gaan varen ter voorbereiding op de nautische studie. Na afronding van de HAVO en de BS-opleiding aan de Hogere Zeevaartschool Abel Tasman ben ik voltijds gaan varen. Derde rang en een deel van de tweede rang gehaald. Tijdens die jaren gevaren als lichtmatroos, matroos o/g, matroos, bestman, leerling stuurman, tweede-, eerste- en enig stuurman en een paar jaar als kapitein. Toen een aantal walfuncties: commercieel-technisch medewerker bij een scheepstuigerij en later de QHSE-manager. Productsupport-manager en later veranderingsmanager bij een importeur van Amerikaanse grondverzetmachines. Toen kort directeur van een scheepsmanagementbedrijf geweest en aansluitend gedurende 12 jaar voor eigen rekening en risico een scheepsmanagementbedrijf gedreven. Met een Duitse minibulker en een zestal containerfeeders (1800 tot 2800 TEU) in beheer, de ontwikkeling en bouw van 2250 TDW minibulker/containerfeeders. Marktonderzoek en promotiewerkzaamheden gedaan in Vietnam, Brazilië, Uruguay, Paraguay Argentinië, India, Maleisië en tenslotte Indonesië, waar ik de beste kansen zag om een rederij op te zetten en te runnen. Bouw en export van beunbakken vanuit Indonesië naar Nederland. In 2008 gestopt met het avonturieren en als kapitein gaan varen op sleepboten en anchorhandlers met een paaltrek van 13 tot 210 ton. Met bevoorraders, diving support, windfarm support, multicats en 4-point mooring schepen gevaren en gewerkt.

Over vier jaar hoop ik met pensioen te gaan. Ik denk dat ik alle ontwikkelingen en veranderingen heb mogen meemaken die de moderne zeevaart heeft gemaakt tot wat ze nu is. Ik heb de onthutsende teloorgang gezien en meegemaakt van de zeemannschap en de betrokkenheid, die eens zo kenmerkend was voor de Nederlandse vloot. En de ontwikkeling van het nietsontziende winstbejag dat aan de wieg stond van de ontbinding, waaraan de Nederlandse zeescheepvaart ten prooi lijkt te zijn gevallen. Ik blijf me inzetten voor een bedrijfsvoering waarop ik als zeeman trots kan zijn. In dat licht moet bovenstaand artikel over veiligheid en vakmanschap versus nietsontziend opportunisme worden gezien. Wellicht kan ik met mijn verhaal een discussie starten die kan bijdragen tot verbetering van enkele minder goede situaties op de vloot en beëindiging van QHSE hypocrisie aan de wal.

[Deze brief is door de redactie geanonimiseerd. Namen zijn bij de redactie bekend]





Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

Postbus 26 8880 AA West-Terschelling T 0562 44 66 00

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

Als vertegenwoordiger van de NVKK is kapitein H. van der Laan op 9 november j.l. aanwezig geweest op het symposium ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van het Maritiem Simulator Trainingscentrum Terschelling (MSTC) . Hieronder volgt zijn verslag.

De ontvangst was goed geregeld, in de vertrekhal van rederij Doeksen te Harlingen, alwaar aan de arriverende gasten badges werden uitgereikt, op vertoon waarvan men in het aangrenzende café, een kop koffie kon nemen. Rond 1015 uur werd ingescheept op de Koegelwieck van Doeksen voor de overtocht naar Terschelling. alwaar rond 1100 uur de aankomst was. Aansluitend kon men lopend of per bus naar de vergaderlocatie gaan. Aldaar was er ontvangst en inloop met koffie en gebak, met aansluitend gelegenheid om de simulatoren te bezoeken, wat uiteraard zeer op prijs werd gesteld, door de bezoekers.



Simulatoren van zowel brug als machinekamer konden worden bekeken. Na de lunch volgde om 12:45 uur de officiële opening door de commissaris van de Koning in Friesland, drs.A.A.M.Brok. De Heer Brok vertelde o.a. dat tijdens een bezoek aan Kwant te Sneek, fabrikant van machinekamer besturingssystemen, hem duidelijk was gemaakt dat de mens aan boord nog lang

niet, zo ooit, is uitgespeeld aan boord van schepen. De simulatoren zullen dus nog lang nodig zijn...

Aansluitende sprekers waren dhr Sjoerd Stallinga van MSTC, die een overzicht presenteerde van de beoordelingen van de leerlingen over de simulatoren, en die waren prima in orde. Verder hielden Wendy Uitterhoeve van Marin en Rico Bloemberg van de KIM een rede over het gebruik van simulatoren op hun vakgebied. Er kan worden uitgegaan dat 1 dag simulator training plm. 7 dagen reële vaartijd dekt. USCG en NI geven als maat 1 dag simulator is gelijk aan 6 vaardagen. Na de pauze waren de studenten van het MIWB aan bod met een door hen ontworpen programma over Sea Traffic Management, wat een interessante ontwikkeling kan worden.

Dhr Hans van den Broek van de Hogeschool Rotterdam, gaf een korte lezing op zijn zienswijze over de volledige autonomie in de scheepvaart en liet ook een kort filmpje zien uit eind 70er jaren van een eerste simulator om te trainen met een supertanker bij TNO. De achtergrond in deze oude simulator was gefiguurzaagd!



Ter afsluiting gaven Harmen van der Ende en Ralph Schaafsma van het MSTC een presentatie over het zelf maken van een machinekamer simulator op het MSTC, die ook door anderen kan worden gebruikt.

Rond 1600 werd het symposium besloten met een drankje en hapje en werd er rond 1700 weer aan boord gegaan van de Koegelwieck voor de overtocht naar Harlingen.

