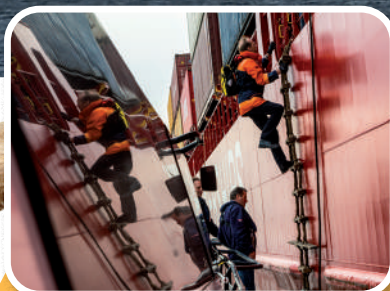


HUP NAAR DE HAVEN!



HOE ZORGT EEN
LOODS ERVOOR
DAT JOUW NIEUWE
SCHOENEN NETJES
AANKOMEN?



HELPENDE HAND IN DE HAVEN

EEN ZEESCHIP BESTUREN GEMAKKELIJK? ECHT NIET! VOORAL NIET ALS JE VAN HAVEN NAAR HAVEN VAART. IEDERE HAVEN TER WERELD IS WEER ANDERS. AL DIE HAVENS UIT JE KOP LEREN, IS GEEN DOEN. GELUKKIG IS DAAR DE LOODS, DIE GROTE ZEESCHEPEN PRECIES OP DE JUISTE MANIER DOOR DE HAVEN HEEN VAART.

JE NIEUWE SCHOENEN, JE SPELCOMPUTER, DIE GLOEDNIEUWE GLIMMENDE FIETS DIE JE VOOR JE VERJAARDAG HEBT GEKREGEN...

Allemaal hebben ze één ding gemeen: hoewel je ze hier gewoon in de winkel kunt kopen, worden ze helemaal niet in Nederland gemaakt.

AL DIE TOFFE SPULLEN WORDEN VANUIT ANDERE LANDEN NAAR NEDERLAND GEBRACHT.

Soms met het vliegtuig, maar vaker nog via de zee. Met honderden, duizenden of soms tienduizenden tegelijk worden ze in grote zeecontainers gestopt, waarvan er duizenden op een schip passen. Per jaar komen in Nederland ongeveer 85.000 zeeschepen de havens binnen. Er zijn honderden verschillende en ze zijn vaak honderden meters lang.

DIE GIGANTISCHE ZEESCHEPEN VAREN DE HELE WERELD OVER. Van China naar Canada bijvoorbeeld. Of van India naar Indonesië, van Frankrijk naar Finland, van Brazilië naar België en van Noorwegen naar Nederland. En al die landen hebben weer verschillende havens.



AL DIE HAVENS IN AL DIE LANDEN ZIJN VERSCHILLEND.

En als je niet weet hoe je precies moet varen, kun je als kapitein aardig in de problemen komen. Neem je een bocht in de haven te ruim of te scherp, dan zou je zomaar eens tegen de kade kunnen varen. Want als een schip met miljoenen kilo's aan vracht eenmaal vaart heeft, dan rem je het niet zomaar even af.

DAN MAAR AL DIE HAVENS UIT JE HOOFD LEREN ALS KAPITEIN? Dat is geen doen. De ene dag vaar je de haven van Antwerpen binnen, dan weer die van Rotterdam en een dag of wat later zit je misschien wel in een heel ander land. Daarom heeft iedere haven zijn eigen loodsen. Zij adviseren de kapitein in de haven.

WIL EEN ZEESCHIP EEN HAVEN IN- OF UITVAREN, DAN ADVISEERT DE LOODS DE KAPITEIN HIERMEE.

De loods komt naar het schip toe, terwijl het nog op open zee is. Met een tender, jol - dat zijn loodsboden - wordt hij naar het schip gebracht, waarna hij met een touwladder aan boord klimt. Zelfs als er golven van meer dan drie meter hoog tegen de boeg beuken. Bij echt slecht weer wordt de loods met een helikopter gedropt.

IN NEDERLAND WERKEN ZO'N 450 VAN ZULKE LOODSEN.

Ze kennen hun eigen haven op hun duimpje. Welke kant moet een schip op? Is het water wel diep genoeg? Hoe sterk is de stroming? En waar liggen de obstakels (zoals gezonken schepen of zandbanken) waar ze omheen moeten varen?

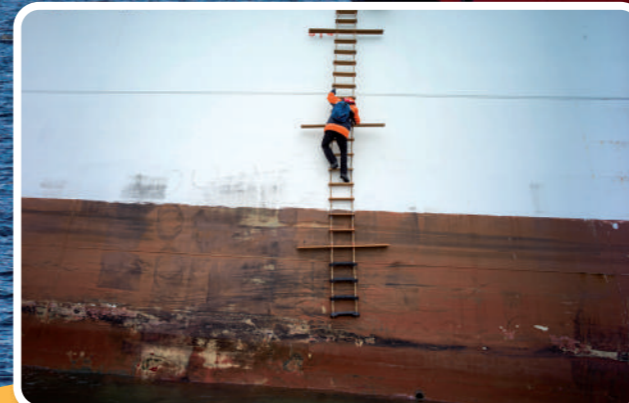
ZODRA DE LOODS AAN BOORD IS, GAAT HIJ METEEN NAAR DE BRUG VAN HET SCHIP. DAT IS DE KAMER WAARVANDAAN HET SCHIP WORDT BESTUURD. DAAR VERTELT HIJ DE KAPITEIN EN ZIJN STUURMANNEN PRECIES WELKE KANT ZE OP MOETEN STUREN EN ADVISEERT HIERBIJ.

