

VOORJAARSEVENEMENT 2019

DE VOK TE GAST BIJ HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

door Henk van Willigenburg (jvi 1964)

In het hart van de Europoort verzamelde zich op 26 april van dit jaar een groepje oud-kwekelingen, deels vergezeld door hun partner, op de parkeerplaats van een van de twee Verkeerscentrales (VC) van het *Havenbedrijf Rotterdam*, waar de Oude Maas in de Waterweg uitmondt. Voor een kennismaking met het in goede banen leiden van het scheepvaartverkeer en andere nautische aspecten van het Havenbedrijf werd het gezelschap met koffie en thee ontvangen in een futuristisch ogende, maar onbemand deel van de verkeerspost. Daar waren alle beeldschermen met operationele informatie over het scheepvaartverkeer online. Deze worden als back-up stand-by gehouden voor een tweede, identieke ruimte, waar een team van verkeers(bege)leiders aan het werk was. In tegenstelling tot de luchtvaartwereld ligt de veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer primair in handen van de loodsen, de kapiteins en de schippers van de verschillende vaartuigen en hebben de medewerkers van de VC meer coördinerende en begeleidende taken, zoals ons werd uitgelegd in een presentatie die door oud-kwekeling Rob Gutteling (jvi 1977), manager Verkeersafhandeling en plaatsvervangend (Rijks)havenmeester bij het HbR, en zijn collega Ed van Golden werd gegeven.

Door de enorme groei van de Chinese economie is Rotterdam al lang niet meer de grootste haven ter wereld – de Maasstad is nu verdrongen naar de tiende plaats op deze ranglijst, die gedomineerd wordt door een lange rij van bekende en onbekende havens in de Volksrepubliek – maar nog altijd met een overslag van bijna 500 miljoen ton veruit de grootste Europese zeehaven, die per jaar wordt aangedaan door meer dan 29.000 zee- en 105.000 binnenvaartschepen. Het havengebied strekt zich over een lengte van 42 km uit van de Tweede Maasvlakte tot de Waalhaven en beslaat een oppervlakte van 6.000 hectare. Dit geheel is in beheer bij het geprivatiseerde Havenbedrijf Rotterdam, met de rijksoverheid en de gemeente Rotterdam als aandeelhouders.

Gaandeweg de lezing werd ons duidelijk dat, geheel in overeenstemming met de hedendaagse opvattingen bij bedrijfsleven en overheid, de meeste aandacht uitgaat naar de inrichting en sturing van de processen binnen de organisatie. In het routinegeval van een binnenkomend zeeschip begint zo'n proces met een aanmelding bij het *Haven Coördinatiecentrum* van het Havenbedrijf. De verkeersbegeleiding start dan bij het invaren van de vaargeul van Hoek van Holland, 60 km buitengaats, en eindigt na het afmeren van het schip op de ligplaats. Gemiddeld neemt dit proces, gerekend vanaf het moment dat de loods aan boord komt, zo'n drie uur in beslag, tegen in de haven van Antwerpen zes en in die van Hamburg negen uur, een ander voordeel van Rotterdam boven deze twee concurrenten. Gedurende dit tijdsverloop wordt het schip eerst begeleid door de VC Hoek van Holland en vervolgens door de VC Rotterdam, die ook de zeehaven Dordrecht tot haar werkterrein mag rekenen. In de presentatie kwam ook de selectie, opleiding en certificering van de VC-operators ter sprake, en het functioneel leeftijdsontslag bij het bereiken van de 55-jarige leeftijd.

Aansluitend verplaatsten de oud-kwekelingen, onder wie twee oud-voorzitters en ereleden Jaap Ruygrok (jvi 1951) en Kees Polderman (jvi 1965), zich naar de groenstrook die het dorp Rozenburg scheidt van het omliggende haven- en industriegebied, waar in het *Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam* (EIC) onze lunch in gereedheid was gebracht. Voordat we daar een lezing over ontwikkelingen en innovaties in het scheepvaart-verkeersmanagement mochten bijwonen werden we in de gelegenheid gesteld om, net als de doelgroep van het EIC, spelenderwijs onze interesse te laten wekken in een van de verschillende beroepen en loopbaanmogelijkheden in en rond de havens in het Rijnmondgebied. Gelet op de gemiddelde leeftijd van de bezoekers van dat moment mag worden aangenomen dat die doelstelling tijdens ons bezoek niet gehaald is, maar deze 'experience' zal zeker hebben bijgedragen tot meer kennis en inzicht met betrekking tot zaken als, om maar iets te noemen, het besturen van een RIB of het sjoeren van containers.

De tweede presentatie van de dag werd verzorgd door Raymond Seignette, programmamanager bij het Havenbedrijf, en daarin werd ons een blik op de toekomst van het scheepvaartverkeer gegund. Nog maar net gewend aan het begrip 'verkeersbegeleiding' in plaats van 'verkeersleiding' moesten we onze denkbeelden nu alweer bijstellen, want de inleider maakte duidelijk dat de focus gaat verschuiven naar 'verkeersmanagement', uiteraard aangeduid met de goed-Engelse omschrijving Vessel Traffic Management, of VTM. Wat wel blijft is de centrale positie van de daarbij te onderkennen processen. Dat die processen bestuurd zullen moeten worden, wilden we graag geloven. Daarbij wordt een plaats ingeruimd voor alle zogenoemde actoren. Nu kwam de spreker even op bekend terrein, want daarmee worden verschillende functies aangeduid, variërend van gezagvoerder en loods tot sleepers en roeiers, met de havenmeester en de terminaloperator op de achtergrond. Waar we ons ook iets bij konden voorstellen is de ontwikkeling van een internetkoppeling tussen verschillende meteorologische en hydrografische meetpunten in de regio, waarvan de parameters op de beeldschermen van de VC-operators overzichtelijk worden weergegeven.

Vervolgens voerde de presentatie ons langs het ambtelijke en organisatorische speelveld van de maakbaarheid. In dat landschap kom je allerlei zegenrijke luchtspiegelingen tegen, waaruit ik hier een willekeurige greep doe: beleid, regeldrukvermindering en transformatie, in combinatie met planning, performance en informatievoorziening en niet te vergeten digitalisering. Het zal in de toekomst allemaal beter worden, dat werd ons wel duidelijk, met proces- en verandermanagement en competentieontwikkeling in alle bestuurslagen, te beginnen bij de IMO en eindigend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (als die organisatie tegen die tijd nog zo heet). Dat alles tegen een achtergrond van onstuitbare innovaties, culminerend in het autonoom varende schip. Voor het zover is zullen we nog worden geconfronteerd met de 'digital twin' als tussenfase: de virtuele en synchrone representatie van een schip in de echte wereld, waarvan alle systemen aan boord op afstand digitaal worden gedupliceerd en zichtbaar gemaakt op rustgevende beeldschermen en de besturing van het scheepsbedrijf plaatsvindt met muis en toetsenbord.

Tijdens de afsluitende borrel kwam de gedachtegang naar voren dat dat laatste dan zal moeten worden toevertrouwd aan een team van operators, comfortabel ondergebracht in een verkeersleidingscentrum met airco, ergens op de Filipijnen, want daar zullen tegen die tijd nog voldoende nautische en maritieme

kennis en vaardigheden aanwezig zijn om deze taken te vervullen. Voor een oplossing dichterbij huis komen de pensionado's onder de VOK-leden niet in aanmerking, gelet op het leeftijds criterium van het Havenbedrijf Rotterdam, de organisatie die wij op deze plaats hartelijk danken voor hun gastvrijheid en inbreng als bijdrage aan een geslaagd VOK-Voorjaarsevenement.