Kapt. Hindrik van der Laan



Foto Rijkswaterstaat 1999

De Zeesluis IJmuiden: opnieuw de grootste ter wereld

Het sluizencomplex in IJmuiden bestaat uit de Zuiderluis van 1876, de Middensluis van 1896, de Noordersluis van 1929, de Spuisluizen en het Gemaal. Ten westen van de sluizen ligt het Forteiland, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Steeds groter wordende zeeschepen maakten het telkens nodig om de sluizen te vergroten. De Noordersluis bereikt in 2029 het einde van haar technische levensduur, maar is ook weer te klein geworden. Een nieuwe, grote zeesluis moet het mogelijk maken dat grotere schepen ook bij laag water vlot en veilig door het Noordzeekanaal kunnen varen. Daarmee hoopt de Amsterdamse havenregio haar internationale allure te behouden. Sinds 2016 wordt gewerkt aan de bouw van de grootste zeesluis ter wereld. Deze wordt 500 meter lang, 70 meter breed en 18 meter diep. Het project is een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam en de gemeente Velsen. Aannemersconsortium OpenIJ bouwt de nieuwe zeesluis in opdracht van Rijkswaterstaat. Op 13 november j.l. heeft de aanleg van de nieuwe zeesluis een belangrijke mijlpaal bereikt. De deurkas van het buitenhoofd, waar straks de sluisdeur in- en uitrolt, is afgezonken door middel van de zgn. caissonmethode en ligt nu op zijn definitieve positie. In de afgelopen maanden is de deurkas, met een afmeting van 80 meter lang, 26 meter breed en 22 meter hoog, ruim 16 meter afgezonken. Dat ging centimeter voor centimeter. Het afzinken gebeurde geautomatiseerd, door het zand er onder weg te spuiten. Met behulp van op afstand bestuurbare spuitlansen en robotarmen werd het zand afgevoerd. Met behulp van camera's onder de vloer van het caisson, sensoren en meetinstrumenten werd dit proces "24/7" gemonitord. Nu het caisson op zijn plek ligt, wordt de ruimte onder de deurkas opgevuld met beton. In 2019 wordt de deurkas van het binnenhoofd met de caissonmethode op zijn plek gebracht. Die deurkas is 80 meter lang, 55 meter breed en 25 hoog. Tijd om nog eens stil te staan bij de ontwikkeling van deze indrukwekkende sluizen, die telkens weer "de grootste van de wereld" waren.

Behoefte aan een directe verbinding met de Noordzee

Amsterdam, de eeuwenoude handelsstad had een haven die via de Zuiderzee moeilijk bereikbaar was. Vooral de ondiepte ter hoogte van het eiland Pampus was een groot obstakel. Met een "scheepskameel" moesten de grote schepen over de

modderbank worden getild. De kameel bestond uit twee houten caissons aan beide zijden van het zeeschip en waarvan de vorm precies aansloot aan de romp. Beide helften werden gevuld met water en om het schip gesloten. Daarna werd het water uit de caissons gepompt, waardoor het schip ruim een meter werd opgetild. Het was een hele operatie.



Scheepskameel uit 1742



(Afbeeldingen: Scheepvaartmuseum Amsterdam)

Vaak kwamen de schepen daardoor niet verder dan de rede van Texel. Al in de 17^e Eeuw werd gesproken over het doorgraven van de duinen bij "Holland op zijn smalst". Koning Willem I droomde al van een rechtstreekse waterverbinding tussen Amsterdam en de Noordzee, maar dat werd aanvankelijk nog als onmogelijk gezien. Wél werd een verbinding met Den Helder gemaakt en in 1824 opende de koning het Noordhollandsch Kanaal. Maar, door de komst van de grotere stoomschepen werd dat kanaal al gauw te smal. Rond 1850 werd het idee verder uitgewerkt om vanuit Amsterdam, op de plaats waar Holland het smalst was, vanaf het IJ naar het westen, een doorsteek te maken. Een belangrijke rol speelde de financiering van het kanaal. De Rijksoverheid schiep een wettelijk kader en gaf vergunningen uit, maar was niet bereid mee te betalen. Dat zou een aangelegenheid moeten worden voor de daartoe bij Koninklijk Besluit op 16 juni 1863 opgerichte *Amsterdamsche Kanaal Maatschappij* (AKM). Een Nederlandse aannemer durfde deze enorme klus niet aan, waarna de AKM een deal van 27 miljoen gulden sloot met de Engelse aannemer Henry Lee & Son. Om de dijken van het nieuw te graven kanaal laag te kunnen houden en daarmee veel kosten te besparen, zou het verstandig zijn om het IJ voorgoed af te sluiten van de Zuiderzee. Dat stuitte binnen de Amsterdamse gemeenteraad, die moeilijk afstand kon nemen van het idee, dat de stad geen verbinding meer zou hebben met de Zuiderzee, op enige weerstand. Aan de Zuiderseekant zouden de Oranjesluizen komen.

De doorsteek

Op 8 maart 1865 ging de eerste spade in de grond in het 7 km brede duingebied Breesaap, ten westen van Amsterdam.

Het werk, dat ook wel werd gezien als werkgelegenheidsproject ter bestrijding van de werkeloosheid in die tijd, was een wonderlijke combinatie van traditioneel spade- en kruiwagenwerk en moderne technieken met ultramoderne stoomgraafmachines. Het oogstte veel bewondering in het buitenland. Bij de aanleg van de buitengaatsse pieren werden nogal wat problemen ondervonden, vooral bij zwaar stormweer. De zeebodem van de Noordzee was zacht, waardoor zwaardere betonblokken nodig

waren, dan waarop men aanvankelijk had gerekend. De 20- tons blokken werden op hun plaats gelegd door een speciaal ontwikkelde mammoetkraan. Vóór 1865 was men nog aangewezen op de Engelse ingenieurskunst en expertise, maar deze bouw zou aan het begin staan van een belangrijk leerproces voor de Nederlandse waterbouwkunde. Vele jaren later zou men het project vergelijken met de Deltawerken en nog later zouden, zoals we inmiddels weten, Nederlandse waterbouwkundige ingenieurs over de hele wereld worden ingeroepen om hun expertise.



Afbeelding: Oneindig Noord Holland

Feestelijke opening



Opening Noordzeekanaal 1876 (Foto Rijksmuseum)

Op 1 november 1876 verrichtte Koning Willem III de feestelijke opening van het Noordzeekanaal. Al gauw gingen zich langs het kanaal tal van bedrijven vestigen, want de verbinding via het water was in die tijd nog altijd de beste verbinding. Dat leidde in 1901 tot de oprichting

van de Amsterdamse Dienst der Havens- en Handelsinrichtingen, nu het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam. En aan de zeekant van het kanaal ontstond een nieuw dorp: IJ-muiden, een naam die al in 1848 was verzonnen door journalist S. Vissering in een fantasierijk artikeltje over een uitstapje per boot van Amsterdam naar de Noordzee via een denkbeeldig kanaal (het Noordzeekanaal bestond nog niet, er waren slechts plannen in ontwikkeling).

