



# ELKE STORM IS UNIEK

Tekst: Karin Koolen  
Fotografie: Nederlands Loodswezen

**Op de loodsen van het Loodswezen kun je rekenen. Weer of geen weer en 24/7. Met code geel reisde Onze Haven naar Europoort voor een gesprek met twee van de drijvende krachten achter de, soms stormachtige, operaties.**

Een aanhoudende storm raast nog steeds door Europoort. Vanachter het raam in de kantine van het Loodswezen, aan de Markweg 200, kijken Elco Oskam en Bart Sinnaeve naar de helikopter die zich gereedmaakt om te vertrekken. Op de zijkant prijkt trots het registratienummer 00-NHM. De rotorbladen beginnen langzaam te draaien en een oorverdovend geluid vult de lucht terwijl de machine tot leven komt. Een man in een gele jas voert nauwgezet de laatste controles uit, zijn haren wapperend rondom de gehoorbescherming die hij draagt, terwijl twee loodsen al stevig vastgegespt in hun stoelen zitten. Waar de komende missie naartoe leidt, dat antwoord moeten de mannen ons even schuldig blijven. "Wat ik je wel kan vertellen, is dat de man in de gele jas de meest cruciale rol heeft", stelt Bart. "Hij draagt de verantwoordelijkheid voor de technische staat van de helikopter en zorgt dat alle veiligheidschecks zorgvuldig worden uitgevoerd. Dat is onvoorstelbaar belangrijk."

Eerst maar even voorstellen: Elco Oskam is manager operaties bij de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond. Bart Sinnaeve is vanuit zijn rol als Director Operations bij NHV verantwoordelijk voor alle helikopteroperaties bij het Loodswezen. Beide mannen zijn inmiddels twintig jaar aan het Loodswezen verbonden. "Je treft het wel", zegt Elco als we het kantoor - 'met het mooiste uitzicht van de haven' - boven instappen. Hij doelt niet alleen op zijn verjaardag en de taart die we uit de kantine meenamen. Nee, vannacht woedde een storm, code geel, en de helikopter vliegt af en aan. Het Loodswezen telt inmiddels 220 ervaren registerloodsen die er 24/7 voor zorgen dat zeeschepen de havens zo veilig en efficiënt mogelijk in- en uitvaren. De Nederlandse én de Vlaamse havens aan de Schelde, welteverstaan. Elco: "Negentig procent van het werk gebeurt per boot. Geulgebonden schepen loodsen we al vanaf de grens tussen Engeland en Nederland - dat is vaak met de helikopter. En als de golfhoogte boven de 2,80 meter uitstijgt, varen we helemaal niet meer. Dan wordt de loods per heli middels een lier van of naar het schip gebracht, het zogenoemde 'hoisten'."

#### **Jongensboek**

Het klinkt als een spannend jongensboek. En misschien is dat het ook, als we Bart moeten geloven. Geboren en getogen aan de Belgische kust, koos hij na school



voor een studie farmacie, een vakgebied waar hij na zijn master zelfs in promoveerde. Hij lacht even hartelijk om het verhaal, want 'wie verwacht dat nou hè?' "Als jongen was ik al gefascineerd door vliegen, door helikoptervliegen in het bijzonder. Tijdens mijn promotie ben ik, eigenlijk voor de fun, mijn vliegbevoegdheid gaan behalen. Steeds een stapje verder. Dat is een beetje uit de hand gelopen, want ik kwam terecht bij NHV en inmiddels ben ik als directeur operaties verantwoordelijk voor het Loodswezen, maar ook voor andere Europese operaties, zoals support voor windmolenparken, onderhoud van helikopters voor derde partijen..." Bart stijgt zelf nog regelmatig op met de helikopter, voegt hij daar met een grijns aan toe.

Elco is zelf ook loods. "Ik ben geboren in het Havenziekenhuis. Mijn ouders zaten op de binnenvaart. Toen ik drie jaar oud was, ging mijn moeder met ons aan wal - mijn zus ging toen net naar school." De jonge Elco ging naar de zeevaartschool en zat daarna tien jaar op de grote vaart, waar hij opklom tot eerste stuurman. Toen de rederij werd opgeheven, kwam het Loodswezen op zijn pad. "Ik vervul nu al tien jaar met groot plezier een bestuursfunctie, maar varen is het mooiste wat er is. Om loods te mogen blijven, moet ik wekelijks een aantal uren varen. Prachtig werk, in die Rotterdamse haven. Je hebt te maken met een diversiteit aan diensten; roeiers, sleepdiensten, taxivervoer, de havenmeester, natuurlijk de helikopter..."

#### Code geel

Vannacht riep het KNMI code geel voor de wind uit. Hoe bereiden de mannen zich daarop voor? Maakt hun hart een sprongetje? Bart glimlacht. Een klein beetje wel, verraadde de glinstering in zijn ogen. "Je kijkt naar de golfhoogte", neemt Elco het woord. "Boven de 2,40 meter kunnen we de kleine schepen al niet meer doen - die beloodsen we dan tussen de pieren. Vanaf 2,80 halen we de grote loodsboot naar binnen en werken we alleen nog met de heli."