Omdat de bemanning op ieder schip weer uit een ander land kan komen, is het belangrijk dat de loods goed kan communiceren. Tegelijkertijd kijkt hij ook heel goed om zich heen en houdt hij al het andere zeeverkeer in de haven in de gaten. Want als je niet goed oplet, zit ook een botsing met een ander schip in een klein hoekje.

Hoewel de kapitein altijd de baas blijft aan boord van zijn schip, is het de loods die de kapitein adviseert vanaf het moment dat het schip de haven in- en uitvaart. Is het schip eenmaal de haven in, dan helpen de sleepboten soms mee. En de roeiers maken het schip dan vast aan de kade..



ZO ZORGT DE LOODS ERVOOR DAT DE SCHEPEN VEILIG AANKOMEN. EN DAT JIJ DUS UITEINDELIJK LEKKER OP JE IN ZWEDEN GEMAAKTE BANK KUNT GENIETEN VAN JE IN JAPAN GEMAAKTE SPELCOMPUTER TERWIJL JE EEN GLAS SAP DRINKT VAN IN BRAZILIË GETEELDE SINAASAPPELS.



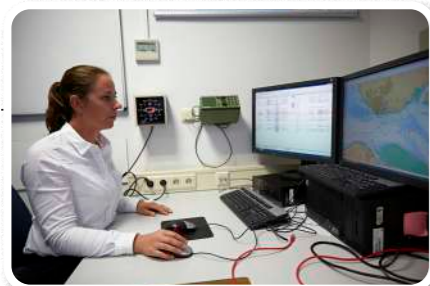
DE SNELHEID VAN SCHEPEN WORDT GEMETEN IN KNOPEN. EÉN KNOOP STAAT GELIJK AAN 1,8 KILOMETER PER UUR.



'DEAD SLOW' BETEKENT DAT HET SCHIP ZO LANGZAAM MOGELIJK VAART.

“IK BEN DE TOMTOM VAN DE KAPITEIN”

HET BEGINT ALLEMAAL MET EEN TELEFOONTJE. ANKIE WORDT GEBELD DAT ER EEN SCHIP VAN DE HAVEN IN ANTWERPEN WIL VAREN NAAR ZEE BIJ VLISSINGEN. ZE TREKT DE BROEK VAN HAAR UNIFORM AAN EN EEN NET BLOESJE. DAN GAAT ZE OP WEG NAAR HET KANTOOR VAN HET LOODSWEZEN IN VLISSINGEN. DE LOODSREIS IS BEGONNEN!



AAN BOORD VAN DE RUTH

Omdat we in België zijn, moet Ankie eerst haar paspoort laten zien in de haven. De beveiliging is er natuurlijk ook om ervoor te zorgen dat niet zomaar iedereen aan boord van een schip kan gaan. Ankie kijkt eerst hoe diep het schip in het water ligt. Dan gaat ze over de loopplank aan boord van de Ruth. Dat is een zeecontainerschip uit Corsica van 140 meter lang.

EERST EEN CHECK

Op kantoor checkt Ankie een aantal dingen. Hoe is het weer? Hoe is het met de zee-stromingen vandaag? Zijn er nog bijzonderheden op de Westerschelde? Want dat is de rivier waarover het schip straks gaat varen. Dan pakt Ankie haar laptop, portofoon, paspoort, reddingsvest en een mueslireep. Ze is klaar om te vertrekken.



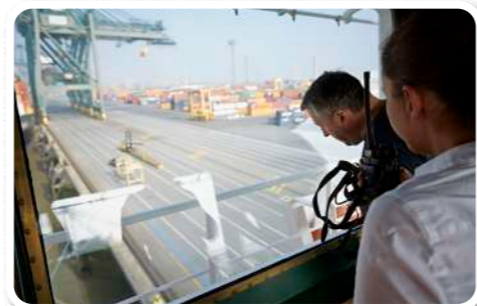
OP WEG NAAR DE HAVEN

Taxichauffeur Bertus brengt Ankie naar de haven in Antwerpen. Het is een ritje van drie kwartier. Bertus rijdt soms wel vier keer op een dag van Vlissingen naar Antwerpen. Loodsen worden altijd met de taxi gebracht of gehaald. Want als ze na een scheepsreis weer aan land komen, is het natuurlijk niet handig als hun auto nog in de beginhaven staat.



TROSSEN LOS!