De Noordzeesluizen

Met het graven van het Noordzeekanaal moesten ook twee sluizen naar de Noordzee worden aangelegd: de kleine sluis en de grote sluis, of Zuidersluis. In 1859 kwam de Raad voor de Waterstaat met een plan om de grote sluis 140 meter lang, 18 meter breed en 7,75 meter diep te maken. Voor de kleine sluis waren de corresponderende afmetingen 70 meter, 12 meter en 5 meter. De meeste schepen

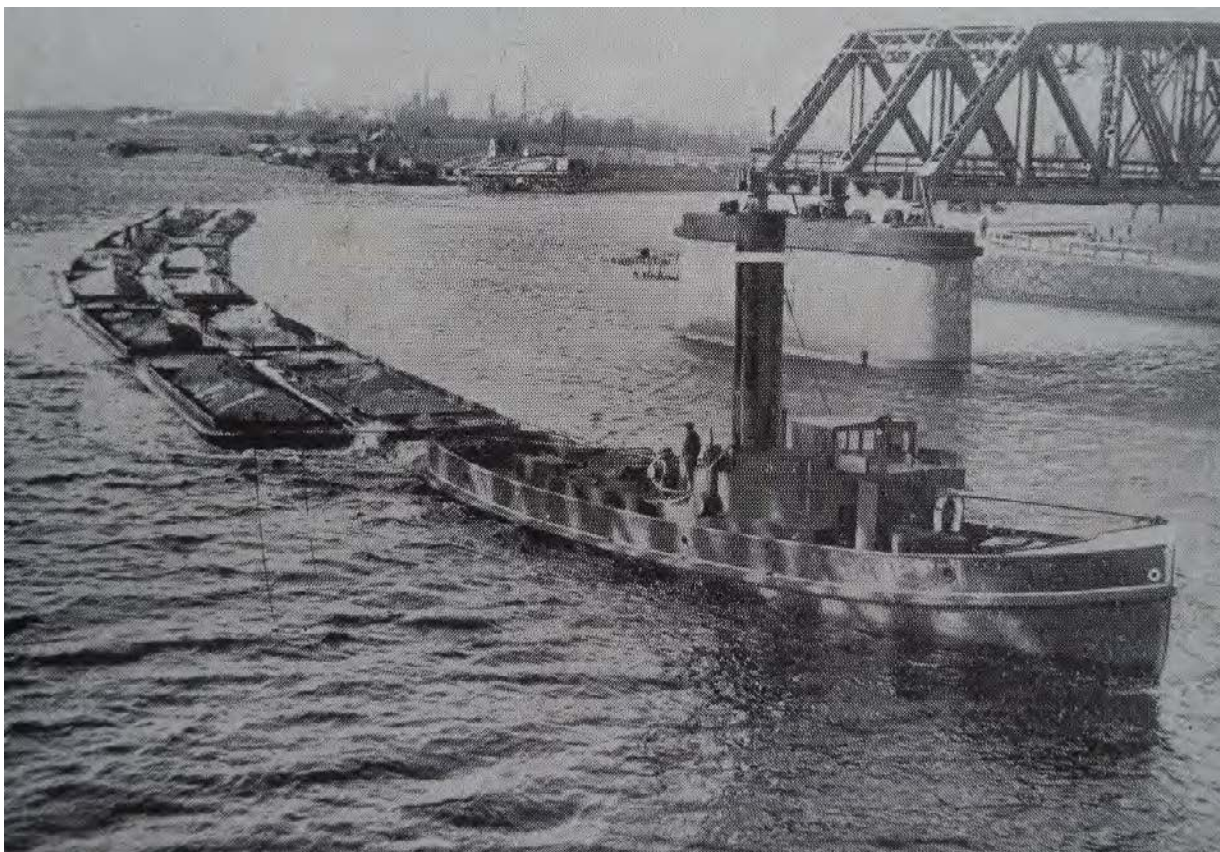
van die tijd konden de grote sluis zonder veel problemen passeren. In 1868 werd besloten de lengte van de grote sluis toch terug te brengen tot 120 meter. In het bestek stond vermeld dat het sluiscomplex op 1 augustus 1876 gereed moest zijn. De graafwerkzaamheden werden in het voorjaar van 1871 voltooid en de sluizen in het najaar van 1872. De muren van de sluis waren gemetseld, de vloeddeuren van smeedijzer en de ebdeuren van grenenhout. De aannemer kreeg een premie van 100.000 gulden als het werk aan de sluizen in 1872 afgerond zou zijn. Hij slaagde daarin. De sluizen werden in eerste instantie vooral gebruikt voor de uitwatering van IJ-water en het schutten van baggermaterieel. En pas op 1 november 1876 werd het hele sluisencomplex door Koning Willem III der Nederlanden met de in gebruikstelling van het Noordzeekanaal ook officieel geopend. De totale bouwkosten, inclusief de premie, bedroegen 1.530.000 gulden. De schepen werden steeds groter en al gauw ontstond de behoefte aan meer sluiscapaciteit. In 1883, nadat het Noordzeekanaal van de AKM was overgenomen door de Nederlandse Staat, werd besloten tot de aanleg van een derde sluis, de Middensluis. Daarmee werd in 1890 begonnen en de werkzaamheden zouden duren tot 1896.