Bart knikt: "Dan begint de stormbeloodsing. Op dit moment werken we 24/7 met de helikopter. We werken met deklantingen of, als dat niet gaat, de lier om de loods af te zetten op een schip. Die operaties zijn natuurlijk intensief, voor degenen die ze uitvoeren, maar ook op kantoor staat iedereen paraat. Wat doet de storm, is de helikopter nog helemaal in orde? We hebben een reservehelikopter klaarstaan. Want: om één helikopter in de lucht te houden, heb je er twee nodig. Tijdens een storm worden de diensten ook sneller gewisseld, omdat het drukker en zwaarder werk is."

#### Uitdagingen

Door een veranderend klimaat neemt de complexiteit van weerspatronen toe, herkennen beide mannen, wat de voorspelbaarheid kan beïnvloeden. "Er is zeker meer activiteit in het weer", stelt Bart. "Dat vraagt om scherpe forecasts en de mogelijkheid om snel te kunnen schakelen."

#### Zijn er meer uitdagingen voor het Loodswezen?

"We hebben natuurlijk ook de roep om verduurzaming", stelt Elco. "Onze uitstoot zit in transport over water en door de lucht. Maar de aanwas van personeel is evengoed een grote uitdaging. Een loods moet nu nog de hogere zeevaartschool hebben gedaan. Ze hebben een bevoegdheid als eerste stuurman of kapitein nodig en dan moeten ze hier nog de opleiding tot loods volgen." Dat vraagt wel wat geduld, stelt hij. "De animo om naar de zeevaartschool te gaan én lang genoeg te varen om loods te worden, staat onder druk. We zijn nu aan het kijken of we mensen uit het mbo kunnen halen, en hen een aanvullende training te bieden. We hebben hier interne opleidingen - in Duitsland leiden ze loodsen rechtstreeks van school op."

Als je van varen houdt, is dit het mooiste beroep ter wereld, stelt Elco zonder spooortje twijfel. "Je kunt je specialiseren, het is dynamisch, je werkt onder alle omstandigheden. Onderwijl kun je gewoon bij je familie zijn, want je zit nooit weken- of dagenlang op zee. Je komt hier in de haven alles tegen. Van gastankers tot cruiseschepen, van sleepboten tot containerschepen. Ik voer zelf tien jaar en het mooiste stukje vond ik het in- en uit varen van de haven. Al die diensten, die bedrijvigheid, die terminals..."

En de continue communicatie, vult Bart aan. "In de helikopter zitten twee piloten, een zogenaamde hoist-operator en twee tot vijf loodsen. Zij moeten echt als een team samenwerken. De Hoist-operator geeft instructies aan de piloot. Gaan we aan dek, gebruiken we de lier? De loods heeft altijd het laatste woord, die moet het immers gaan uitvoeren. Die moet zich aan een haak twintig meter omlaag laten zakken, door weer en wind."

#### Plan B

Of er weleens incidenten zijn? Elco, na even nadenken: "Soms gebeurt het dat een loods zich moet vastgrijpen aan de reling als er een plotse windvlaag komt." Er zijn gelukkig zelden incidenten, stelt hij, "omdat er zoveel veiligheid is ingebouwd. Onze jongens weten goed wat wel en niet te doen." Het enige incident dat hijzelf meemaakte, was jaren terug, toen hij zelf als jonge loods aan boord zat. "We transporteerden een groot 'dood' schip van Rotterdam naar de werf in

Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden. Er gebeurde iets met een van de achtersleepboten - we weten nog steeds niet wat. Die viel er dwars achter en werd, met twee mannen aan boord, helemaal omgetrokken. Dan staat je hart even stil. De eerste man zagen we al snel. We hakten de sleeptros los waarmee de boot overeind kwam - want het schip trok 'm als een drijfanker mee - en toen zagen we ook de tweede man, die had binnen gezeten. Iedereen was ongedeerd."

Zo zie je dat je altijd moet blijven handelen, besluit Elco. "Niet in paniek raken maar uitvoeren wat je geleerd en geoefend hebt. We doen veel calamiteitentrainingen. Iets kan een standaard reisje lijken, maar er kan altijd wat gebeuren. Een goede loods is getraind om in te spelen op veranderingen en een snelle, goede inschatting te maken. Vaak ken je het schip en de bemanning niet. Hoe zijn de omstandigheden, welke hulpmiddelen heb je nodig, welk ander verkeer is er... Wat is het plan B?" Bart: "En hoe kom je de helikopter uit als je te water raakt; dat oefenen we intensief."

Bart herinnert zich Odette (2020) en Eunice (2022) nog, de twee zware stormen die de kust teisterden. "Elke storm is uniek en onvoorspelbaar. Dat is voor de uitvoerende operatie heel uitdagend, maar ook vanaf hier is dat spannend, zeker 's nachts." Is spannend het goede woord? Het is vooral heel uitdagend, besluit hij. "Iets wat mij trouwens ook altijd bij zal blijven, is de redding die NHV deed op het Duitse vrachtschip Julietta D, die na een botsing met een windmolen op drift was geraakt. We hebben de bemanning er per helikopter afgehaald."

Het werk is geen dag saai, dat mag duidelijk zijn. Waar de heren in ieder geval erg naar uitkijken, is de komst van een nieuwe helikopter. Bart: "Een nieuw model, geëvolueerd met alle kennis van nu, met nieuwe systemen. Dan gaan we ook weer aan de slag met nieuwe trainingen om alle piloten klaar te stomen." Elco: "Inclusief jijzelf." Bart: "Ik kijk ernaar uit!"