Zeven trappen moet Ankie op om in de stuurhut te komen. Daar begint het echte werk. Ze praat met de kapitein van het schip. Kan dit schip met de eigen boegschroef uit de haven varen of zijn er sleepboten nodig? Door de portofoon zegt Ankie tegen de mensen van de haven dat de touwen los mogen worden gemaakt. Als er geen verkeer aankomt, kan de Ruth veilig de rivier op.



WATER-WEETJES

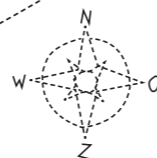
BIJNA ELK ZEESCHIP DAT OVER DE WESTERSCHELDE NAAR ZEE WIL OF VAN ZEE NAAR EEN HAVEN IS VERPLICHT TE VAREN ONDER LEIDING VAN EEN LOODS.



LOODSEN KUNNEN VERTREKKEN IN DE HAVEN EN DAN NAAR ZEE VAREN, MAAR OOK ANDERSOM. DAN VERTREKKEN ZE DUS OP ZEE EN VAREN NAAR DE HAVEN.



OMDAT SCHEPEN VAAK OVERDAG WORDEN GELADEN OF GELOST, ZIJN ZE VAAK 'S NACHTS KLAAR OM TE VAREN. DAN MOET DE LOODS DUS IN HET DONKER WERKEN.



LOODS ANKIE



ANKIE AAN HET ROER

Ankie bestuurt de Ruth. Zij weet precies waar de vaargeul is en hoeveel stroming er in het water is. Ook houdt ze rekening met de wind en het andere verkeer op het water. Soms vraagt ze de kapitein of hij wat langzamer kan varen. Bijvoorbeeld omdat er aan de kant van de Westerschelde schepen worden geladen die last kunnen hebben van de golven die het schip maakt.



ANKIE OVER HAAR WERK! “ELKE DAG IS ANDERS”

“Ik wilde graag reizen, maar ik wilde niet werken in het toerisme. Toen ben ik naar de zeevaartschool gegaan. Acht jaar lang heb ik gewerkt op schepen. Ik ben de hele wereld over geweest! Maar soms was ik wel vijf maanden aan een stuk van huis. Dat wilde ik na een tijdje niet meer. Toen ben ik gaan leren voor loods. De ene week werk ik, de andere week ben ik vrij. Dan heb ik alle tijd voor mijn gezin. Er zijn niet veel vrouwen die varen of loods zijn. Maar ik ben er helemaal aan gewend om altijd tussen de mannen te zitten. Als loods is elke dag weer anders. Je weet nooit welk schip je die dag mag varen en waar je heen gaat. Ik ontmoet mensen uit de hele wereld. Dat maakt dit werk zo leuk!”

VAARWEL RUTH!

Na drie uur varen is Ankie weer bij Vlissingen. Daar kan de Ruth de zee op. Het schip gaat op weg naar Casablanca in Marokko. Maar eerst moet Ankie van boord. Ze wordt opgehaald door een redeboot. Via een touwladder verlaat ze de Ruth. Dat is wel even opletten, want de beide boten deinen op de golven. Reddingsvest aan!



VEILIG IN VLISSINGEN

De redeboot brengt Ankie naar de haven in Vlissingen. Ze bedankt de bemanning en gaat terug naar kantoor. Deze reis zit erop. Nu gaat Ankie eten en wat slapen. Misschien moet ze er midden in de nacht weer uit voor een volgende vaart. Het is wachten op het volgende telefoontje...

SCHEPEN VOL SCHOENEN



DE ZEESCHEPEN DIE NAAR NEDERLAND KOMEN BRENGEN SAMEN TIENDUIZENDEN AUTO'S, MILJOENEN TONNEN OLIE, MILJARDEN SCHOENEN EN ALLES WAT JE JE MAAR KUNT BEDENKEN ONS LAND BINNEN.

DE STUURKAMER VAN EEN SCHIP WORDT DE BRUG GENEEMD.

De haven van Rotterdam is niet alleen de grootste van Nederland, maar ook de grootste van Europa. Ieder jaar wordt er 440 miljoen ton aan goederen vervoerd.

Dat is 440 miljard kilo!



Groente en fruit worden meestal met een koelschip vervoerd. In zo'n koelschip passen 200.000 dozen met sinaasappels.

DE BIJNA **450** LOODSEN IN NEDERLAND HELPEN JAARLIJKS SAMEN BIJNA 85.000 SCHEPEN DE NEDERLANDSE HAVENS IN OF UIT.



EÉN VAN DE GROOTSTE SCHEPEN DIE NAAR NEDERLAND VAART, IS DE BERGE STAHL. DAT SCHIP IS 343 METER LANG. Net zo lang als 3,5 voetbalveld, dus! HET ALLERGROOTSTE CONTAINERSCHIP DAT NAAR NEDERLAND VOER, DE MAERSK MC-KINNEY MØLLER, WAS NÓG LANGER: 400 METER IN TOTAAL.