In 1887 bood men particulieren de mogelijkheid om kosteloos zand weg te halen op de plaats van de toekomstige nieuwe sluis. Om de schepen niet teveel bloot te stellen aan zware zeedeining werd de sluis 470 meter meer landinwaarts aangelegd, ten noordoosten van de bestaande kleine- en Zuidersluis. Een jaar later namen de aannemers het werk over. Een dikke bodem van 2,5 meter beton werd in het najaar van 1891 gestort. Na het uitharden kon in mei 1892 met het metselen van de sluismuren worden begonnen. Tegenslag tijdens de bouw vertraagde de werkzaamheden en pas in 1895 was het metselwerk klaar. De sluisdeuren werden in 1893 geplaatst. Men overwoog roldeuren, maar uiteindelijk werden het puntdeuren. Elk sluishoofd kreeg een stel vloed- en ebdeuren. De deuren werden handmatig geopend en gesloten. In mei 1895 was de sluis al klaar, maar er trad vertraging op bij het baggeren van het toeleidingskanaal voor het benodigde water bij het schutten. Op 12 december 1896 werd de sluis officieel in dienst gesteld met het schutten van het stoomschip *Koningin Wilhelmina* van de *Stoomvaart Maatschappij Nederland*. In 1899 waren alle werkzaamheden voltooid. De sluis had 5,8 miljoen gulden gekost en was tot de opening van de sluizen van het Panamakanaal in 1913 de grootste ter wereld. De naam Middensluis kwam pas in gebruik na de opening van de Noordersluis in 1930, voor die tijd noemde men het de Groote Sluis.



De Middensluis voldeed al gauw niet meer aan de eisen van de moderne scheepvaart, met de steeds groter wordende schepen. Vanaf 1909 werd al gezocht naar oplossingen om voor grotere schepen de vaart naar Amsterdam mogelijk te maken. In 1921 werd besloten tot de bouw van de Noordersluis, die in 1928 gereed kwam.



Stoomsleepboot met met zand geladen lichters, t.b.v. de nieuwbouwwijken in Amsterdam. Op de achtergrond ziet men de Hoogovens en staalfabrieken.

(Foto's met dank aan J.M. Kooijman)



Fig. 18. Bovenaanzicht rùbdeur. Begonnen wordt met het in de kas trekken van de deur.

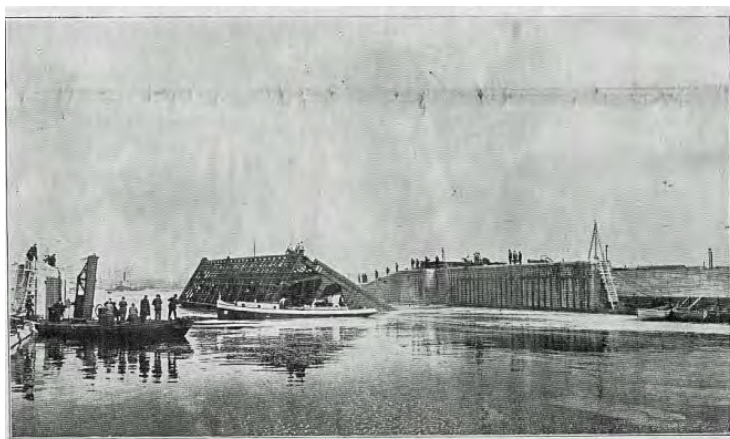


Fig. 16. De deur tijdens het overeind kantelen.

Noordersluis IJmuiden

(Bron: RWS Beeldarchief/Vakblad voor de bouw-ambachten' van 14 Juni 1927)

Idem, tijdens kantelen van de deur

Dit was toen – wederom – de grootste schutsluis ter wereld met een afmeting van 400 meter lang, 50 meter breed en 15 meter diep. Het buitenfront van deze sluis kwam 580 meter verder landinwaarts te liggen, ditmaal om de schepen een vlotte toegang tot de haven van de Hoogovens te bieden. Daartoe moest ook een nieuw toeleidingskanaal worden gegraven. Voor de sluisdeuren viel de keuze op roldeuren. De drie deuren kregen elk een lengte van 53,5 meter, waren 7,3 meter breed en 20 meter hoog. Vanwege het hoge totale gewicht van circa 1.175 ton werden de deuren over zee versleept vanuit Rotterdam naar IJmuiden. De eerste deur kwam daar aan in 1927. Op 29 april 1930 opende Koningin Wilhelmina de sluis officieel. De kosten bedroegen 20 miljoen gulden en de Noordersluis kwam daarmee 50% duurder uit dan begroot.

Pas vanaf 1960 kon de sluis echter optimaal worden gebruikt, na verdieping en verbreding van het Noordzeekanaal.



Waterhuishouding

Ook voor de waterhuishouding werd het kanaal steeds belangrijker. Waterschappen voerden hun overtollige water af via het kanaal naar zee. Om de waterstand beter te beheersen, is in de jaren 40 een spuisluis aan het complex toegevoegd. In 1975 werd daar het gemaal naast gebouwd dat het mogelijk maakte om ook water af te voeren als de zeewaterstand hoger is dan de kanaalstand. In 2004 werd dit gemaal uitgebreid tot in totaal zes pompen en werd daarmee het grootste van Europa.



Het gemaal en spuisluis IJmuiden

Bron RWS Noord Holland

Het fort bij IJmuiden

De aanleg van de sluizen had ook militaire gevolgen. In 1874 werd de *Vestingwet* aangenomen en de aanleg van een kringstelling om Amsterdam was hiervan een onderdeel. Een kustfort bij IJmuiden werd noodzakelijk geacht om de sluizen te beschermen, die een belangrijke rol speelden bij de directe toegang tot en vanuit de Noordzee maar ook voor de inlaat van water voor de inundatie. De stelling werd gezien als een laatste toevluchtsoord voor het Nederlandse leger en, met via het Noordzeekanaal aangevoerde buitenlandse hulp, zou men dan de vijand uit het land kunnen verdrijven. De bouw van het fort aan de noordkant van het Noordzeekanaal, tussen de sluizen en de Noordzeekust duurde van 1880 tot 1887. Aan de zeezijde van het fort stond een zware pantserbatterij met vijf kanonnen van een kaliber van 24 centimeter. Later, bij de aanleg van de Noordersluis in 1929 zou een nieuw toeleidingskanaal noodzakelijk blijken. Dat werd ten noorden van het fort gegraven dat daardoor op een eiland kwam te liggen.



Het fort bij IJmuiden

Foto Ad Mesken

Overzicht van de sluizen

Hieronder een overzicht van de sluizen van het Noordzeekanaal. Ter vergelijking zijn ook de Willem I-sluiz (van het Noordhollandsch Kanaal) en de sluizen van het Panamakanaal opgenomen.

