

OFFSHORE- OBJECTEN VEILIG OP KOERS

Hette van Popta (65) is al weer zestien jaar certificaatloods bij Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilotage in Maassluis. Daarnaast leidt hij jonge loodsen op. Gemiddeld legt hij ieder jaar nog zo'n 25.000 zeemijlen af.



Hette van Popta

Geboren
19 april 1947 te Sneek

Werk
certificaatloods bij
Dirkzwager's Coastal &
Deep Sea Pilotage

Opleiding
Schipper- en kust-
vaartschool, Hogere
Zeevaartschool

Privé
gehuwd, drie kinderen,
twee kleinkinderen en
woont in Den Helder

Zijn contract is onlangs al weer met twee jaar verlengd en daarmee behoort Hette van Popta tot slechts 0,4 procent van de Nederlandse bevolking die na de 65^{ste} verjaardag nog minstens gemiddeld 12 uur per week doorwerkt (cijfers CBS). Zijn huidige werk bestaat uit twee sectoren. Het veilig geleiden van zeeschepen op zee (voornamelijk het Noordzeegebied, het Kanaal en de Ierse Zee) en met het VTS-systeem (Vessel Traffic Services) in de gaten houden of allerlei soorten vaartuigen niet te dicht in de buurt van dynamische en vaste installaties bij de olie- en gaswinning op zee komen.

Wat dat laatste betreft gaf hij een treffend voorbeeld van een bijna groot drama omdat de bemanning van een zeeschip – waarvan hij om begrijpelijke redenen niet de naam zegt – pas op het allerlaatste moment, een paar mijl voor het offshore-object, in de gaten kreeg dat ze een verkeerde koers voer. 'Er was al van alles geprobeerd om de bemanning, waarvoor de kapitein verantwoordelijk is, te waarschuwen. Alle alarmen waren al gegeven en we stonden allemaal al klaar in reddingspakken. Je wilt niet weten hoe hectisch het was', vertelt hij. De rederij heeft een proces-verbaal gekregen van de Kustwacht. Hoe het verder met de verantwoordelijke kapitein is afgelopen, is niet bekend. Het schip kon net langs het boorplatform varen. 'Het had niet een paar minuten langer op die foute koers moeten zitten.'

Als een docent vertelt hij wat er aan te pas komt bij wat men volgens hem nogal denigrerend omschrijft als 'de bewakers van de platforms'. Er komt erg veel (digitale) techniek en communicatie bij kijken. Alle scheepvaartmanoeuvres houdt

Hette van Popta en zijn collega's bij Dirkzwager in een dienst op de offshore-objecten van twaalf uur op en twaalf uur af (vanaf minstens 16 mijl) in de gaten.

Als op 12 mijl blijkt dat de koers van een schip nog steeds rampzalig kan uitpakken, wordt de bemanning ervan gewaarschuwd. Hij geeft als voorbeeld een vaartuig dat met 24 knopen vaart. Dan resteert nog slechts een half uur om een verlegging van de koers te bereiken. 'Dringend geven we de gegevens door. Voor mooie praatjes is er geen tijd meer.' De veiligheid op en met offshore-objecten staat voorop. Vlakbij, in de buurt zijn altijd hulpvaartuigen aanwezig. Niet alleen voor eventuele snelle evacuatie maar ook om op het laatste moment schepen met foute koers daadwerkelijk te waarschuwen voor de grote gevaren, in het uiterste geval met de allerlaatste mogelijkheden van lawaai en vuurpijlen. Eerder vertelde de ervaren certificaatloods al dat de technische vooruitgang een enorme verbetering in het varen met schepen heeft betekend, maar ook als nadeel heeft dat te veel op de automatische piloot wordt vertrouwd. Bovendien is de scheepvaart 'het spoorboekje van de zee' geworden: alles is tegenwoordig 'just in time'. Incidenteel gebeurt het dat niemand aan boord meer in de gaten heeft dat een foute koers wordt gevaren en een 'collision' dreigt met een ander schip of object.

Extra veiligheid

Een andere taak van hem als certificaatloods is het maken van kustreizen op zee. Dat gebeurt vaak ter versterking van de veiligheid met zeeschepen en bijvoorbeeld als de kapitein zich niet helemaal zeker voelt over dit drukke vaargebied en/of ter voorkoming van vermoeidheid. Het onderscheid met de registerloodsen is dat de laatste het schip de havens inloodst en begeleidt.

Het betekent dat Hette van Popta bijvoorbeeld in het Franse Cherbourg

aan boord van een mammoettanker (VLCC) gaat om die via de Eurogeul naar de Nieuwe Waterweg te leiden en weer terug. Op kustreizen van containerschepen (vaak uit het Verre Oosten) doet hij havens aan als Le Havre, Southampton, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven en Hamburg. Hij moet zich op de hoogte stellen van dieptes, ondieptes, gevaarlijke objecten, stromingen en meteorologische omstandigheden op zee.

Om in dat beroep te komen, is volgens hem een grote mate van zelfdiscipline noodzakelijk, flexibiliteit, reislust en kunnen omgaan met verschillende culturen. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat Hette van Popta inmiddels een enorme ervaring heeft opgedaan.

Ambitieuze

Op 13-jarige leeftijd al moest hij wegens familieomstandigheden eigen beslissingen nemen. Dat heeft hem gehard en ambitieus gemaakt. Via de Oranje Nassau School (binnenvaart en kleine handelsvaart) in Harlingen heeft hij de Hogere Zeevaartschool in Den Helder doorlopen en zijn bevoegdheid tot derde stuurman op de grote vaart gekregen. 'Ik heb nooit een studiebeurs gehad. Alles zelf moeten betalen en nog kostgeld thuis moeten afdragen.'

Zijn eerste rederij in de grote vaart was Van Nievelt Goudriaan in Rotterdam. Begonnen als dekjongen. Vervolgens is hij dertig jaar in dienst geweest in diverse rangen en functies bij Shell Tankers (Londen en Rotterdam) waar hij gezagvoerder is geworden. Hij is zelfs nog vier jaar met vrouw en kinderen uitgezonden naar de raffinaderij van Shell destijds op Curaçao waar hij de organisatie van binnenkomende olietankers en uitgaande producten-tankers moest managen.

Koninklijke Dirkzwager is de Noordzee loodsservice begonnen na de Tweede Wereldoorlog. Hette van Popta is sinds 1997 in dienst van Dirkzwager en is een van de veertien uit te zenden loodsen van het bedrijf. ●