Een gemiddeld zeeschip kan in één keer **7500** containers vervoeren. Maar op het allergrootste containerschip ter wereld passen ruim **18.000** zeecontainers.

Als je alleen al de 12 miljoen containers die ieder jaar in Rotterdam langskomen achter elkaar zou zetten, zou je twee rondjes om de wereld kunnen maken.

30 jaar geleden **3** weken kostte het om alle containers van een zeeschip te halen. Er waren dan ook zo'n **11** mensen mee bezig. Tegenwoordig ligt een schip soms maar 24 uur aan de kade!

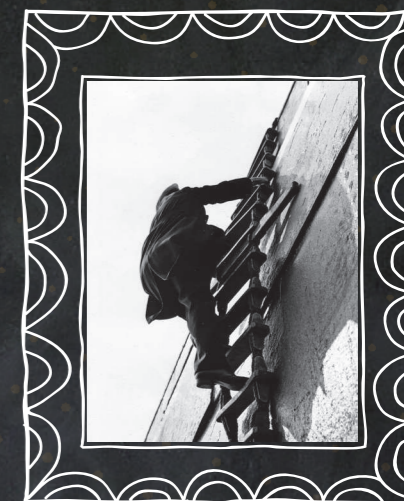
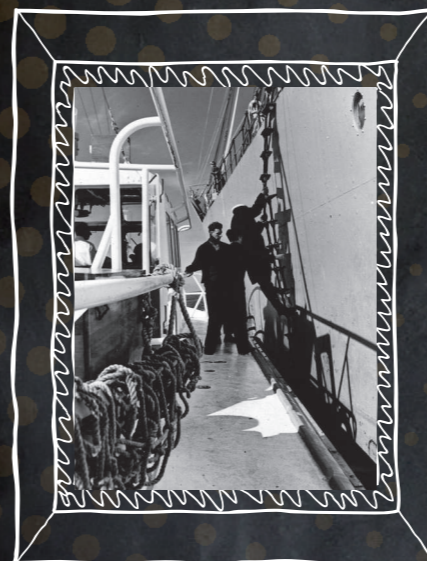
Het lossen van schepen gaat voor een groot deel automatisch. Kranen in de haven plukken de containers van de schepen en zetten ze op zelfstandig rijdende losvoertuigen die ze naar hun opslagplek brengen.

ZECONTAINERS zijn gigantisch groot. Ze zijn er in verschillende maten. Kleinere containers zijn **6 METER LANG** en **2,4 METER HOOG**. De grootste containers zijn **2,9 METER HOOG** en wel **13,7 METER LANG**.

In de grootste maat zeecontainer is ruimte voor wel 9120 paar sportschoenen. Dat zijn dus in totaal **18.240** schoenen in één container!

GESCHIEDENIS

400 JAAR GELEDEN....



DAT WE MET GROTE SCHEPEN DE WERELDZEEËN OVER VAREN OM SPULLEN TE VERHANDELEN, DAT IS NIET NIEUW. WE DOEN HET AL HONDERDEN JAREN. EN AL NET ZO LANG ZIJN LOODSEN BROODNODIG.

De scheepvaart is altijd heel belangrijk geweest voor de wereldhandel. Al in de zeventiende eeuw voeren Nederlandse schepen naar Indonesië om daar thee op te halen die weer door andere schepen uit China naar Indonesië gebracht was.

Net als nu konden ook de kapiteins van grote handelsschepen uit de zeventiende eeuw wel wat hulp gebruiken bij het

binnenvaren van al die verschillende havens. In die tijd waren loodsen vaak lokale vissers die hun eigen gebied op hun duimpje kenden. Ze boden zichzelf aan bij zeilschepen om zo een centje bij te verdienen.

400 jaar lang kennen we dus al loodsen in Nederland. En iedereen die dat wilde, kon zich aanmelden als loods. Tot de Nederlandse overheid meer dan 150 jaar geleden (in 1859) daar genoeg van had. Loods zijn, dat mocht vanaf toen alleen nog maar als je de juiste opleidingen had gedaan.

Vanaf dat moment werd loodsen een taak van de marine. Helaas hadden niet alle

mannen van de marine evenveel kaas gegeten van het loodsvak. Daarnaast was er bij de marine ook eigenlijk geen geld om al die schepen de haven binnen te brengen. Dus besloot een groot aantal loodsen dat ze toch liever zelf het heft in handen nam. Want dat loodsen, dat moest beter.

De loodsen richtten een eigen organisatie op. Vanaf 1988 zijn ze helemaal zelfstandig van de overheid. Iedere loods is dus eigenlijk zijn eigen baas. Ze worden ingezet door de havens en schepen die er naar binnen willen varen. Het belangrijkste doel is nog steeds hetzelfde: ervoor zorgen dat schepen veilig binnenkomen en weer weggaan.