Naam van sluis	Jaar van ingebruikname	Lengte (in m)	Breedte (in m)	Diepte (in m)
Kleine sluis	1876	69	12	5
Zuidersluis	1876	120	18	8
Middensluis	1896	225	25	10
Noordersluis	1929	400	50	15
Nieuwe sluis (indicatief)	2019	500	70	18
Willem I sluis	1826	65	15	5
Panamakanaal	1914	304	33,5	12
Nieuwe Zeesluis	2019	500	70	18

Planning:

Najaar 2017	Start bouw bedieningsgebouw
Najaar 2018	Aankomst deuren vanuit Zuid-Korea, start afbouw
Voorjaar 2019	Invaren deuren
2020-2021	Inrichten terrein en testen
Begin 2022	Oplevering en ingebruikname zeesluis

Recente ontwikkelingen:
Het grondwerk

Het grootste gedeelte van de bouw speelt zich af in twee fasen. In fase 1 (in 2016) hebben grondwerkzaamheden plaatsgevonden t.b.v. de bouwwerkzaamheden aan de deuren en de wanden: het afgraven van het Zuidersluiseland en het aanleggen van een bouwweiland.

In fase 2 (vanaf 2018) vinden grondwerkzaamheden plaats na iedere vervolgstap in de bouw. Zoals het graven van de toeleidingskanalen van de nieuwe zeesluis, het ontgraven van de kolk ervan en het ontgraven van het Middensluiseland aan de zeezijde.

Deurkassen: De twee deurkassen waar de deuren in rollen bij het schutten van de schepen, worden aangelegd door middel van de caissonmethode. Het caisson, een betonnen constructie, laat men zakken door grond onder de constructie weg te graven. Voor de nieuwe zeesluis betekent dit dat het caisson in een bouwkuip wordt gebouwd op een hoger niveau. Als het caisson gereed is, wordt de grond er onder weggegraven en zo wordt de betonconstructie afgezonken. De eerste werkzaamheden zijn begonnen in 2018 en gaan verder in 2019.

Wanden en kolk: De wanden van de nieuwe sluis bestaan voor het grootste gedeelte uit diepwanden. Waar er in het water moet worden gebouwd, wordt gebruik gemaakt van damwanden en combi-wanden. Met deze werkzaamheden is men bezig tot in 2020.

Deuren: De deuren voor de nieuwe sluis, in totaal 3 stuks, worden vervaardigd in Zuid-Korea. Van daar worden ze over zee vervoerd naar Nederland.

ZEESLUIS IJMUIDEN

Bronnen: Oneindig Noord-Holland (Anna van der Molen), Havenbedrijf Amsterdam (Joris Moes), Noordhollands Archief (Het ontstaan van IJmuiden), Wikipedia (overzicht sluizen), Noordzeekanaal (P.N. Molenaar), IJmuiden actueel (Zeesluizen), Rijkswaterstaat, J.M. Kooijman, Curaçao (foto archief).



Toekomstig beeld

Foto Beeldbank Rijks Waterstaat

Wilt u meer weten? Kijk dan op de volgende websites:

<http://www.kombuispraat.com/viewtopic.php?t=4626&start=112>

<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/projectenoverzicht/ijmuiden-bouw-nieuwe-grote-zeesluis/planning-en-aanpak.aspx>

<https://www.facebook.com/RijkswaterstaatZeesluisIJmuiden/>

<http://forteilandijmuiden.com/>

<https://datachallenge.nl/files/Energie%20RWS%20-%20Artikel%20het-grootste-en-zuinigste-gemaal-van-europa.pdf>

Video's:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/projectenoverzicht/ijmuiden-bouw-nieuwe-grote-zeesluis/videos.aspx>

<https://beeldbank.rws.nl/Videos/2180/327039.mp4>

<https://youtu.be/ivHkhCSzJus>

<https://youtu.be/QqilgoR6l2E>

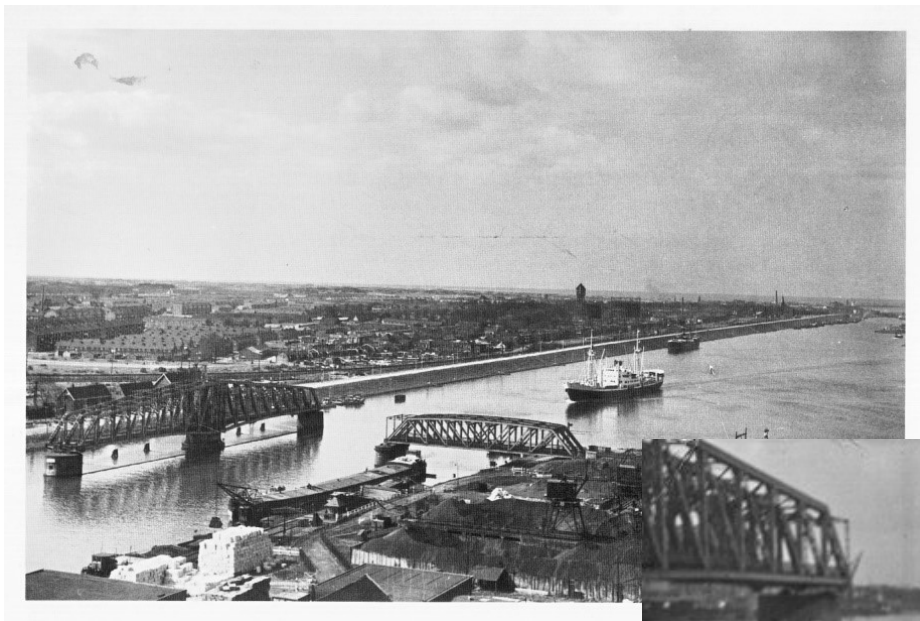
Webcam: <https://live.netcamviewer.nl/Zeesluis-IJmuiden/813>



Nog enkele historische foto's (uit het fotoalbum van J.M. Kooijman)