DE ZEESCHEPEN VAREN DOOR ZOGENAAMDE VAARGEULEN: DAT ZIJN PLEKKEN IN DE ZEE DIE DIEP GENOEG ZIJN OM DOORHEEN TE VAREN.

»»» EEN TENDER IS EEN SOORT WATERTAXI DIE LOODSEN VAN HET ENE SCHIP NAAR HET ANDERE BRENGT.

ALLES OVER DE HAVENS

EEN HAVEN IS BIJNA EEN STAD OP ZICH. ZO ZIJN DE HAVENS IN DE OMGEVING VAN AMSTERDAM SAMEN NET ZO GROOT ALS DE STAD DEN HELDER. HEERLEN EN HILVERSUM ZIJN OOK ONGEVEER NET ZO GROOT.



HAVEN VAN IJMUIDEN

FOTO: PETER ELENBAAS

HET NOORDZEEKANAAL- GEBIED LIGT IN DE OMGEVING VAN AMSTERDAM EN IS HET OP ÉÉN NA GROOTSTE HAVEN- GEBIED VAN NEDERLAND. DE HAVENS ZIJN SAMEN HET OP DRIE NA GROOTSTE HAVEN- GEBIED VAN EUROPA.

MEER DAN DE HELFT VAN HET GOEDEREN- VEROER VAN EN NAAR NEDERLAND GAAT PER ZEESCHIP. DE PRODUCTEN DIE HIER AANKOMEN EN VERTREKKEN, KOMEN VAN EN GAAN OVER DE HELE WERELD!



HAVEN VAN VLISSINGEN

FOTO: SKY PICTURES

HET OP TWEE NA GROOTSTE HAVENGEBIED VAN NEDERLAND LIGT IN DE SCHELDEBEKKEN IN ZEELAND. ER ZITTEN MEER DAN 250 BEDRIJVEN EN ER WERKEN MEER DAN 16.000 MENSEN.



HAVEN VAN EEMSHAVEN

FOTO: KOOS BOERT

DE NOORDELIJKE ZEEHAVENS IN DE BUURT VAN EEMSHAVEN EN DELFZIJL ZIJN DE KLEINSTE NEDERLANDSE ZEEHAVENS. TOCH WORDT ER JAARLIJKS NOG MEER DAN 5 MILJOEN TON AAN GOEDEREN OVERGESLAGEN.



HAVEN VAN ROTTERDAM

HET GROOTSTE ZEEHAVENGEBIED VAN NEDERLAND IS HET ROTTERDAM, RIJN- EN MAASMONDGEBIED. HET IS NIET ALLEEN HET GROOTSTE HAVENGEBIED VAN NEDERLAND, MAAR VAN HEEL EUROPA.

NEDERLAND TELT VIER GROTE ZEE- HAVENS. DEZE LIGGEN IN DE OMGEVING VAN AMSTERDAM, ROTTERDAM, DELF- ZIJL EN VLISSINGEN.

LEES OP PAGINA 12 MEER OVER DE VERSCHILLENDE HAVENGEBIEDEN.

»»» EEN SWATH IS EEN BOOT MET DUBBELE DRIJVERS, WAARDOOR HIJ BETER STIL BLIJFT LIGGEN BIJ HOGERE GOLVEN.

STOERE SCHEPEN EN TAAIE TENDERS

EEN LOODS OP EEN ZEESCHIP ZETTEN, DOE JE NIET ZOMAAR. DAAR HEB JE AARDIG WAT MATERIEEL VOOR NODIG. VAN SUPERSNELLE JOLLEN TOT HOOGVLIEGENDE HELIKOPTERS. DIT ZIJN DE VAARTUIGEN VAN HET LOODSWEZEN.



TENDER

Een tender kun je het beste vergelijken met een watertaxi voor loodsen. Heeft een loods een schip veilig naar open zee gebracht, dan wordt hij aan boord van een tender naar zijn volgende klus gebracht. Bij het Loodswezen gebruiken ze vijf verschillende soorten tenders. Afhankelijk van de grootte kunnen ze acht tot twaalf loodsen tegelijk vervoeren. Een tender is minstens 21 meter lang. De langste tenders zijn net een tikkeltje groter: ruim 23 meter. Afhankelijk van het type kan een tender een maximumsnelheid van wel 28,5 knoop halen. Dat is bijna 53 kilometer per uur!



LOODSVAARTUIG

Als een loods aan een nieuwe opdracht begint en er is niet veel tijd om terug te gaan naar de haven, dan kan hij wachten op het loodsvaartuig zodat hij dichterbij het volgende zeeschip is. Dit zijn grote schepen van 81,2 meter lang. Aan boord van zo'n schip bevindt zich een kantoor waar de loods zijn nieuwe opdracht uit kan printen. Zit er wat tijd tussen zijn opdrachten in, dan kan hij hier ook lekker ontspannen op een fijne bank, een krant of tijdschrift lezen, televisie kijken en wat eten. Allemaal in afwachting van de volgende missie. Vergeleken met de tender en jol gaat het loodsvaartuig niet zo snel: 13 tot 16 knopen. Tussen de 25 en 30 kilometer per uur dus. Aan boord van dit waterkantoor is er plek voor zo'n 15 tot 17 loodsen.



DE VOORKANT VAN EEN SCHIP WORDT DE BOEG GENOEMD.



JOL

Wil een loods snel van het loodsvaartuig naar een schip, dan stapt hij aan boord van een jol. Deze supersnelle kleine bootjes scheren over het water met een snelheid van wel 50 kilometer per uur (25 tot 28 knopen). Ze zijn klein en bieden plek aan maximaal vier loodsen. Als hij niet gebruikt wordt, bevindt een jol zich aan boord van het loodsvaartuig. De jol wordt met een davit – een soort hijskraan – in het water gelaten, waarna hij de loods naar zijn volgende missie brengt.



SWATH

Zelfs bij slecht weer moeten grote zeeschepen de haven binnengebracht kunnen worden. Dan komt een swath goed van pas, een schip dat dankzij zijn dubbele drijvers extra stabiel in het water ligt. Daardoor kan een loods zelfs bij golven tot 3,5 meter hoog nog veilig naar een zeeschip gebracht worden. Het Loodswezen bezit twee van zulke Swaths, die allebei 25,65 meter lang zijn. Aan boord is er plek voor 12 loodsen en het schip heeft een maximumsnelheid van 18 knopen. Zo'n 33 kilometer per uur, dus.

HELIKOPTER

Zijn de golven hoger dan 3,5 meter, heeft een schip een grote diepgang of is het weer echt extreem slecht? Dan gaat een loods niet met een bootje richting zijn volgende missie, maar pakt hij de helikopter. Als een zeeschip groot genoeg is, dan landt die helikopter gewoon op het dek. Is het schip kleiner of is er geen landingsplek, dan wordt de loods 'gehoist'. Dat betekent dat hij vanuit de helikopter met een kabellift naar beneden getakeld wordt, totdat hij op het dek staat. De helikopter van het Loodswezen kan zes loodsen vervoeren en is met zijn maximumsnelheid van 275 kilometer per uur razendsnel. Dat moet ook wel: de helikopter wordt ook gebruikt in geval van reddingsacties.



ALS ZAND ZICH OP EEN BEPAALDE PLEK OPHOOPT, ONTSTAAT ER ONDER WATER EEN SOORT ZANDHEUVEL: EEN ZANDBANK!

VEILIG DE HAVEN IN

ELK HAVENGEBIED IS ANDERS EN HEEFT DUS OOK ZIJN EIGEN LOODSEN. IN NEDERLAND HEBBEN WE VIER VAN ZULKE GEBIEDEN. SAMEN ZORGEN ZE ERVOOR DAT ER IEDER JAAR ZO'N 85.000 ZEESCHEPEN VEILIG DE NEDERLANDSE HAVENS IN EN UIT KUNNEN VAREN.

REGIO NOORD

De loodsen van regio Noord werken vooral in de havens van Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven. Maar als het moet, helpen ze ook mee in de havens van Kornwerderzand, Lauwersoog en Den Oever. Er werken in totaal 17 loodsen, die samen ieder jaar 3440 diensten draaien. De loodsen worden aangestuurd vanuit de loodsdienstcoördinatie in de Eemshaven.

REGIO AMSTERDAM-IJMOND

Loodsen die werken in regio Amsterdam-IJmond brengen schepen van en naar de havens van Den Helder, IJmuiden, Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam. Ieder jaar komen er zo'n 13.000 schepen die havens binnen. Na de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zijn het de grootste havens van Europa. De loodsdienstcoördinatie in IJmuiden stuurt de 63 loodsen aan.

REGIO ROTTERDAM-RIJNMOND

De regio Rotterdam-Rijnmond is het drukste loodsgebied van Nederland. De 208 loodsen die er werken, brengen ieder jaar zo'n 55.000 schepen de havens in of uit. De loodsen werken in de havens van Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland en Scheveningen. De loodsdienstcoördinatie bevindt zich in Rotterdam.

REGIO SCHELDEMONDEN

De 157 loodsen van de regio Scheldemonden werken in alle havens langs de Westerschelde en Oosterschelde. Zij zorgen ervoor dat zo'n 19.600 schepen de havens in- of uitgaan. Ook varen zij schepen naar Vlaamse havens (Antwerpen en Gent). Hiervoor bestaat een speciale regeling. De loodsen in deze regio zijn verantwoordelijk voor 27,5% van alle scheepvaart naar Antwerpen en Gent, de Vlaamse loodsen met wie zij samenwerken beloodsen de overige 72,5%.