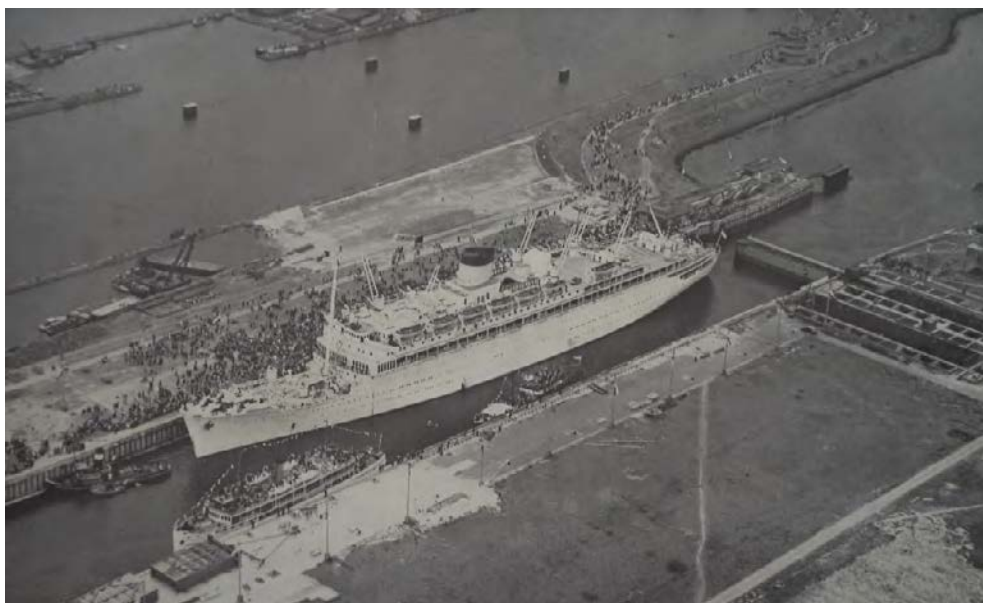
IJmuiden in 1925 met een mailboot die naar Indië vertrekt



J.M. Kooijman met zijn moeder



*Het m.s. Oranje in de
Noordersluis omstreeks
1950*



Maritieme Monitor 2018

De Maritieme Monitor 2018 is verschenen.

Voor hen die geïnteresseerd zijn in de monitor te downloaden via de site van Nederland Maritiem land:

<https://www.maritiemland.nl/maritieme-sector/publicaties/maritieme-monitor-2018/>



Wet ter Bescherming Koopvaardij:

Op het moment van schrijven lijkt de voortgang van het wetsontwerp tot stilstand te zijn gekomen. De Eerste Kamer heeft vragen gesteld, die inmiddels zijn beantwoord. Zie hiervoor op:

https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20181113/memorie_van_antwoord_van_de_document3/f=/vktflwwsrmzj.pdf

De voortgang is te volgen op:

https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34558_initiatiefvoorstel_koopmans

Coalitie aanpak zeeroverij:

De EU heeft op 30 juli (2018) besloten de operatie Atalanta door EU NAVFOR te verlengen tot 31 december 2020. De piraterijdreiging die een hoogtepunt bereikte in 2011-2012 was in 2014 grotendeels verdwenen als gevolg van:

1. De aanwezigheid van de internationale taskgroup EUNAVFOR en Ocean Shield van de NAVO;
2. De verbetering van de security van koopvaardij schepen, gebaseerd op de BMP;
3. Selectief gebruik van Private Military Security Guards op specifieke routes;
4. Toenemende militaire aanwezigheid aan de wal die piraterij-activiteiten ontwrichten;

De oppervlakte waarover EUNAVFOR actief is bedraagt ca. 4.700.000 vierkante mijl. Het omvat de Rode Zee, Golf van Aden, Rond de Hoorn van Afrika, Arabische Zee, Indische Oceaan tot en met de Seychellen, de Comoren, Mauritius en de hele Somalische kuststreek. Tijdens het hoogtepunt in 2011 waren er 736 mensen gegijzeld en 32 schepen werden vastgehouden. Dat liep terug tot nul in oktober 2016. In 2017 nam het weer toe met 7 aanvallen en 4 gijzelaars.

EUNAVFOR houdt zich nu vnl. bezig met de bescherming van schepen die voor het World Food Program varen en visserij activiteiten. Ook worden EU-activiteiten op zee en aan de wal ondersteund. Tenslotte heeft de EUNAVFOR-operatie de functie van ontmoediging van piraterij-activiteiten.