TANKERS HEBBEN VAAK EEN VLOEIBARE LADING, ZOALS OLIE. CONTAINERSCHEPEN WORDEN GEBRUIKT VOOR HET VERVOER VAN TALLOZE ANDERE SPULLEN, ZOALS FIETSEN, KLEDING EN COMPUTERS.

HOE WORD JE LOODS?

LEREN LOODSEN

EEN SCHIP VAN HONDERDEN METERS LANG PRECIJS GOED DOOR DE HAVEN HEEN STUREN EN VEILIG NAAR DE KADE BRENGEN, DAT DOE JE NIET ZOMAAR. WIL JE LOODS WORDEN, DAN MOET JE HEEL WAT IN JE MARS HEBBEN!

Hoe je loods wordt? Eigenlijk net als bij ieder ander beroep: je gaat ervoor naar school. Maar de loodsopleiding is wel net een tikkeltje anders dan een gewone school. Dat opleiden van loodsen, dat doet het Loodswezen namelijk helemaal zelf!

Ieder jaar melden zich tientallen mensen die graag loods zouden willen worden. Maar voordat ze aan de opleiding mogen beginnen, moeten ze al een hbo-diploma op zak hebben.

Pas als je zelf op een schip hebt gewerkt als stuurman of kapitein, dan weet je wat daarbij allemaal komt kijken. Voordat je aan de opleiding mag beginnen, moet je eerst nog een vaartest doen. Daarin mag je laten zien dat je een schip kunt besturen.

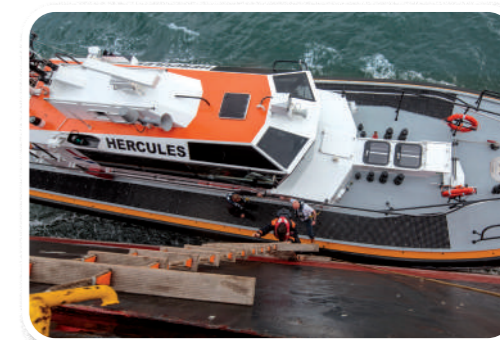
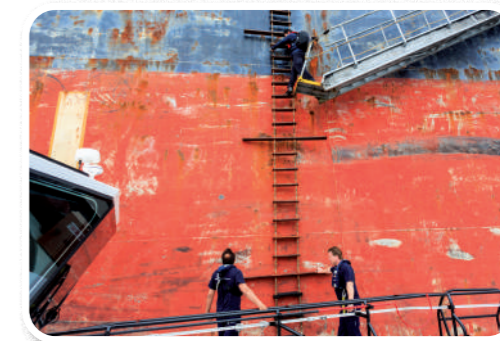
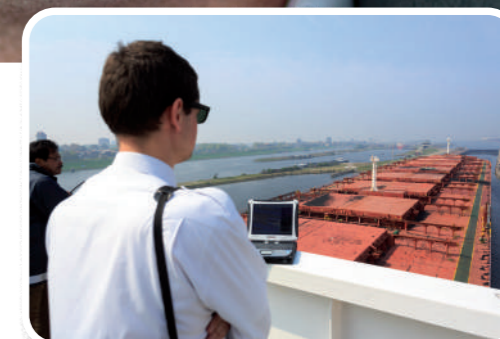
Een loods moet niet alleen goed zijn met

schepen, maar ook goed tegen stress kunnen en hij moet snel kunnen schakelen. Als plan A in het water valt, moet hij snel een ander plan kunnen bedenken. En hij moet ook heel goed kunnen samenwerken. Als loods kom je telkens weer op schepen met andere mensen en samen met hen moet je ervoor zorgen dat het schip veilig de haven binnenkomt.

Als je in al die dingen goed bent, mag je beginnen aan de opleiding bij het Loodswezen. In 13 tot 14 maanden leer je alles over de haven waarin je gaat werken. Hoe diep zijn de vaargeulen? Waar liggen de zandbanken? Hoe maak je die ene moeilijke draai?

Een loods weet uiteindelijk alles van één bepaalde haven. Als hij wil overstappen naar een andere regio, moet hij weer helemaal opnieuw naar school!

▶▶▶ SLEEPBOTEN ZIJN KLEINE, MAAR HEEL KRACHTIGE BOOTJES. ZE DUWEN EN TREKKEN GROTE ZEESCHEPEN DE HAVENS BINNEN.



LOODSEN IN DE PRAKTIJK

Hij lijkt heel kalm en rustig. Maar in het hoofd van loods Wouter draaien de radartjes op volle kracht. Hij is bezig met het 'inparkeren' van een 186 meter lange scheepstanker in de Botlek, een havengebied in Rotterdam. In de opslagtanks aan de kade zitten chemische stoffen. De schepen die hier rondvaren zijn vaak geladen met brandstoffen. Op deze plek mogen absoluut geen fouten worden gemaakt!

"HIER BOTSSEN IS LEVENSGEVAARLIJK!"



DE KAPITEIN IS ALTIJD DE BAAS OP ZIJN SCHIP. DE LOODS GEEFT HEM ADVIES OVER HOE HIJ HET BESTE KAN VAREN IN DE HAVEN. VAAK LAAT DE KAPITEIN HET STUURWERK AAN DE LOODS OVER EN BLIJFT HIJ ZELF IN DE BUURT.



DIT IS DE MAERSK TANKER UIT DENEMARKE DIE WOUTER VANDAAG NAAR ZIJN PLEKJE IN DE HAVEN BRENGT. DE BRUG, WAAR DE KAPITEIN WERKT, ZIT OP 25 METER HOOGTE. DAAR KAN HIJ ALLES GOED ZIEN.

EEN SCHIP VAN 186 METER IS BIJNA NET ZO LANG ALS VIER TENNISBANEN ACHTER ELKAAR!

"Bij een schip als dit, kun je niet even op de rem trappen," legt Wouter Smit uit. "Ook als je de motor stopt, vaart het schip nog een heel eind door. Je moet dus goed vooruit denken, als je zo'n groot schip bestuurt. Botsen op de kade of een ander schip is natuurlijk sowieso niet de bedoeling, maar hier is het ook nog eens levensgevaarlijk!"

ALS LOODS MOET JE ELK PLEKJE IN DE HAVEN VAN ROTTERDAM WETEN TE VINDEN.

BOTEN OM TE STUREN

Om een groot schip naar zijn plek in de haven te brengen, zijn er vaak sleepboten nodig. Aan de tanker waarop loods Wouter nu vaart, zit er één sleepboot aan de voorkant en eentje aan de achterkant. Wouter geeft de bemanning van de sleepboten ook aanwijzingen. Waar moeten ze gaan varen en hoe hard moeten ze aan de tanker trekken? Zo trekken ze het schip precies op de plek waar hij moet zijn.

VAN ONDERZEEËR NAAR DE HAVEN

Iedereen die loods is, heeft een aantal jaar op een schip gevaren. Bijvoorbeeld als stuurman. Wouter werkte vroeger bij de marine. Daar bestuurde hij ook onderzeeboten. Vier jaar geleden werd hij loods. Hij werkt nu in de haven van Rotterdam. Daar zijn maar liefst 220 loodsen die er samen voor zorgen dat alle schepen veilig in en uit de haven worden gestuurd.



DE ALLERGROOTSTE ZEESCHEPEN, VAN WEL 400 METER LANG, KUNNEN AANLEGGEN IN ROTTERDAM.

HET SPANNENDSTE STUKJE

"Het manoeuvreren met schepen vind ik het leukste van mijn werk als loods," vertelt Wouter. "Een schip aanleggen in de haven of vertrekken naar zee is juist het spannendste van varen. Eenmaal op zee gebeurt er een stuk minder. Ik maak steeds het leukste deel mee en ik mag iedere dag op een ander schip!"

ALS DE GOLVEN OP ZEE HOOG ZIJN, KUNNEN DE LOODSEN NIET AAN BOORD GAAN MET EEN SCHIP. ZE WORDEN DAN MET EEN HELIKOPTER TOT BOVEN HET SCHIP GEVLOGEN EN ZAKKEN AAN EEN TOLUW AAN BOORD.



Colofon

Uitgave van
Nederlands Loodswezen
Berghaven 16
3151 HB Hoek van Holland
www.loodswezen.nl
info@loodswezen.nl

Concept en productie door:

Blink Media te 's-Hertogenbosch
In opdracht van het Nederlands Loodswezen.
www.blink.nl/partnerships

Redactie: Nick Kivits

Vormgeving: Anne Straatsburg, Loket 20

Eindredactie: Ineke van Kasteren

Dtp & lithografie: Marco Rensen

Productie: Jolanda Rijdsdam

Coördinatie: Anouk Schrijver

Drukkerij: De Groot, Goudriaan

Foto's en afbeeldingen: Nederlands Loodswezen,

Jakob Breimer, Koos Boert, Freek van Arkel, Rob Keeris

Fotografie, Sky Pictures, Peter Elenbaas, Studio Honing,
Shutterstock

Met medewerking van:

Eline van der Vlist (Coördinator opleiding en trainingen)

Charlotte Klaasen (afdeling communicatie)

Advertenties, samenwerkingen en partnerships:

Neem contact op met Barbara de Back

Tel. +31 (0) 651852779

barbara.de.back@blink.nl

Copyright Blink Uitgevers B.V. / Nederlands Loodswezen

Zonder schriftelijke toestemming van de uitgever is
gehele of gedeeltelijke overname van artikelen, foto's,
illustraties en onderwerpen uitdrukkelijk verboden.