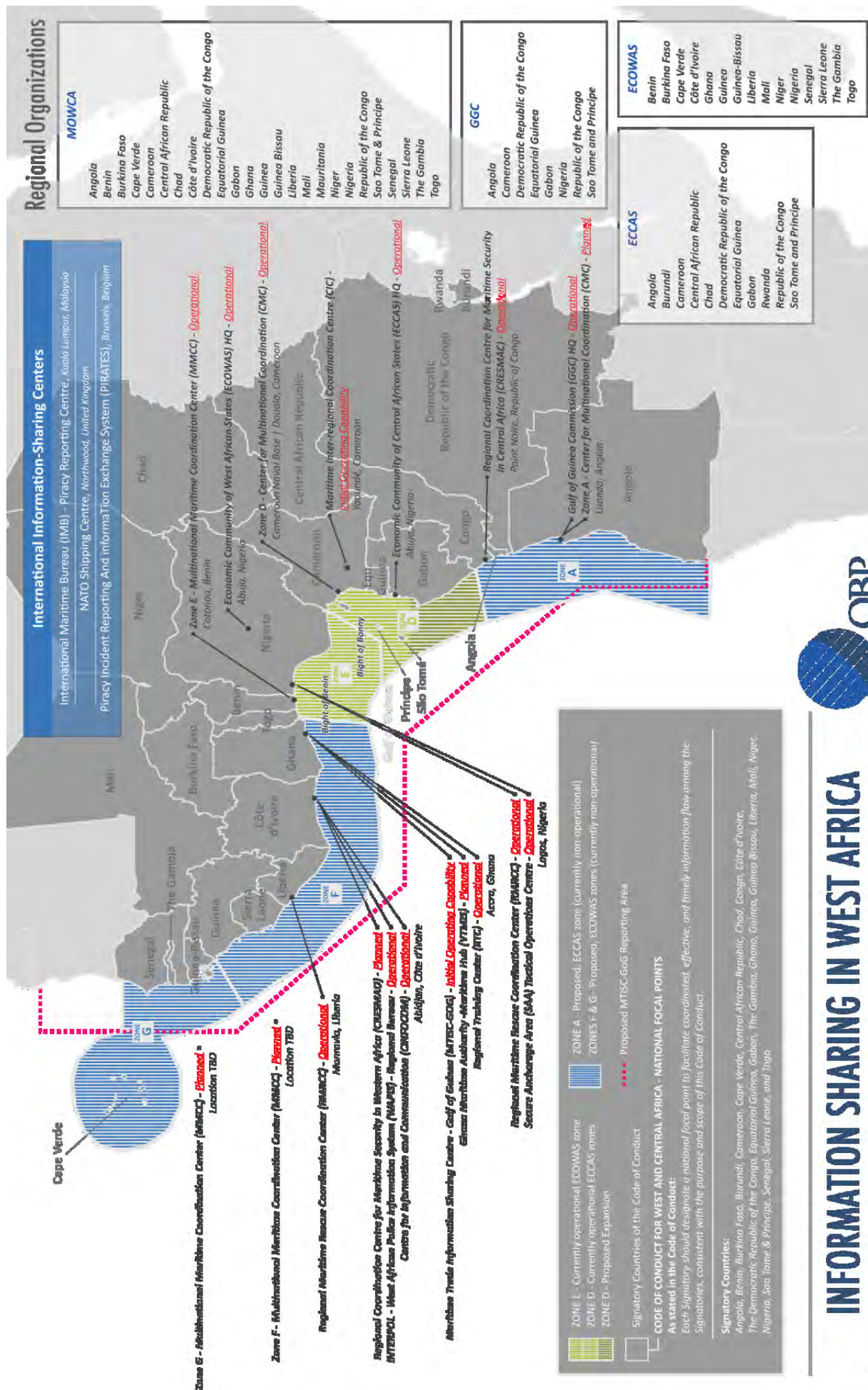
Nu is het hoofdkwartier nog in Northwood, UK gevestigd. Na de Brexit zal het hoofdkwartier vanaf 29 maart 2019 gevestigd zijn in Rota, Spanje (onder leiding van de Spaanse VADM Antonio Martorell Lacave. EUNAVFOR blijft actief, omdat alle indicatoren erop wijzen dat er nog steeds een potentiële dreiging is in de wateren rond Somalië.

IMB-report:

Het International Maritime Bureau te Kuala Lumpur meldt:

Worldwide Incidents 2018 (updated on 6 November 2018): 174 reported incidents







A Safety Advisory has been published by the United States Coast Guard (USCG) regarding the use of mobile phones, smart phones and handheld text and email messaging devices. It was issued as a result of National Transportation Safety Board investigations into two collisions involving USCG small craft. The investigators found that mobile phones used to place calls or send text messages while underway were factors in both incidents.

The USCG Safety Advisory reiterates much of the advice issued by the United Kingdom Maritime and Coastguard Agency in Marine Guidance Note (MGN) 299 'Interference with Safe Navigation through Inappropriate use of Mobile Phones' which highlights the risk of mobile phones distracting those tasked with the safe navigation of the vessel. Although published over 5 years ago, the advice is particularly relevant today now that it is common for seafarers to bring mobile phones with them when they join a ship.

Being able to keep in contact with family and friends while off duty is a welcome development, as is the ability to call the office easily when within range of a signal. However, there have been a number of navigational incidents, mostly groundings, which have occurred due to bridge team members becoming distracted while using mobile phones in a similar manner to accidents caused by motorists using mobile phones while driving.

Those who may not have done so already are encouraged to modify their Safety Management Systems to include procedures prohibiting the use of mobile phones and hand held messaging devices in circumstances where the full attention of bridge watchkeeping personnel is required.

For example:

- In pilotage waters or when entering or departing port.
- When navigating in the vicinity of ports or anchor-ages.
- In restricted visibility.
- In areas of high traffic density.
- In areas of restricted sea room.
- When only one navigating officer is on watch.

Downloaden? Zie:

<https://www.westpandi.com/globalassets/loss-prevention/loss-prevention-safety-alerts/110411-sa006-the-use-of-mobile-phones-and-handheld-data-devices.pdf>

US Coast Guard Marine Safety Advisory 01-10:

<https://www.westpandi.com/globalassets/loss-prevention/loss-prevention-safety-alerts/110411-uscg-distracted-operations-safety-advisory.pdf>

source: West of England Safety Alert

Focus on the future seaman



(foto STC-group)

Rotterdam, 11 December 2018. Working in a broad international environment, a maritime officer all vessels (MAROF) is qualified as an all-round officer. Maritime Training Institutes all around the world are an important source of knowledge for the maritime industry and its future. The STC Group Maritime College has played a big role as an maritime educator in the Netherlands in the past and continues to do so. Reaching for the future, the STC Group aims to continue to educate excellent seamen for upcoming decades. This ambition is a challenge in a rapidly changing world.

One of the goals of the STC Group in order to achieve this ambition, is called "Focus on the future". After one-and-half year of following classes and finishing exams, our students have successfully completed "Operational Level" according to STCW and are ready for their first internship onboard a vessel. The transition from classroom to vessel, stepping into the international maritime industry, is a great mental and physical challenge for the students.

The STC Group wishes to carry out a research into what roles the training institutes, the shipping companies and the supervisors on board play in instructing and assisting these students. The overall goal is to understand how we can best work together to gain a positive impact on their graduation and future careers. To achieve this, all parties involved are required to know which role they play in steering the student towards graduation. A team of maritime lecturers of the STC Group is planning to carry out a survey at the beginning of 2019, asking both crewing departments ashore as well as supervisors onboard to participate.

Our goal is to train the best future seamen! This survey will help us reach that goal and benefit us all.

Will you help us? Participate in the survey! Starting January 2019.

STC Group.



Noot van de redactie: De enquête zal u in het begin van 2019 per e-mail worden toegestuurd.

U wordt vriendelijk verzocht te willen meewerken aan deze enquête.

Nieuwe leden:

W. Siersema Registerloods

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

21-09-2018	Rotterdam	Bedrijfstak Commissie Zeevaart STC
26-09-2018	IJmuiden	KNRM Radio medische dienst
11-10-2018	Den Haag	Dagelijks bestuur NVKK
12-10-2018	Rotterdam	Scheepvaart adviescommissie Noordzee
18-10-2018	Rotterdam	overleg Ouderkerkfonds
09-11-2018	Terschelling	Symposium 25 jaar MSTC
12-11-2018	Zaandam	Maritiem Awards Gala
15-11-2018	Rotterdam	125 jr Ned. Zeevarende Centrale Pelgrimvaderskerk Delfshaven
15-11-2018	Rotterdam	Anchorites
16-11-2018	Tilburg	Overleg Universiteit Tilburg Onderzoek naar Extraterritoriale Opsporing
16-11-2018	Rotterdam	KVNR Anti Piraterij overleg
20-11-2018	Rotterdam	KVNR ledenvergadering
21-11-2018	IJmuiden	overleg Radio medische dienst
21-11-2018	Rotterdam	Concert Koninklijke Marine
22-11-2018	Amsterdam	Symposium Nautical Institute
23-11-2018	Rotterdam	KVMO-symposium "Dealing with doom"
27-11-2018	Den Haag	Overleg Pensioenfonds Koopvaardij

Vergader- en activiteitenkalender 2019:

10-01-2019	Rotterdam	Nieuwjaarsborrel KRZV "De Maas"
14-03-2019	Den Haag	Bestuursvergadering
16-05-2019	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
05-09-2019	Den Haag	Bestuursvergadering
10-10-2019	Amsterdam	Symposium

[Data onder voorbehoud]

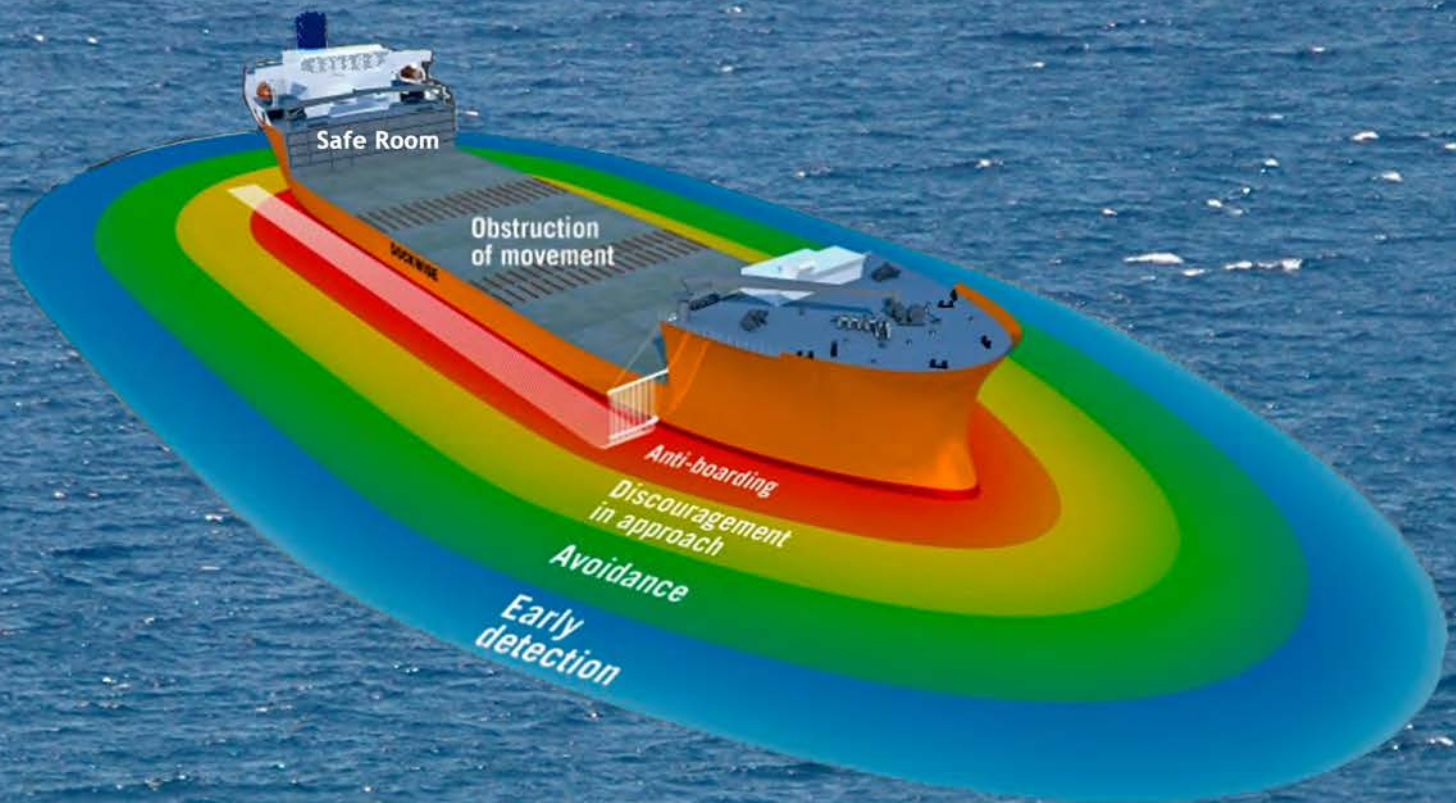
Kopij voor Notices:

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt of wilt u uw mening over een onderwerp geven, neem dan contact op met de redactie. De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl.



MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**EXPERTS IN LAYERED DEFENSE PROTECTION
AGAINST PIRACY**



**SUSTAINABLE
NON-VIOLENT
LEGALLY ALLOWED
USER-FRIENDLY
COST-FRIENDLY**

*The Maritime Security Alliance offers the service
of one single contact for integrated solutions against piracy*

more information at: <http://maritimesecurityalliance.com>

De NVKK wenst u prettige feestdagen
en een behouden vaart in 2019 en

10 januari 2019 NVKK receptie
Sociëteit aan de Maas, Rotterdam
van 16:00 - 19:00

FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT