Eerste interview

Medium: Whatsapp

Robbe:	Goedemorgen, bedankt dat wilt deelnemen aan het interview en de tijd ervoor heeft vrijgemaakt. Ik ga beginnen met wat basis informatie te vragen. Wie bent u? Waar heeft u gewerkt? Enzovoort Vertel eens over jezelf.
Persoon 1:	Ja, ik ben … . Ik ben 66 jaar. Ik ben sedert nader op pensioen. Mijn laatste beroep was zeeloods, traject Vlissingen tot Oostende zal ik zeggen en dan richting Rotterdam, daarvoor heb ik ongeveer 12 jaar koopvaardij gedaan. Ik heb nog een jaar een aantal jobs aan de wal gedaan bij transportfirma's in Spanje. Dat is mijn niet zo uitgebreide cv.
Robbe:	Toch wel voldoende ervaring denk ik wel. Ondanks misschien een eentonige cv. Dank u wel. Dus 12 jaar koopvaardij. Dus u bent tot eerst officier of kapitein…
Persoon 1:	Ik heb nooit als kapitein gevaren. Ik heb als eerst stuurman gevaren.
Robbe:	Ah ok dan is dat uit de weg. We gaan beginnen met de eerste vraag. Dus het onderzoek gaat over *information overload* en vermoeidheid. En welk effect ze op elkaar hebben. Dus de eerst vraag is: heb u al eens zo een *information overload* ervaren en kan u hier iets meer over vertellen over die ervaring?
Persoon 1:	Ik… Weet je? Uiteindelijk die informatie overload, om het best eens te beschrijven: op een normaal koopvaardijschip uiteindelijk door het inkrimpen van het personeel en al, dat steeds, ik wil er toch nog bijzeggen dat ik 40 jaar geleden ben beginnen varen dus op de schepen waar ik ben begonnen daar stond altijd een officier met assistent of dikwijls met 2 assistenten dus een 2de stuurman met 4de stuurman en dan nog meestal nog een leerling. En als er een loods aan boord kwam stond de kapitein ook nog op de brug. Dus je had direct 4-5 mensen stafleden die je bijstonden. De input van informatie was zeer zeer miniem, we hadden nog zo van die radar waarin je met je kop in die pot moest kijken. Ik wil u … om te weten waar je zat had je een Decca. Ik heb eens op panamax schepen de loods genomen aan de wandelaar, dan zat constant iemand achter in de kaartkamer zat de Decca aftelezen. We hadden bepaalde… ik weet da nog da was de rode lijn, ik weet niet of je Decca kent?
Robbe:	Ja, ze hebben het eens, ik denk 2 jaar geleden is kort overgehad in de les aangezien het niet meer gebruikt wordt.
Persoon 1:	Je had dan een rode lijn die liep over de Middelkerkebank boei en als je over de rode lijn ging dan zat je aan de grond dus er was ene heel de tijd… zoveel… zoveel. Da was dan de heel summiere input. Dan had je natuurlijk visueel. Uw Radar, Decca, visueel, euhm ja, de stuurlui had dan meestal ook een matroos op look out staan. Dus zeker in beperkt vaarwater was je daar zeer blij mee ja. Als ik dan nu zie wat je dan binnen krijgt als informatie. Ja dat is natuurlijk, is dat te veel? Ten eerste je weet al altijd waar je zit. Die overlay kaart, uw schermkaarten en uw radar staat er op. Is dat te veel? Ik weet het niet. Persoonlijk denk ik dat zo als ik de laatste jaren ervaren heb dat die info op die bruggen heel goed gedoseerd is. Is daar over informatie dan ga ik terug. Ik heb een paar keer het genot gehad om op een marine schepen te beloodsen en daar zou ik wel zeggen dat je met… toch met problemen zit. Die hebben dan natuurlijk iemand rond lopen die de vijand in het oog moet houden. Al die informatie komt bij de kapitein terecht. Wat heb ik daar gezien op zo een brug daar loopt 20 man rond. Dat is onmogelijk dat een man al die

	informatie kan verwerken. En die kapitein krijgt binnen, er komen vliegtuigen aan, schepen aan, ze houden misschien zelfs nog duikboten in de gaten. Daar komt een overload aan info die je volgens mij niet kan verwerken. Te veel aan informatie… ja je moet eruit nemen wat je nodig hebt he. Maar ik weet ni of ik hiermee je vraag hebt beantwoord.
Robbe:	Ja misschien meer specifiek wat u zelfs misschien al eens hebt gemerkt bijvoorbeeld als loods aan boord van gewoon koopvaardij dat de bemanning bijvoorbeeld gewoon te veel alarmen binnenkrijgt en zich niet meer kan concentreren. U heeft het over marine gehad maar is er een voorbeeld uit koopvaardij waarvan u denkt dat misschien toch te veel info was op een bepaald moment. Gewoon een voorbeeld.
Persoon 1:	Daar zijn natuurlijk … weet je ik heb hier over laatst ook nog een interview gedaan met ik denk radio 2. Ik spreek nu als loods, eigenlijk is het vooral het personeel dat op de brug is. Hoe moet ik zeggen… de situatie waar dat je moet zorgen dat je niet te veel ballast binnenkrijgt in informatie dat is natuurlijk als het al een beetje ambetant begint te worden. In situaties zoals mist. Neem je bent in de mist aan het varen dan moet je zeker goed bij zijn. Zeker bij schepen die op limieten zitten quasi van diepgang. Als je dan natuurlijk van die alarmen binnenkrijgt dat is onmogelijk. Je gaat dan zien diegene die op de brug staat die weet dan dikwijls niet op welke knop hij moet duwen. En je hebt dan soms een uitval, ik zeg nu maar dat uw roer er uit gaat of de hoofdmotor uit valt, die zijn dan geblokkeerd want dan komt er te veel zaken binnen, natuurlijk dan loopt het grondig fout, als door die alarmen die binnen komen die mens op de verkeerde knop begint te duwen, ik moet er nu geen tekening bij maken, dan loopt het inderdaad fout. Dat zijn zaken, ik zeg nu niet dat het frequent gebeurt, het is altijd, weet je die crisis bouwt zich heel langzaam op, dat komt ook wel voor dat het daar ineens totaal fout zit maar, meestal zo een crisis, je moet dan met een schip… moet kijken komt daar een aan op stuurboord? ga ik moeten uitwijken of niet? Die informatie krijg je binnen, je zit dan aan je kant van het vaarwater, die hoofdmotor valt uit, dat zaken die gebeuren, dan beginnen die fameuze alarmen te blazen en dan begint er ene op een foute knop te duwen of die wielman die zegt tegen die stuurman: wacht je moet op die knop duwen want dat zijn zaken die ook gebeuren, die kijkt niet meer naar zijn wiel. Dat schip zit aan de grond. Zo in hoeverre is dat een overkill aan informatie, bepaalde informatie heb je nodig. Als je hoofdmotor uitvalt moet je daar een input van krijgen. ja ik weet het niet he.
Robbe:	Ok dank u wel. Dan ga ik naar de 2de vraag. Is informatie overload volgens u een probleem in de scheepvaart en zou het meer aandacht verdienen of is het part of the job, je moet er maar mee leven omgaan? Wat is uw visie daarover?
Persoon 1:	De schepen die ik ken. Ik zeg gewoon op normaal koopvaardijschip vind ik dat die informatie tamelijk gedoseerd is, maar ik kom dan weer terug naar die crisis situaties en dan is heel … Ik denk dat je daar ook ergens fatigue aanhaalden he, dus samen met die … je kan die zaken ook ni los van elkaar bekijken. Neem nu een normaal container schip dat hier de noord reis doet, Le Havre-Hamburg range die komen hier aan in kanaal en neem Le Havre, dag erna Rotterdam, de dag ernaar van Rotterdam naar Antwerpen daarna gaat die het noorden in, die mannen, ik vat dikwijls niet hoe dat die kunnen uithouden. Slapen die ni dus zo ni he. desondanks wat ze allemaal mogen zeggen. Dan natuurlijk als daar nen hoop informatie binnen krijgt, daar komt, tis een heel complex gegeven he, die schepen zijn meestal nog in eigendom van hier, Duitse of Europese eigenaars, daar moeten een hoop papieren afgegeven worden. Die stuurman die de papieren invult komt de brug op voor die papieren te laten onderteken al is maar dat de kapitein dat wilt toch nakijken, dan natuurlijk, ineens komt daar, informatie binnen. Een schip dat binnenkomt

van stuurboord of ik weet niet wat allemaal. En dan is daar, gezien de stresssituatie die daar als is door vermoeidheid en toch een overload in ander werk. Kan die gewoon weg die informatie niet meer verwerken of weet hem niet wat met die informatie moet doen. Dan loopt het volgens mij ook fout he.

Robbe: Ja, Dan gaan we naar de volgende vraag. Die gaat dan meer specifiek over de vermoeidheid. Vind u vermoeidheid een groot probleem in de scheepvaart?

Persoon 1: Ja, daar ben ik heel fel van overtuigd. Neem tot 20 jaar geleden, dan was volgens mij de grootste oorzaak van ongevallen: Alcoholisme, heel heel zeker. Ik weet nog toen ik begon als loods was er een van de oudere loodsen die zegde als er niet gedronken werd op de schelde dan waren er geen ongelukken. Ik moet zeggen dat toch voor 80% juist was, dat alcoholisme is gedaan, door de komst van de Aziatische bemanningen dat zijn zaken dat gaat niet. Er zal nog wel ene zijn die eens iets drinkt maar dat is volgens mij zo goed als uitgeroeid, ik zeg niet dat er niemand meer is. Dan natuurlijk is er die fatigue, dat is een ander paar mouwen, nu mag je er zeker van zijn dat 80% van de zaken die fout gaan dat die gevolg zijn van stress en van fatigue. Ik weet niet in hoeverre je al stage hebt gelopen op bepaalde schepen? Als ik dat zie op de tankers dat hier naar Antwerpen gaan. Schepen dat bij laden en lossen ongelofelijke risico's worden gelopen waarop niemand een fout mag maken zonder een ongeval. Ik heb daar altijd heel grote vragen bij gehad. Dus ik heb een paar keer gehad dat er een overflow is bij het loodswezen in Vlissingen. Dat er mensen heel lange zware lichamelijke letsels hebben opgelopen dat is louter een zaak van stress en van vermoeidheid, je moet daar niks anders zoeken, die mannen moeten hun 8 uur wachtlopen, die moeten laden en lossen dan loopt het fout, dat gaat niet.

Robbe: En waar denkt u dat het probleem voor die vermoeidheid kan zijn? Is het de reglementering of juist niet naleven? Of de commerciële druk of overschatten de mensen zich?

Persoon 1: Die mensen kunnen niet anders, ik spreek van lang geleden toen ik begon te varen op de Noordzee. Je hebt de mooiste voorbeeld hier in de Europese vaarwaters, in de prehistorie waren de schepen waar ik op voer 150m lang, technische navigatorisch was daar niks moeilijk aan. Er waren heel veel kapiteins bij die namen een Noordzee loods, en die kapitein zat dan in zijn hut. Die deed dan de papieren. Daar moest een hoop victualie, voedsel, noem maar op, moest opgesteld worden. Een Noordzee loods, er zijn nog bepaalde reders die dat nog hebben om dat die daar toch nog het belang van inzien. Dat neemt die navigatie op de brug volledig weg van de staf die dan een hoop andere zaken kan doen. Dat laden en dat lossen, wat hier in de noord havens in feite toch belangrijkste is met wat ze bezig zijn. Die kunnen dat dan uitvoeren want de navigatie gaat naar die Noordzee loods. Hier, dat is niet van overschatten maar die mensen kunnen niet anders. Op zo een kleine olietanker daar heb je twee stuurmannen en een kapitein die alle 3 wacht moeten lopen dan wordt daar heel veel gemaneuvreerd. Daar is druk van de reder om geen slepers te nemen. Dus dat maneuvreren is dan allemaal supplementaire stress, dus je creëert zo een aaneenschakeling van stresssituaties. Als je stress hebt kun je niet slapen, je kan dat draaien of keren hoe dat je wilt. Het grootste, echt waar, het grootste probleem hier waar dat we rondvaren dat is slaap te kort en de stress en dan kan je niet meer functioneren. Dat gaat gewoon niet.

Robbe: Ok, dank u wel. De volgende vraag: Wat is volgens u de belangrijkste oorzaak of oorzaken van een informatie overload? Kan dat de nieuwe navigatie toestellen zijn of is het extra werk dat erbij komt of de communicatie dat niet helemaal juist gevoerd wordt. Hoe ziet u dat?

Persoon 1:	Ergens te veel communicatie. Dat is nu het laatste nieuwe, die grote reders hebben… dat is allemaal tot stand gekomen na het ongeval met de Costa Concordia. Hebben die een staf zitten aan de wal die een hele hoop schepen volgen die vooral ook weer onder loods aan het varen zijn of noem maar op. Die hebben daar een hoop parameters instaan en vanaf een schip een beetje buiten de lijnen gaat, piep piep… wat gebeurt er: die pipo in Geneve of wat was het voor die Costa schepen, de Duitse reders zitten denk ik op Cyprus met hun hoofdkwartier, daar zitten mensen. En zie die dat er iets gebeurd: telefoon naar die brug waar er al een stress situatie is. Dus die communicatie is heel heel zeker een factor aan boord die ze gewoon weg aan banden moeten leggen. Die kerel die daar in Cyprus zit die komt dan nog juist af: meneer meneer je zit 30 m uit vaarwater. Dat weet die kapitein, dat weet die loods en dat weet die stuurman ook dat ze buiten het vaarwater zit. Er is geen pipo die daar in jakamaka zit dat moet zeggen dat je buiten het vaarwater zit. Dus die communicatie is volgens mij al een heel ernstige factor in overload in informatie. Ik zeg nog eens ik vind met de systemen die er nu zijn met de overlay kaarten kan ik niet echt zeggen dat er te veel is. Een normale mens kan daar uit filteren wat hem nodig heeft. Neem nu die radars hedendaags scherm, je hebt daar uw positie, enzovoort. Wat bekeek ik dat is uw wind, snelheid, koers, de diepte onder de kiel staat allemaal op uw 1 scherm, uiteindelijk kun je daar uitfilteren wat wil ik zien? wil je…? Heeft het schip niet veel diepgang dat niet moet kijken naar de keel clearing. Dat kan je zelf filteren of je zet het gewoon van je scherm af dat kan ook.
Robbe:	Ligt het dan bij de mensen die daar wel last van hebben dan aan gebrek aan ervaring of training of … ?
Persoon 1:	Het zal ook een beetje van de persoon in kwestie afhangen. Ik heb collega's, nu meer de laatste 10 jaar, wordt er heel veel gevaren door loodsen, door kapiteins en stuurmannen. Je hebt uw instrumenten op de brug, iedereen heeft tegenwoordig zijn eigen laptop bij en iedereen heeft zijn eigen kaarten. Waar ga je op kijken? Ga je op je eigen laptop kijken? Ga je die voorrang geven of gaat je de instrumenten voorrang geven? Je hebt hoe langer hoe meer mensen die daar ook weer een hoop extra programma's en koersen insteken. Uiteindelijk overloaden die zichzelf vind ik. Ik heb mijn laptop mooi opengedaan omdat daar die mooie kaarten die ik beter vond dan de overlay kaarten van het schip. Ik gebruikte die in feite als zeekaarten. Als heel de tijd op en af gaat lopen tussen twee schermen dan overlaadt je jezelf. Ik vind persoonlijk met de overvloed aan informatie die doet je u eigen aan. Je hebt echt alles in handen om dat weg te doen.
Robbe:	Ok nog een vraag: Wat zijn de belangrijkst oorzaken van vermoeidheid volgens u? Ik denk dat u dit al deels heeft beantwoord maar kan u misschien nog eens volledig antwoorden?
Persoon 1:	Ja dus ik spreek weer de situatie hier, je hebt ongeveer dezelfde situatie in de states, de oost en west kust, in China is het nog erger. Dus de korte opeenvolging van haven. Ik spreek nu over container, bulk, noem maar op. Dus de snelheid waar momenteel alles mee gebeurd. Ik heb destijds, dus weer in de prehistorie, heb ik tot een maand in bepaalde haven gelegen. Dat is nu totaal ondenkbaar, daar begint het mee. Die laad en los toestanden. De korte navigatie tussen de havens waar ze ook bezig zijn en dan een totale overload aan administratief werk ertussen in. En het is dus een aaneenschakeling van vanalles. Wat ik dan zie wat voor administratie daar gebeurd dat is allemaal nog op papier, dat is gewoon weg niet te doen. Je hebt die vetting-maatschappijen voor die tankers dat geeft volgens mij de meeste stress. Die kapiteins die naar Antwerpen komen waren alleen maar aan het praten over de surveys die ze gingen krijgen in Antwerpen.

	Die waren daar door geobsedeerd. Ik denk dat dat vooral nog een supplementaire stress geeft die er echt te veel aan is buiten alles wat ze sowieso al de hand krijgen.
Robbe:	Ok, ik geef u een paar ideeën geven die eventueel een oplossing zouden kunnen bieden. De ideeën komen van respondenten op de survey en ik heb de meest voorgestelde antwoorden genomen. Een eerste idee is voor een extra officier mee aan boord te nemen. Al dan niet specifiek voor de administratie. Zou dat volgens u een goede oplossing zijn en realiseerbaar?
Persoon 1:	Natuurlijk is dat realiseerbaar maar de reder wilt het niet betalen. Weet je vroeger hadden we een marconist en dikwijls een tweede marconist en die deed dan meestal die haven papieren.
Robbe:	Dus het kan maar het geld is er niet.
Persoon 1:	Totale onwil van de reders.
Robbe:	Denkt u dat er van hogerop gezien er regels moeten opgelegd worden? Of dat de huidige regels beter nageleefd moeten worden? Zou dat werken om de vermoeidheid op te lossen of doet het nog te weinig voor de stress? Hoe ziet u dat?
Persoon 1:	Dat is weer papieren dat de kapitein of stuurman moet invullen en die bestaan al.
Robbe:	Ik weet dat ze bestaan maar ze worden niet altijd grondig ingevuld.
Persoon 1:	Dat is totaal onhandig. Dat is een en al kapiteins die zeggen: hoe wilt u nu dat ik dat kan volhouden? Ze zeggen in feite: ik zou nu met mijn stuurman onder moeten gaan en we gaan u alleen laten. Omdat die week… je moet eens proberen zo een reis, ik weet niet of je mensen kent bij het loodswezen of vraag het gewoon via de zeevaartschool, dat ze eens vragen of iemand die aan boord van een schip gaat eens een timesheet maakt voor bevoordeeld voor een noord reis, beginnen in Le Havre naar Antwerpen, Rotterdam. Zo voor een week. Dan zijn al uw vragen beantwoord.
Robbe:	Interessant voorstel, spijtig heb ik dit jaar daar te weinig tijd nog voor om dat ingang te zetten maar zeker interessant idee om verder op in te gaan door iemand anders. Dan de laatste vraag. Hoe sterk is volgens u het verband tussen *information overload* en vermoeidheid? U heeft al beetje gezegd maar ik wil bij iedereen dezelfde vragen stellen dus vraag ik je het nog eens te herhalen.
Persoon 1:	Als je vermoeid bent, heb je stress en je krijgt dan een hoop informatie binnen die je niet kan verwerken daar zijn u hersenen niet snel genoeg meer voor, je wordt krielig, daar zijn misschien zelfs mensen bij die informatie gaan achter houden omdat je begint te snakken en te bitten, zeggen ze aan de kust. Ik zeg nog vroeger was het alcohol en nu is het vermoeidheid. Als je stik kapot bent dan mogen ze u proberen te vertellen wat je wil, je kunt dat niet verwerken je reageert daar ni op. Enzovoort en zoverder.
Robbe:	Ok, dank u wel. Mijn vragen zijn op dus ik weet niet of u een vrije bijdrage hebt over het onderwerp om nog te vertellen. U heeft nu de kans.
Persoon 1:	Je overvalt je daar nu mee. Nog een beetje over die communicatie. Ik heb nu gesproken over de telefoons die binnen komen. Maar je hebt nog die VHF communicatie. Dat is ook heel vaak verschrikkelijk irritant. Op een hele hoop van de schepen word er uitgeluisterd op minstens 2 kanalen. In feite is zo dat er ook nog moet uitluisteren op kanaal 16 of 71

	ik weet ni meer. Ik die 16 altijd weg geflikert. Er zijn dus gewoon kapitiens die daar echt opstaan. Wat heb je dan, dat is een bekend fenomeen. Je hebt GRC, een heel veel gebruikte VHF waarop een functie staat met duel watch. Dus je luistert op bijvoorbeeld kanaal 65 en komt er iets op 16 die blijft op 16 staan. Is er dan iemand die je oproept op 65 die hoor je die niet. Uiteindelijk als er iets fout gaat heb je uiteindelijk die VHF. Als je dan niet uitluistert op het juiste kanaal, dat gebeurd. Op die GRC heb je ook als je hoorn terug hangt gaat die onmiddellijk naar kanaal 16. En je bent u kanaal kwijt. Daar is niets aan te doen. Dat zijn zo van die zaken maar er wordt hoe langer hoe minder geluisterd. Dat zijn toch wel zaken dat ik heb waar het heel grondig is gegaan of kan gaan. Dat die informatie stroom die heel nodig is wegblijft.
Robbe:	Ok dank u wel. Mocht er nog een vraag zijn van u mag u die altijd stellen en dan eindig ik hier het interview. Dank u wel om deel te nemen.
Persoon 1:	Geen probleem.
	…gevolgd door persoonlijk gesprek over niet gerelateerde zaken…

Tweede interview

Medium: face-to-face

Robbe:	Dus het wordt opgenomen. En dank u wel, ik dat u mij wilt helpen met dit interview. we beginnen met gewoon te vertellen wie je bent. Dus wat is uw naam. Waar werkt u? Welke functie aan boord? zo van die algemene vragen, van die algemene informatie dus je mag eens iets vertellen over jezelf.
Persoon 2:	Ik ben … Ik werk momenteel bij multra Ship op de zeedienst en ik ben gestationeerd in Den Helder en ik zit op het kustwacht schip van Multra Ship The Guardian en ik ben daar eerste stuurman. Voorheen heb ik nog gevaren, voornamelijk zware lading schepen. Derde, tweede en eerste stuurman. Met aller begint ben ik begonnen den URS, op de present hubert en heb ik ook al gesleept.
Robbe:	En hoeveel jaar ervaring ongeveer? Denkt u nu al?
Persoon 2:	Ik heb nu Vier jaar; in totaal zit over de tien jaar op zee al. En ik ben nu vier jaar eerste stuurman.
Robbe:	Ok, dat is dan de basisinformatie. Dan beginnen het eerste vraag. Hebt u al eens een informatie overload ervaren en kan u daar al iets over vertellen?
Persoon 2:	Ja sowieso, We hebben dat zeker al ervaren. Nu met de Kustwacht is het natuurlijk iets makkelijker, maar ik zal dan moeten terug kijken naar mijn tijd van euh, zware lading. Ja ge zijt bezig met uw lading die aan boord komt met het zeewater die aan boord komt. Maar het zit ook stores, administratie, zien dat de rusturen van de bemanning in orde blijven. Voornamelijk om de Aankomst aan de haven, in de haven zelf. Het vertrek net na de haven is best wel altijd druk.
Robbe:	En is dat dan vaak dat dat dan ineens opkomt? Dat overload; er komt is teveel tegelijk. Of bouwt het rustig op als bijvoorbeeld dichter bij de haven komt of dichter bij de kust komt.
Persoon 2:	Dat is het soms moeilijk een pijl op te trekken, omdat ge... sommige zaken zie je aankomen. kunt ge verwachten natuurlijk bij de aankomst van de haven, da gij je papieren in orde moet hebben dat je misschien al zaken kunt losmaken van de lading of zo. Dat zijn dingen die je kunt inplannen. Het geplande is is, is is te managen. Het is het niet gepland dat dat er op je afkomt. Vragen van quarantaine. Zeker gezien de corona quarantaine, maar vroeger ook zoals in China en Korea. was quarantaine ook al hot. Zo van die vragen of of of van kantoor certificaat-gewijs of of hijsgerij. Of dingen die je toch maar moet gaan opzoeken om misschien aan een volgend project te doen of een havenproject dat iets anders wordt aangepakt. Het is zo is het altijd wel.
Robbe:	En eventueel gevolgen ondervonden dat u misschien een foute beslissing op het moment zelf hebt genomen of te laat was met iets in te vullen of is het gewoon extra stress. Heeft u al zo de gevolgen ondervonden?
Persoon 2:	Maar met vermoeidheid? Niet echt, euh.
Robbe:	Overload?
Persoon 2:	ja ja overload van informatie maar met de vermoeidheid daar dan ook bij.

Robbe: Iets anders kan ook interessant zijn.

Persoon 2: Ik heb wel één keer een euh een ongeluk gehad aan boord en daar een beetje samenloop van omstandigheden, het is altijd altijd een samenloop van omstandigheden. Maar echt een overvloed aan informatie. Het voordeel van eerste stuurman zijn is dat jij uw mensen kunt instrueren en dirigeren. En jij zit de laatste die dat dan uiteindelijk toch de handen uit de mouwen kunt steken. Als je het overzicht... Je moet zeker dat je het overzicht bewaard en dat je uw pionnetjes kunt uitsturen en gij zijt nog altijd de laatste helpende hand die daar kan bij helpen, zeker! Echt overload zou ik niet zeggen, maar druk bezig en dat wel.

Robbe: Denkt u, Dat is dan de tweede vraag. Tweede vraag is informatie overload, overload voor volgens u een probleem in de scheepvaart en verdient het meer aandacht of iets gewoon part of the job. De training moet maar zorgen dat de mensen het aankunnen.

Persoon 2: Ik denk. Ik heb vroeger al wel gezegd als ik tweede stuurman was en ik vind daar nog zeker als eerste stuurman nog wel erger. Ge zij second mate of first mate: Paper Pusher. Uw Varen is sinds 25 procent van uw een tijd dat je, dat je ongeveer bezig zijn met varen of het nautische in al de rest, daar komt u administratie in en in papierwerk en organiseren, regelen. Dingens uitzoeken dat komt er allemaal allemaal bovenop? Dus het nautische is, is slechts een heel klein deel nog van u van uw werk. Dus. Het is zeker toegenomen. En en euh ja, moet er meer aandacht voor zijn in uw studie, ja ik denk da niet? Ik denk dat? Ik weet niet hoe dat gaat dat te trainen. Dat is heel moeilijk om te trainen denk ik. Natuurlijk als gij, euhm. Het beste wat je kunt hebben is is als je ergens zoals ik. Ik heb nu hoop leerlingen aan boord, je probeert die jongens het zijn voornamelijk jongens ook enkele vrouwen tegenwoordig natuurlijk. Maar ik heb ook voorlopig alleen maar jongens gehad. Die was die in een blijk geven van interesse dan en stuurt die naar jobkes waar dat zij iets kunnen uit leren en en t is door op te klimmen op de ladder, derde, tweede, eerste stuurman. Dat je elke keer net iets meer pakt in uw rugzak. Waardoor dat gij die kennis wel opbouwt, dus daarna van de zeevaartschool uit meekrijgen. Ik weet niet hoe ze dat gaan, zouden kunnen doen. Dus ik denk dat als u als ge goeie een goeie mentor hebt aan boord als leerling en nadien een goeie leuke bemanning hebt waar dat je iets kunt leren en zo rustig naar boven kunt klimmen. Hetzelfde of gelijkaardige bedrijven? Dan zit ik daar niet zo.

Robbe: Ja, het is dus vooral de de training aan boord, de ervaring aan boord dat het belangrijkste is, uiteindelijk?

Persoon 2: Ja wat ook kan helpen is. Euh. Is bijvoorbeeld een goed onderhoudsprogramma. dat is ja. Alles wordt gedigitaliseerd en ze zeggen wel digitalisatie is een verbetering en een vermindering van uw papierwerk. Want dat is eigenlijk ja, er gaat misschien wat minder papier uit de printer komen, alhoewel checklijsten genoeg een andere dingens genoeg tegenwoordig. Je zit meer achter een computer, je zit ook veel achter de computer. Maar als dat goed gestructureerd is, dan kunt ge daar wel een systeem in maken en in krijgen. Ik heb nu bijvoorbeeld euh, geen onderhoudsprogramma meer. Vroeger op de zware lading was dat wel. En dan? Dan kunt gij ook ook op zee, kunt gij uw jobkes gaan plannen omdat dat op geregelde tijdstippen bepaalde jobs terugkomen. En dan kunt gij daar op anticiperen. Maar ge weet van ja, ik ga een haven aanlopen, dan moet ik daar morgen niet aan beginnen. Want ja, dan ben ik bezig mee aan te komen. Dus dan kunnen we daar nog wel beter een paar dagen daarvoor doen, ofwel nadien. Maar ja, dan krijg je natuurlijk weer kantoor op het dak, die dat zeggen: Ja, maar er staat hier op mijn computer. Mijn computers says no en gij hebt dat niet gedaan en hoe komt dat? Hoe

	komt dat? Dan begint de druk weer te komen. En daarbovenop en... Ik denk al, als er een goeie informatie stroomlijning zou kunnen zijn, denk dat het dan wel een groot deel van ons werk zou verlichten.
Robbe:	Dus als alles goed gepland zou kunnen worden?
Persoon 2:	Ja, dat is. We hebben nu. Euh ja. Ge hebt uw standaard drills bijvoorbeeld aan boord? Ge hebt dan nu u 3 die dat ge sowieso moet doen als ge 25% moet. Uhm, als ge 25% van de bemanningen wisselt. Aw abandon ship, fire en MOB. Daar bovenop doen wij 2, 3 extra per maand. Euh enclosed space en dergelijke. Maar aan de andere kant hebben wij ook. Dit is het enigste schip dat dan volgens, onder de ISPS valt. Komen daar ook nog eens 4 drills per maand bij wat dat volgens mij totaal overbodig is. Maar komt. Komt er weer bij. Komt er weer bovenop. Het is allemaal niet verplicht, maar uw werkgever eist dat van u. Dus je bent er dan weer mee bezig om die oefeningen te doen. En het rare is dat de frequentie van die drilles in mijn ogen wat te hoog ligt. Je kan er weinig aan doen met ...
Robbe:	De commerciële druk is er zeker? Te veel?
Persoon 2:	Van vroeger. Ja, met de kustwacht schip kan ik nu niet commercieel spreken omdat wij gedetacheerd zijn voor de kustwacht. Maar waar vroeger? Ja uh, zeker als ik stukgoed heb gedaan of kleinere ladingen van meerdere havens naar andere havens. En dan is de druk er wel om om te presteren. En die zware lading op zich die grotere modules dan was. Daar was de tijdsdruk niet zo groot. En daar waar, waren wij als schip vaak niet zo de de key factor. Het was meer of meer de wal die dat lading moest af hebben. Uh of zo, waar waren... Wij wel Gereed. Dat was geen probleem.
Robbe:	Dan gaan we nu een beetje meer over vermoeidheid praten. Zo is volgens u vermoeidheid een groot probleem in de scheepvaart.
Persoon 2:	Ja. Vermoeidheid is een probleem maar niet alleen in de scheepvaart. Het is gewoon. Gelijkaardig voorbeeld is de rij en rusttijden voor de vrachtwagenchauffeur. Die hebben wij uiteindelijk ook in de scheepvaart. Alleen is dat moeilijk voor ons om dat te handhaven. We hebben geen 9 to 5 job. We hebben onze wachten dat we moeten lopen enerzijds en anderzijds. Euh, kom je op verschillende uren aan op verschillende uren dat je vertrekt? Euh. Nu de taak van een eerste stuurman is eigenlijk te. Om die uren te managen en ervoor te zorgen dat iedereen wel aan zijn uren komt, aan rusten. Euh, ze schrijven voor dat je zevenenzeventig uren rust in de week hebben. daar. Daar werken we wel naar. Maar het kan al eens voorvallen zoals wij, we hebben nu de voorbije Job bij Pasen. De paasstorm gehad aan de Waddeneilanden. Er zijn meerdere calamiteiten geweest, twee containers overboord geslagen. Waar dat je achteraan mócht of een schip dat uit zijn roer loopt en niet meer kan sturen? Ja, dan zijt gij twee dagen bezig voordat u officieel werkschema totaal niet meer klopt. Maar ja, je vult de uren naar waarheid in. Euh, Maar ge zorgt er wel voor dat nadien uw recuperatie kunt pakken en u uren kunt... Compenseren is het dan niet, maar dat je dan wel efkes terug zoals we in Antwerpen wel eens zeggen, bijtrekken dat je terug een beetje op je plooi zit? Hebben we wel kunnen doen. We hebben een week volcontinu buiten gezeten en nadien hebben we bijvoorbeeld gezegd het eerste weekend: Mannekens. We doen alleen het strikt noodzakelijke en en daarbuiten nemen we rusten.
Robbe:	En vindt u dat die wetgeving errond vergenoeg gaand bijvoorbeeld die zevenenzeventig uur? In een ideale wereld gezien zou het, zou het nog beter kunnen?

Persoon 2:	Ik zou liever gewoon gaan slapen en af en toe zo op mijn laptop scherp kijken. Maar dat die in die tijd is er nog lang en natuurlijk, maar nu ik denk opzich dat dat uw wachten-systeem voor uw werkschema dat je aan boord hanteert en dat het perfect doenbaar is. Ik heb vroeger nog drie maand en half gevaren en en dat was perfect perfect te doen. OK, je hebt natuurlijk af en toe wel eens een minder momentje tijdens uw reis, maar dat heb je even goed als je naar de klas gaat. Dat je er zo even doorzit. Dus ik denk niet dat er aan een om het schema iets moet veranderen. Het is soms belangrijker dat uw werkgever zich eraan houd of rekening houdt met het wat er, wat er moet en daar worden vaak de kantjes afgereden van ja maar ge kunt toch nog wel efkes. En dat is dan ook soms de tussen job van de captain. Ja, hij is enerzijds een werknemer van het bedrijf. Maar anderzijds hij is ook vertegenwoordiger van de werkgever. Ja, dat de kapitein soms iets harder probeert door te pushen. Euh van komaan mannekes we gaan toch wel efkes voort. Ik heb dat geweten met het lossen van windmolenparken in Eemshaven. Euh. Volgens de. Het project, projectboek staat er dat er s nachts niet wordt gelost. De zware lading. Ik heb dat eigenlijk nooit geweten. Alleen de kapitein die wou perse toch dat we die ene paal toch die nacht in de pikdonkere stonden te lossen, wat levensgevaarlijk is. Ja, en dan ga de gij over uw werkuren. En dan moet gij uw rusturen weer eens gaan compenseren. Maar ging dan niet want ge ging gelijk weer naar zee. Komde op zee is slecht. Slecht weer dat toch nog voorspeld was. En daarboven op... Dan komt het commerciële weer naar boven. En dan wordt het de veiligheid, want uiteindelijk gaat over veiligheid, Komt de veiligheid in het gedrang? Nu. Het voordeel het voordeel nu is. Ik zit nu in de sleepvaart en dan kustwacht. Veiligheid is, is iets de prior. Wij hadden in principe... Wij hebben een sleep gehad van een van dat euh schip dat uit zijn roer gelopen was. Dat heeft Uhm veel langer geduurd dan gedacht. Waarom? Wij konden de sleep niet overgeven. Het weer was veel te slecht. Dus dan? Dan trekt gij de kaart veiligheid. En dan. Wij konden gewoon perfect onze wacht lopen. En op het moment dat erover gedragen werd en zorgen zo. Dan hebben we der. Kwam dat toevallig uit. Dat dan ergens op een wachtwissel moment was dat er meerdere mensen tegelijkertijd op de brug stonden en dan dek konden staan. En dus op dat vlak is dat wel goe, om nu bij de kustwacht te werken. Dan wordt de veiligheid in het commercieel, het commercieel is meer op de achtergrond verdwenen. Dat was vroeger wel heel erg.
Robbe:	Nu gewoon een beetje. Eigenlijk een beetje vragen over de oorzaken beginnen met informatie overload. Wat is volgens u de grootst oorzaken bij die informatie overload?
Persoon 2:	Grootste oorzaak is volgens mij ongelukken die gebeuren. Een ongeluk dat gebeurd. Waar denk je aan bijvoorbeeld de gasramp in Ghislenghien of zo, of op zee en of andere tanker die daar twee breekt of zo? Je krijgt er altijd nieuwe regeltjes bij. Er komen altijd checklistjes bij. Der wordt nooit gekeken van kijk: wat er bestaat dat kunnen we verfijnen of iets beter definiëren, waardoor dat ook eigenlijk hetzelfde blijft. Ongeveer grosso modo. Mits wat meer punten en komma's gericht op hetgeen dat toch dan is voorgevallen. Maar nee, dat doen we niet. We gaan ervoor zorgen dat er een checklist bijkomt, we gaan ervoor zorgen dat er regelgeving bijkomt waardoor doordat er weer certificaat bij komt waardoor dat er weer extra moet teruggekeken worden op bepaalde. Nu. Nu moeten containers gewogen worden en moeten containers goed vastgezet worden bijvoorbeeld. En toch vallen ze nog altijd overboord. Dus uhm ja. Ik denk voornamelijk ja. Dat wordt weinig proactief gewerkt om te kijken naar minder, minder papierwerk. Er wordt alleen maar gekeken van en vooral inspecteurs zijn daar een held in. Die komen aan boord en die zeggen: oh ja, dat dat en dat, ja, dat is niet goed. Ja, hebt gij als bemanningslid het recht om te vragen Ja maar waar staat datgene dat jij hier nu zegt. Ja, maar dat is een good practice, zegt die dan, good practices. Ja, een good practice is eigenlijk geen regeltje, is geen wet. Maar dat is toch iets dat als je dat toe dat dat

eigenlijk toch wel goed is. Maar dat is. Maar toch. Ja, dan beginnen ze van die dingetjes bijna uit te vinden om om op te leggen. Maar ge zijt daar dan ook weer mee bezig. En aandachtspunten die dat je nu hebt gekregen tijdens een uhm inspectie. Gade gij een volgende inspectie niet meer krijgen, want dat vinden ze wel weer iets anders. Een goeie inspecteur moet iets vinden, want dan is geen een goede inspecteur. En ja, ik denk dat daar wat schort. Het, Het bij creëren en niet zozeer kijken van wat bestaat er al? En kunnen we daar misschien beter maken?

Robbe: En denkt u dan dat er een eventuele oplossing zijn? Naast het natuurlijk proberen verminderen en het verfijnen vooral? Maar bijvoorbeeld zijn verschillende, uit mijn survey zijn er verschillende oplossingen gegeven door de mensen die antwoordden. En er waren bijvoorbeeld dat er gewoon een extra officier aan boord kwam die specifiek voor de administratie dient of zo van die oplossingen?

Persoon 2: Ik heb. Ik heb wel gehoord van een collega waar dat ik nu mee aan boord zit, de tweede machinist die had gevaren op een tanker en de eerste stuurman had daar eigenlijk alleen maar dagdienst. Die liep geen wachten meer, dus die had die dieje eigenlijk wat tijd om echt zo'n zich te focussen op administratie. En daar was inderdaad een extra stuurman aan boord om om in de wachten te lopen en zo. Uhm. Ik heb in het verleden ook eens de als quarantaine stuurman mee geweest. Dus extra stuurman die echt specifiek bezig was met quarantaine omdat wij naar Australië gingen. En de wetgeving in Australië is heel streng qua quarantaine en zeker ook wij gingen dan nog naar een natuurgebied erbovenop? Dat is te gek voor woorden, maar dat quarantaine gedeelte was maar een klein deel van mijn dag. Dus ik had tijd om ook de collega's op dat moment te helpen. Meer handen maken het werk lichter natuurlijk, maar dan gaat het commerciele weer spelen he. De centen business. Wat kost een extra stuurman. En euh, is uwe baas bereid om dat te gaan betalen om die daar neer te zetten? En ge hebt een safe Manning certificaat, een minimale bemanning aan boord en daar probeert de reder naar te werken. Want dat is kost die dat er niet is. Vroeger hadden we een marconist voor de GMDSS. Dat is ook al afgevoerd den doctoor is afgevoerd. Met een tijd is er dus iedereen euh, mondjesmaat weggekapt. Dus iemand extra. Ik denk dat dat zeker een meerwaarde is. Dat gaan wij wij zo maar niet krijgen. Bij ons aan boord op De Gardin was vroeger een bootsman, zo een echte een oeroude, Hollands bootsman die kon klussen doen en laten wat dat je maar wou? Maar dan waren er maar twee stuurlui en de kapitein. En nu? Nee wacht zeg ik het just. Nee, er was geen tweede stuurman. Er was alleen de eerste stuurman en kapitein, dus die konden alleen maar zes op zes aflopen. Dus dan kom jij weer in een systeem dat eigenlijk dat jij in de zes uur rust, dat je hebt dat je eigenlijk nooit zes uur rust kunt pakken. Want ja, je moet al opstaan, je moet nog gaan slapen. Moet douche eten, dus je komt nooit aan u zes uur rust. Dus dan hebben ze die bootsman, niet wegbezuinigd. Ze hebben die dan, omdat die met pensioen ging, hebben ze die daar af gelaten. Ze hebben een tweede stuurman in de plek gezet, waardoor dat de eerste stuurman, meer tijd heeft voor het onderhoud tout court en dat de veiligheidsmiddelen weer bij de tweede stuurman komen. Ja, er valt zeker wat voor te zeggen voor iemand extra. Maar die bootsman is weggevallen. En daarvoor zijn er dan wel goedkopere zeelieden in de plaats gekomen. Filipijne. Maar ik kan helemaal niet klagen over die jongens. Die zijn super gasten. Ik zou er elke keer voor tekenen als ik zo een gasten aan boord zou krijgen.

Robbe: Ok. Euh, dan nu over de oorzaak van vermoeidheid. Welke denkt u dat daar de grootste oorzaken zijn?

Persoon 2:	Ik denk de onregelmatige uren soms. Als gij een oceaan oversteekt dan kunde gij, daar zit in uw ritme hé en dan. En alhoewel dat ge ga uw kop moeten verzetten. Maar de ene keer slaapte een uur extra en de andere keer slaapte een uur meer. Of andersom, werkte is uurke minder. Of slaapte een uurke minder. Maar dat maakt ni zoveel uit. Het is meer in de in de de short sea, in die korte afstanden. Dat er enorm veel afwisselende uren zijn waar doordat u vast blok van rust, uw eigen bioritme totaal uit zijn lood worden geslagen. Ik, bij multra ship ook bijvoorbeeld al in de havendienst gewerkt bij de sleepboten in Antwerpen, Gent en Terneuzen en Vlissingen en ze proberen daar nu wel rekening mee te houden. Maar dat was vroeger moeilijk om om ons in een vast ritme te houden. Als gij elke keer weet dat gij s avonds om 9 uur moet gaan slapen omdat je om 3 4 uur s ochtends uit uw bed ga moeten omdat er dan een boot ga komen. Ja dan weet je dat, dan gaat gij uw eigen daar ook aan aanpassen. Ook al wilde gij ook misschien nog effe tv zien. Ja, dat ga je op da moment wel laten. Maar als gij elke keer die blok ziet verschuiven naar voor of naar achter, vooral naar voor, want dan komt de juiste uit u bed en hebde misschien juist 1, 2 Schepen geassisteerd. En dan zeggen ze ja, uw rustblok gaan nu in, want commercieel gezien komt dat voor de werkgever goed uit. Dat jij nu rust pakt, want dan kunnen gij van den nacht weer heel de nacht gaan draaien. Maar uw bioritme? Euh ja, dan kunde de weggooide dat, dat worden een hoop ellende die en die Kaptein die neem het dan wel& op voor zichzelf en ook voor de bemanning. Zeker voor de bemanning. Maar euh. Het begrip is soms ver te zoeken, maar daar komt het commerciële weer naar boven, terwijl dat u nu vermoeidheid. Ge zijt daar niet ene dag van onder de voet en ge zijt daar 2 3 dagen van onder de voet. De mensen in de havendiensten die zitten dan 2 weken aan boord, als gij dan na 3, 4 dagen van onder de voet zijn. Dat is al een kwart van de tijd dat je aan boord zit. Niet meer goed slaapt. Ik vind dat, dat er wordt nu al rekening mee gehouden. Er is op tafel geklopt en gezegd van mannekes. Ook van plannings-gewijs uit. Moet er gewoon gekeken worden van er moet geanticipeerd worden. En der komen weer op informatica, er zijn informatica systemen genoeg voor beloodsing en agentschappen en zo. Die zitten Allemaal op hetzelfde systeem laat die systemen met elkaar communiceren dat jij op tijd weet. ah ja, die boot die zit, die vaart nu het kanaal in. Die gaat binnen 2 dagen, gaat die in Antwerpen zijn. OK. Dat de planning daarmee rekening houdt en niet dat er gewoonlijk is gewoon op pionneke op een bord verzet wordt en dat er geen rekening wordt gehouden met de mensen die dat er een boot zit.
Robbe:	Dus een goeie oplossing zou kunnen zijn gewoon de planning, zorgen dat er een duidelijke planning is op voorhand dat mensen zich naar kunnen, een die rekening houden met het biologische ritme van een persoon. En daarnaast ook gewoon de werk en rusttijden respecteert en ook het commerciële er in kan betrekken, maar op een of andere manier?
Persoon 2:	De koopvaardij is. Ja, maar, daar probeert de kapitein altijd natuurlijk. Die probeert natuurlijk niet om 3 uur s nachts aan te komen en die weet dat natuurlijk ook dat hem zelf ook uit zijn bed moet. Dan met klein oogskes bij die loods moet staan en daarbij rekening houden dat dat hem waarschijnlijk de rest van de dag nog volop bezig ga zijn met douane en weet ik welke andere mensen dat er nog allemaal aan boord gaan komen. Dus geprobeerd. Als gij op een vrachtschip zit dan gaat gij proberen om om op een gunstig uur aan te komen of ge komt. Ik zal zeggen om 8 uur s avonds. Ge legt dan zijn de meeste mensen gepasseerd, dan hebde een normale nachtrust en de volgende dag kunde gij er aan beginnen aan het lossen. Maar er zijn momenten ook, da gij aankomt dat uw ramen open gaan en dat ze gelijk beginnen. En dan moet je weer gaan omschakelen. De kapitein heeft er toch ook wel een goeie hand in. Die kan dat wel een beetje manipuleren eigenlijk. Euh, om ervoor te zorgen dat dat er wel uitkomt. Hij doet dat vaak een beetje in zijn eigen belang. Wat ik zeg dat hem niet te lang of niet te vroeg uit zijn bed moet voor de loods.

	Om te beginnen, maar daarbij ook rekening houden met met zijn bemanning, want dat doen ze zeker. Dus euh. Planning planning is. Ik denk dat het de keyword is dan euh.
Robbe:	En dan nog een laatste vraag. De hamvraag: hoe sterk is volgens u het verband tussen informatie overload en vermoeidheid? En wat is uw visie over die twee aspecten gecombineert?
Persoon 2:	Ja, ik denk, moest de informatie overload beter gekanaliseerd kunnen worden. Dat je daardoor er kunt voor zorgen dat u werktijd beter benut kan worden en dat je van hop naar her moet gaan lopen en eigenlijk ja, de ziel uit uw lijf moet lopen om alles gedaan te krijgen in uw werktijd. Of in het slechtste geval je slaap daarvoor moet gaan laten om dingen af te hebben die dat af moeten zijn. Denk ik een goeie kanaliseren. Daar komt het woord planning weer naar boven. En als je daar een goeie, goeie goeie procedure zet een goeie draaiboek hed euh. Natuurlijk Een deel van die planning ligt ook bij de bemanning zelf natuurlijk. Euh. Als je een goeie goeie eerste stuurman kapitein hebt die dat rekening houdt met de planning aan boord, dan kan dat geen dat er extra bovenop komt een overload gemanaged worden in de mate van het mogelijke. Want dat is soms niet altijd even goed te behelzen. En ja, ik heb. Ik heb een bedrijf gehad dat een rust werktijden systeem had dat synchroniseerde met kantoor. Vanaf dat er een rood vlaggetje stond dan hingen gelijk aan een telefoon. Maar dat is misschien het. Het slechtste voorbeeld omdat, Ja, zelfs als de machinist. Want dat was dan vooral voor de machinekamer, de avond tevoren om 3 uur al al stopte en eigenlijk om dan ik zal maar zeggen om 10 uur nog even een wacht rondje deden. En dan terug in rust ging en vanaf er s nachts een alarm ging dan ging die gelijk in rooie rooie tijden. En die hield dan geen rekening met de rust die dat ge er voornam en wij hadden. En dan zijn de computersystemen weer niet goed. Ik denk dat soms ook computersystemen een beetje. Het, ja, wordt als te positief aanzien. Euh, alles moet gedigitaliseerd worden, maar ik daar straks ook al gezegd ik denk dat papierwerk daardoor niet geminderd is. hooguit hetzelfde gebleven, maar ik denk soms wel zeker vermeerdert. Euh zoals ik zei. checklijsten die daar bijgekomen zijn. Procedures die erbij gekomen zijn, extra drills die erbij gekomen zijn en daar wordt weinig proactief gewerkt. Er moet eerst iets gebeuren voordat er een nieuwe regel komt en dan komt die nieuwe regel. Maar dan komt er vaak ook extra werk bij en dan. Dus ik denk als ge begint aan boord dat jij een goeie werkschema hebt en dat er in dat werkschema een goeie planning is opgesteld door de bemanning, door uw eigen, als stuurman zijnde voor uw eigen job, en als u meerderen iets vraagt dat ge dat toch wel kunt bijpakken en dat dat niet zoiets is: Wanneer ga ik dat nog moeten doen? Dan hebde al een goeie start gemaakt. Maar ik denk dat euh. Van hoger af dan meer IMO enzo geregeld dat er daar wel meer kan geregeld worden. Dat dat de fatigue, de vermoeidheid, beter gekanaliseerd kan worden. Want de regels die er zijn, die zijn goed. Maar ze zijn moeilijk te handhaven als je ziet wat je allemaal bord krijgt.
Robbe:	Ik denk dat ik hierbij ga laten. U bent zeer hartelijk bedankt.

Derde interview

Medium: skype

Robbe: Ik zal beginnen met het interview. Ik ga eerst vragen naar wat basis informatie. Wie bent u? Waar heeft u gewerkt? Hoeveel ervaring heeft u en op welke type schepen**?**

Persoon 3: Ok goed, Ik heb zeevaartschool gedaan. Waar dat je nu mee bezig bent, veronderstel ik. Ik ben uitgekomen als aspirant in 1975. 66ste promotie dus dat is een tijd geleden. Dan heb ik ongeveer 12 jaar gevaren op de Belgische koopvaardij, altijd onder Belgische vlag, Belgische kapitein, Belgische bemanning. Ik heb meestal gevaren op die federals naar die grote meren in Noord Amerika. Dat is het grootste gedeelte van mijn carriere geweest. Daarbuiten heb ik ook gevaren op multi purpose schepen, een jaar of 2 op de sherpal, dat was dus wereldwijd tramping. Zuid Afrika, China, noem maar op. En dan heb ik ook nog een aantal maanden op RORO ferry, Cobelfret ferry's gedaan tussen Antwerpen en Harich. Dat is ongeveer mijn carrière. Ik heb dat ongeveer 12 jaar gedaan. Van cadet tot 1ste stuurman. Ik ben gestopt met Belgische koopvaardij op het moment dat de Belgische koopvaardij is beginnen uitvlaggen. Dus mijn toekomst bij Belgische koopvaardij was niet zo rooskleurig. Dat was ja, ik zou wel kapitein geworden zijn, maar dan met een buitenlandse bemanning. Daar had ik totaal geen zin in. En natuurlijk op dat moment, toen mijn eerste zoontje net geboren was, kreeg ik mijn oproep voor het loodswezen. Dus had op geen beter moment kunnen komen. En ik ben dan gedurende ongeveer, ja, meer dan 30 jaar rivierloods geweest. Ik heb dus 2 zonen die zijn groot. En ik ben tijdens mijn loopbaan als rivierloods heb ik zeker een jaar of 15 ook lesgegeven aan leerling loodsen. Vooral mijn specialiteit was reglementen en ik heb ook als gast docent op de hogere zeevaartschool les gegeven, nu nog altijd voor de commerciële yachting. En ik geef ook les bij de antwerp sailing academy aan jachtmannen. Ik heb ook een tijd cursus gegeven aan brabo, leerling dokloodsen. Daar heb ik u gisteren avond mijn cursus van opgestuurd.

Robbe: Dat is dat lang document. Ik heb die kortere bekenen maar nog niet die lange.

Persoon 3: Print dat niet af want tis meer 300 bladzijde. Maar misschien zit er iets interessants bij dat je kunt gebruiken. Als je er vragen over hebt mag je mij altijd contacteren. euhm. Dus nu ben ik een jaar of 2 met pensioen. Maar ik ben nog altijd geïnteresseerd in varen. Dus voor mij is varen zowel een beroep als hobby geweest. Dat is de ideale manier om hobby met een beroep te combineren. Het lesgeven beschouw ik puur als hobby.

Robbe: Dus u bent nog altijd actief in het lesgeven maar het effectief varen is...

Persoon 3: Ja, ik heb zelf nog een zeilboot. Toen de kinderen nog klein waren gingen we vaak zeilen samen. Nu is dat natuurlijk, met mijn echtgenote en ik. En dan beperkt zich dat tot ergens naartoe varen en ten anker gaan en relaxen. Zo dat is ongeveer wat ik gedaan heb. Voor de rest, euhm, als ge nog iets moet weten. Hebt gij nog vragen?

Robbe: Over u persoonlijk momenteel niet. Het belangrijkste is gezegd.

Persoon 3: Ahja, in mijn vrije tijd ben ik ook actief als vrijwilliger telkens als de tallship race naar antwerpen komt. Ben ik liseason officer en zo, meestal tot nu toe was het altijd op het zeilschip mir van sint petersburg van rusland. Dat was om dat mijn echtgenote russisch

	is. Dus zij gaat dan meestal met mij mee en dan doet zij het woord want zij kan het in het russisch en ik ni. Maar dat is ook puur hobby. Ik heb ook gevaren op vierkant getuigde schepen onderandere als instructeur op de royal clipper met yachtmannen aan boord. Zo een paar keer en in mijn jonge tijd als officier nog op de eendracht, een Nederlands zeilschip. Dus zeilen is ook een hobby. Dus ge ziet ik zit in het varen.
Robbe:	Ok. Euhm. Dus we gaan beginnen met de eerste vraag. Dus het onderzoek gaat over *information overload* en vermoeidheid en de interactie tussen de twee is.
Persoon 3:	Ik heb u vragenlijst ingevuld, nu dat is een tijd geleden. Ik herinner mij niet meer welke vragen dat je gesteld hebt en welke antwoorden ik gegeven.
Robbe:	Daar staat dit interview los van. De vragen zijn geïnspireerd door de survey maar je moet het niet meer herinneren.
Persoon 3:	Ik heb daar een hele boel ideeën over en dan vooral als standpunt als loods. Ook wel als stuurman maar vergeet niet, ik heb mijn tijd als stuurman. Ik heb de tijd nog gekend dat je alleen een radar en sextant had.
Robbe:	Dat is niet erg ik heb al verschillende type personen geïnterviewd dus.
Persoon 3:	Ik moet wel de moderne evolutie van de navigatie instrumenten gevolgd en mee gemaakt als loods. Dus ik ben begonnen als leerling loods op de kusterkes die nog op een magnetisch kompas vaarden. En een automatische piloot op een magnetisch kompas. En ik ben gestopt met mijn eigen laptop waar ik al die informatie had van AIS en noem maar op. En ik heb mij in mijn carrière als oudere loods moeten aanpassen aan die moderne tijd. De jonge loodsen zijn er mee opgegroeid en die zijn als kinderen, zijn die beginnen spelen met van die computer spellekes enzo. En die zijn dus heel vertrouwd met computers. Ik heb dat moeten leren als loods. En dat is wel een handicap. Ik heb er meer en meer last van gehad dan mijn jongere collega's. Als ik mijn laptop gebruikte, dus dat was een laptop met ecdis op, met AIS op, met een hoop informatie op. Ik moet zeggen dat ik die ongeveer 1/3 van zijn capaciteit gebruikte gewoon om dat de rest mij te veel was. Jongere loodsen die meer vertrouwd er mee waren die spelen er mee. Dat is een groot verschil. Ik heb gemerkt als we die laptops voor de eerste keer kregen dat wij mij er mee leren werken. Wij hebben zo een namiddag training erop gehad. Of een dag. Dat was een voor en namiddag en dan was het trekt je plan. En dan dat leren... de allereerste reizen dat ik het gebruikte heb ik een paar keer verschoten want ik was zo druk bezig met mijn computer, mijn laptop, dat ik vergat te kijken door het venster. Dan kom je ineens voor verrassingen te staan. Gelukkig is er niets verkeert gegaan. Maar dat is toch iets waar dat je met moet leren omgaan. Ik voelde dat van jongere collega's die er mee opgegroeid.
Robbe:	Dus u heeft het dan al is mee gemaakt. Zijn er ook ooit gevolgen door geweest? Dat u effectief iets vergat zoals uit het raam kijken zoals u daarnet zei. Zijn er nog andere gevolgen geweest?
Persoon 3:	Ja, ik, als ik les gaf aan mijn leerling loodsen dan drukte ik er altijd op, als loods en ook als stuurman en kapitein, dat geldt voor iedereen. Je moet dus gebruik maken van al de hulpmiddelen die je aan boord hebt. Dat wil dus zeggen voor een loods: uw laptop

waarop je al je informatie op hebt, de radar van het schip waar dat je ook veel informatie hebt en het venster waar dat je door kijkt. Waar door je met je eigen ogen ziet. En als je niet die 3 elementen, alle 3 gebruikt, gaat je vroeg of laat problemen hebben. Dus ik zo is een jonge 3de stuurman gekend aan boord van een schip. En heel de reis van vlissingen naar antwerpen, keek die nooit door het venster. Die zat altijd met zijn kop in de computer. Ik ben er naast gaan staan, ik hem een tijd geobserveerd en dan vroeg ik aan hem: zeg mister mate do you know wat een estimated position is? dus gegist bestek. En hij bekeek mij zo heel achterdochtig. Hij begon heel diep na te denken en toen zei hij heel voorzichtig: mister pilot, is this were you don't really know where you are? Exact, juist. Dan legde ik uit, toen ik zo oud was als hij, 3de stuurman, kwam ik aan boord van de oude federal saint laurents. Die kapitein had nog gevaren tijdens de oorlog. En die zei toen tegen mij als jonge stuurman: stuurman, vergeet niet, navigatie is een kunst. Dan zei ik tegen die jongen. Ik heb ooit, toen ik zou oud was als jij, een reis gemaakt van Antwerpen naar montreal in de winter. En wij heel de oversteek van de atlantic nooit de zon gezien, nooit de sterre gezien. Wij zijn dus de atlantic overgestoken op puur en alleen gegist bestek. Dan bekeek die mij met koeie ogen en zei die: maar loods dat kan toch niet, hoe is dat mogelijk? Zeg kijk die kapitein zei mij: navigation is an art. En die kwam 2 keer per dag op de brug en gedurende een kwartier bekeek die hem de golven en draaide die zich om en zei die tegen mij: stuurman pak als snelheid 12.6 knopen en pakt 5 terug naar stuurboord. En die was terug naar beneden. Na een dag of 10 varen, de kust van canada bereikte. Zette we onze radar op maximum bereik en dan probeerde we met Decca. Ik weet niet of dat je dat Decca systeem nog kent.

Robbe: Ik weet ongeveer hoe dat het werkt.

Persoon 3: Dus dat was met die rode, groene en paarse lijnen op de kaart. Daar kon je die meter bekijken en dan wist je waar dat je in de lane dat waart. Maar gewist niet in welke lane dat je was dus met enkel een gegist bestek moest je dat weten, bepalen in welke lane dat je waart. Dus de twee in combinatie probeerde je een positie te krijgen en kan constateerde we dat we 15 mijl achter onze gegiste positie waren. Dus dat was na 10 dagen een uur varen verkeerd. Die jongen wou mij niet geloven. Dus kijk dat is het verschil, die kapitein, een oude zeeman vindt zijn weg met de natte vinger. Nu wordt er op een totaal andere manier gevaren. Nu wordt er in het midden van de Atlantic gevaren alsof je op de schelde zit. Tot op een meter nauwkeurig. Als wij indertijd met onze sextant een positie namen en als we 5 mijl, we wisten meestal niet hoe nauwkeurig we waren, maar als we er 5 mijl vanaf waren, waren we heel fier. Ooit als stuurman heb ik ten anker gelegen aan de monding van de Mississippi en dan ik een radar positie van een vuurtoren, een exacte positie. En we lagen er al een week ten anker en ik verveelde mij en het was volle maan. Ik ga is een stellaire nemen dus ik pak de sextant en in perfecte omstandigheden, een magnifieke horizon, een stil liggend schip, geen deining of niks dus je zou fantastisch nauwkeurige positie moeten krijgen. Wel vergeleken met mijn radar positie kwam ik op een halve mijl verschil. Een halve mijl is nog altijd een kilometer en ik was zo fier als een gieter. Kijk eens hoe nauwkeurig mijn positie is. Dus een sextant positie kan u helpen met een oceaan navigatie maar voor kust navigatie is het totaal niet nauwkeurig genoeg. Dat is een totaal verschillende mentaliteit, toen en nu.

Robbe: Maar heeft dat ook een beetje te maken met de druk die vanuit de rederij komt? Omdat ze gevolgd worden of gevolgd kunnen worden.

Persoon 3: Dat komt er ook nog eens bij. Met AIS die nu opgevangen wordt door de satelliet, weet de reder ten allen tijd waar dat je zijt. Vroeger was dat de job van de 2de stuurman, om

	een voyage report te maken. Als we gecharterd waren aan die snelheid en haalde wij die snelheid niet dan moest de rederij een boete betalen. Moesten wij een paar uren stilliggen om machine te repareren werd dat ook afgetrokken. Wel toen ik 2de stuurman was, hebben we ooit 8 uur stil gelegen voor het machine te repareren. Die charter heeft dat nooit geweten. Want wij hebben onze positie zodanig aangepast dat uitkwam. Een goede 2de stuurman heeft altijd enkele mijlen in zijn schuif liggen. Dus wij gaven onze positie door maar ja zij konden dat niet na kijken dus met andere woorden. Dus wij pasten onze snelheid aan, de volgende dag vaarden we sneller en uiteindelijk na een paar dagen was dat verschil opgelost. Niemand heeft ooit is geweten. Nu is dat volledig verleden tijd. Nu zitten ze echt op uw vingers te kijken. En als er een schip in het suez kanaal aan de grond loopt dan weet heel de wereld dat 5 minuten nadien, dat die aan de grond ligt.
Robbe:	Nog iets terug over die overload. Voelde u zich daardoor meer gestresseerd of vermoeid of...? Wat is uw gevoel daardoor?
Persoon 3:	Wel kijk, euhm, zeker... als je nu een oceaan oversteekt als stuurman zijnde hebde geen stress. Je komt 1 keer per week een schip tegen dat je van ver ziet aankomen en dan roep je die op op de VHF om toch eens een babbeltje te doen. Het groot gevaar is stel je in slaap valt. En dat hebben wij zelfs als loods ook gehad. Op de schelde hebben we heel druk verkeer dus je zit zodanig met de adrenaline dat in slaapvallen niet gebeurd. En toch tussen Terneuzen en Vlissingen hebben we een enigste lang recht stuk op de schelde. En als je dan op een klein kusterke vaart aan 8 knopen door het water tegen stroom, schiet daar nog 6 knopen van over. Dan duurt dat een half uur, 3 kwartier bijna wanneer je uiteindelijk nog eens van koers moet veranderen. Dat is de moment waar dat je zelfs als loods moeite moet doen om niet in slaap te vallen. Dat bestaat. Langs de andere kant als je aan de sluis komt en er zijn een paar vertrekkers en een schip uit deurgangdok, dan moogde nog moe zijn, dan gade zeker ni in slaap vallen. Omdat je zodanig onder stress en adrenaline zijt dat je geen andere geen andere keuze hebt.
Robbe:	Dus het maakt je meer wakker...
Persoon 3:	Ja, natuurlijk ge moet wel zorgen dat je niet oververmoeid geraakt he. Dat is het voordeel dat wij als rivierloods hadden tegenover stuurlui tegenwoordig. Zeker nu met die coronavirus dat die mensen geen verlof kunnen krijgen. Die zitten dus maanden en maanden aan boord zonder aan de wal te kunnen gaan, zonder ontspanning. Er gaan sowieso ongelukken van komen. Dus de stress die je daar oploopt dat is toch wel ongelofelijk. Er is een verschil tussen mijne tijd op de koopvaardij en uwen tijd die zal komen. Mijn eerste reis die ik gemaakt heb na de zeevaartschool was, ik ben onmiddellijk vertrokken als 4de stuurman, omdat ik tijdens de zeevaartschool de vakanties ben gaan varen als cadet en ik had al 5 maand vaartijd bijeen gesprokkeld en ik ben op het zelfde schip vertrokken als ik de zomer ervoor als cadet gevaren had. Ik ben direct vertrokken als 4de stuurman. Ik heb 1 reis gedaan als 4de stuurman maar die heeft wel 11 en halve maand geduurd. Dat was in die tijd niet abnormaal want dan hadden wij contracten van 9 maanden maar elke keer als je in Antwerpen kwam, begon dat contract opnieuw te lopen. Elke keer als je in Antwerpen kwam had je de kans om af te monsteren. Monsterde niet af dan begonnen die 9 maanden opnieuw. Niet heel lang erna is het 6 maanden geworden. Ik heb reizen van 7 maanden, 9 maanden. Nu is dat niet meer normaal, nu spreken ze meer van maximum 3 maanden. Terwijl die filipino's, er zijn niet alleen matrozen maar ook Filipijnse stuurlui, dat die gemakkelijk 11 maanden aan boord blijven. Met dat verschil dat wij op de schepen waarop ik heb gevaren, multi purpose en bulk

	carriers die ook als general cargo vaarden, wij bleven soms een week in de haven liggen. En als je dan het geluk hebt dat ze snachts niet laden of losten dan hadden wel wat vrije tijd in de haven. Wij konden ons ontspannen in de haven. Mensen die tegenwoordig op tankers en container schepen varen, hebben die mogelijkheid niet meer. En dat is onwillekeurig... heeft dat zijn resultaten. Ik ben vertrokken op een schip, mijn eerste schip was een schip met 36 bemanning. Mijn laatste schip was met 19. Dat is ook een heel groot verschil. Nu ik heb geluk gehad om altijd onder Belgische vlag, onder Belgische bemanning te varen want de volgende stap was met 19 man maar met Filipijnse bemanning. Dus had ik blijven varen dan ik kapitein geweest met Russische stuurmannen of .... en Filipijnse matrozen. En dan beginnen ook de taal problemen. De problemen van verschillende achtergronden. Dus euhm, nu moet ik oppassen, maar een moslim denkt anders over het leven dan wij.
Robbe:	De culturele verschillen spelen mee, de taal speelt mee...
Persoon 3:	Niet alleen de taal maar de cultuur achtergrond speelt mee. Een Indiër kunde niet snel geëxciteerd krijgen want die is een fatalist en gaat het verkeerd dan gaat het verkeerd. Dat zijn allemaal dingen die stress mee brengen. Ik heb als jonge loods, heb ik schepen geloodst met kapiteins aan boord die heel hun carrière gedaan hebben met hun eigen bemanning, eigen nationaliteit. En die dan ineens kapitein werden onder vreemde vlag en onder vreemde crew. Die mensen waren zo ongelukkig dat ze maar zijn konden. Die waren blij dat ze een keer deftig met een loods konden, een deftig gesprek houden. Want met hun eigen bemanning konden ze dat niet doen. Schepen waarop ik op gevaren heb, meestal op die federal schepen. Wij hadden dus Belgische bemanning, er waren wel een paar Spaanse matrozen bij, maar iedereen werd betaald volgens Belgische normen en kreeg vakantie normen. Maar ik heb ooit nog van een kapitein gehoord waar ik nog als 1ste stuurman mee gevaren had. En die was een paar jaar voor zijn pensioen en die dacht er niet aan om een job aan de wal te zoeken. Dan vroeg die loods aan die kapitein: hoe gaat het kapitein? En hij zei: Ik heb een volledige Zuid-Koreaanse bemanning waarvan de chef mecanicien en de marconist een beetje Engels kunnen. Dus dat was een kapitein die geen woord kon spreken met zijn 1ste stuurman. Terwijl dat wettelijk iedereen Engels moet kunnen. Dat was dus niet het geval. En kunde u voorstellen? Ik weet niet of dat je de sint Laurents seaway kent in Noord-Amerika?
Robbe:	Ik weet waar dat het ligt maar nog zelf niet geweest.
Persoon 3:	Dat is dus van montreal naar duluth is het een week varen. En je gaat 200 m de hoogte door al die sluizen en kanalen en meren. Als je daar als niet deftig met uw eerste stuurman kunt praten dan gaan er dingen verkeerd. Dus dat zijn bijkomende problemen die enorm veel stres geven.
Robbe:	Ok, de volgende vraag. Is volgens u *information overload* tegenwoordig op de brug een groot probleem in de scheepvaart?
Persoon 3:	Ja, zeker en vast. Dat heeft altijd bestaan maar nu met de reductie van de bemanningen nog meer. Want ze nemen personen af van het schip, maar je moet altijd maar meer en meer doen. Ik heb is ooit de schelde opgevaren met een duitse kapitein. En die zei tegen mij in het begin van die wetgeving, die security en alles, die ISPS of zoiets. Dus die kaptein zei tegen mij: mister pilot, they increase the security en they decrease the saftey. Dus in de haven moesten alle deuren opslot zijn. Dat moest gecontroleerd worden. Dat was

	tegen terrorist aanvallen, maar ondertussen namen ze personen af en die stuurman die verantwoordelijk was voor die security, was meer bezig met zijn security dan met zijn navigatie. En dan zijn we verkeerd bezig. En dat is een hemels groot probleem. Dat is een probleem dat ik niet gekent heb, op mijnen tijd dat ik vaarde. Maar dat ik dus nu wel hoor van de kapiteins die ik als loods tegenkwam. Die kloegen daar enorm op. Nu die kapiteins hebben zich ondertussen ook aangepast. Die kapitein die ik in het begin als jonge loods tegenkwam die met vreemde bemanning vaart, die was zo ongelukkig als het maar zijn kan. Maar naar mate de jaren vorderde zag ik dus kapiteins die hun carriere begonnen waren met een multi culturele bemanning en die nooit iets anders gekent hebben. Die zicht hadden aangepast en die terug wel gelukkig waren. Alluwel ze wel op een andere manier vaarden als wij in onze tijd. Ze hebben zich aangepast.
Robbe:	En wat is volgens u de invloed van moderne technologieën zoals ecdis en de constante verbinding met rederij? Wat heeft die voor invloed? Is dat positief of negatief?
Persoon 3:	Er zijn zowel positieve als negatieve dingen aan. Vroeger in mijne tijd in het begin toch. Was de kapitein, schipper naast god, ik heb nog een tijd gekend dat een kapitein contact moest houden met de rederij per telegram. Dan kon dat een dag 2-3 duren voor die antwoord had. Nu is het telefoon opnemen en je hebt direct contact. Maar het nadeel is dat ze van de bureau ook rechtstreeks naar de kapitein kunnen bellen en dan heel verbaast zijn als om 3 uur snamiddags de stuurman zegt: ja maar de kapitein is aan het slapen. Oee is die aan het slapen?! Ik ga nu een ander voorbeeld geven, een typisch... ik was ooit op een schip, vreemde vlag, poolse kapitein. En wij moesten naar de zandvlietsluis. En de zandvlietsluis was nog niet klaar dus ik vaar de sluis voorbij, ik draai om. En ik wil terug en zwaai om naar de sluis te gaan. Het moment dat ik begin te zwaaien krijgen we een blackout, geen machine meer. Kapitein wat gebeurd hier? Bel naar machine! ondertussen zit je te drijven. Ik nader de rode boeienlijn. Zeg, kapitein standby anker van voor. Gelukkig stond er bemanning van voor standby. Het moment dat we door de boeien lijn gingen zij ik lets go anker. Dus ik ga verder en ik kom stil. Ik weet niet of aan de grond lag maar het zal niet veel geschild hebben. Op dat moment zeg ik tegen die kapitein: hoe zit het met uw machine? Ah zegt hem: ik weet het niet. Zeg kapitein wat denkt u om sleepboten te vragen? euhm ja dat is misschien het veiligste. Ik roep de sleepdienst op. Zeg jongens stuur eens 2 sleepboten want ik zit hier met een blackout. Ik zei niet dat ik aan de grond lag want ik wist het niet op dat moment. Maar natuurlijk wouden die slepen niet vast maken tenzij loyds open form. Captain, are you prepared to sign loyds open form. Die kapitein wist het niet en gaat naar beneden om met de rederij te bellen. Dat is natuurlijk het moment om naar de rederij te bellen. Op dat moment moet die kapitein dat zelf beslissen. Die komt terug naar boven, allez goed, they advise me to take not loyds open form but take normal contract. Die sleepboten weigeren natuurlijk he. Meneer kapitein, jij ligt hier in een lastige situatie, we accept only loyds open form. Ik zeg tegen die kapitein: kijk, je hebt geen keuze, neemt gij geen sleepboten vast dan begint straks het begin van de eb. Dan gaan we zo aan de grond en heb je schade aan het schip. Nu kan je er nog goed van af komen maar anders ga je zeker schade hebben. Uiteindelijk accepteert hij open form. We gaan naar de anker plaats en drop het anker op de ankerplaats. Dan krijg ik bericht van centrale zandvliet of ik nog naar de sluis ging. Mag ik nog naar de sluis komen? Normaal gezien als er een incident is, moet er eerst een inspecteur komen of het schip nog in orde is. Nee zeggen ze, gij moogt nog naar de sluis komen. Maar ik heb geen machine. Als je beslist om met sleepboten te komen, geen probleem, je kan komen. Dus ik vraag aan de kapitein of hij aan de agent kan vragen of dokwerkers al klaarstaan om direct te beginnen. Of kunnen we hier eerst wacht om te repareren. Dus ik adviseer aan die kapitein neem is informatie en beslis dan wat je wil

doen. Ah nee we nemen 2 sleepboten en met doodschip gaan we naar de sluis. Dat was voor mij de omgekeerde wereld. Langs de ene kant bij open form moet het aan de rederij gaan vragen maar langs de andere kant iets dat niet dringend is, dan beslist hij zelf. Dat was voor mij totaal de omgekeerde wereld. In mijn ogen was die kapitein een slechte kapitein. En dat is de voor en de nadelen van communicatie. Dat de kapitein constant iemand over zijn schouder heeft die mee kijkt. En dat hem ook schrik heeft zelf initiatief te nemen. Terwijl hij als kapitein hij de enigste is die verantwoordelijk is. Zowel positief als negatief. Moderne navigatie middelen heeft zijn voordelen maar er wordt tegenwoordig ook op een andere manier gevaren. Ik heb als 3de stuurman, de eerste satelliet navigator aan boord gekregen, experimenteel instrument, was nog niet op de markt. Dat was in 1976 kregen wij de eerste satelliet navigatie instrument aan boord. Dat was een insturment dat was zo groot als een kast van 1.5m op 1.5m breed. En er waren toen al enkele satellieten in de lucht en wij kregen als we geluk hadden zo 3-4 posities per wacht. Dus om het uur ongeveer, dat was niet regelmatig. En wij hoorde de satelliet ook overkomen en als we die hoorde overkomen, moesten we naar die computer gaan. Moesten we de gegiste positie ingeven, de snelheid intikken, de kompas koers, de hoogte van de antenne boven het water. En dan had je zo een wereldkaartje, dan heb ik voor de eerste keer geconstateerd dat zeeniveau niet overal het zelfde is. Dat het met putten en bulten is. En dan moest de computer een kwartier reken en dan kregen we een positie van een half uur ervoor. Dat was de eerste satelliet navigator. Daarna vroeg de rederij aan de kapitein om er een rapport over te maken. Die maakte een rapport van 12 bladzijde lang. En zijn besluit was: het is goed instrument maar het zal nooit onze sextant vervangen. Binnen de 2 jaar had elk schip van de rederij een satelliet navigator van 30 op 30 cm. Zo snel is dat gegaan. Nu heb je dus GPS die continue een positie geven. Dat maakt dat ze nu anders varen dan in mijnen tijd. Wij wisten dat onze navigatie niet nauwkeurig was. Wij hielden daar rekening mee. Wij hielde voldoende reserve. En nu varen ze op het midden van de Atlantic op een meter nauwkeuring. Wat totaal zinloos is. Ik heb een tijd mee gemaakt dat we een reis naar China deden en we staken de Indische oceaan over. En aan de maldieven moesten we dus tussen die eilandjes door mikken. Eilandjes die heel laag op het water liggen, die ziet je niet op de radar. Er stond 1 vuurtoren. Ik was toen 2de stuurman. Ik had de radar opgezet om een positie te nemen met die vuurtoren. Komt de kapitein op de brug en klak zegt die, radar af: kunde gij ni zonder radar varen? En ik mocht mijn peiling nemen, peiling met verzeiling om mijn positie te bepalen. Om schoon tussen 2 eilanden te varen. Dat zou je nu niet meer mogen. Dat je de radar durft af te zetten dan krijg je van alles naar je hoofd geslingerd. Dat is een verschil naar navigatie toen en nu. Dat maakt ook dat je bijvoorbeeld in de Noordzee, iedereen gebruikt hetzelfde waypoint. Dat je in het midden van de Noordzee een concentratie aan schepen krijgt omdat ze allemaal de zelfde koersen volgen. Dat hadden wij, in onze tijd, met ons gegist bestek want wij vaarden direct verschillende koersen enzo. Dus dat is een nadeel. Bij die cursus die ik u gegeven heb, die ik gebruikt heb voor de brabo dokloodsen, is er onder andere een aanvaring tussen een passagier schip en een container schip in de traffic seperation voor de Belgische kust. Daar waar dat de afslag naar Antwerpen is. Dat was dus een concentratie van ongeveer 9 schepen die allemaal ongeveer tegelijk ongeveer op het zelfde punt waren. En ongelofelijk maar waar. Maar je kan het zien in het rapport. De 2de stuurman aan boord van het passagierschip, een cruise schip met honderden passagiersschip, was de enigste officier op de brug en hij was bezig met het logboek invullen. Die heeft een aanvaring gehad met een container schip. Hij heeft niet vertraagd dus dat zijn dingen die totaal.... daar zijn een hoop dingen verkeerd gelopen. Waarom zat die officier alleen op de brug van dat passagier schip? Waarom heeft die niet op voorhand vertraagd als je ziet op de radar dat je met 9 schepen tegelijkertijd gaat? Waarom niet vertragen? De grootste oorzaken van aanvaringen nu hebben 2 redenen. Dat is overdreven snelheid en slechte uitkijk. En beide zijn menselijke fouten. En er zijn

	heel veel mensen die dat niet beseffen. Ik hamerde er op, ook op de rivier. Sommige van mijn collega's zegde: ja, kanaal 12 is zo druk dat je geen tijd hebt om iets te zeggen. Zeg als het zo druk is op de VHF, betekent dat er veel schepen zijn dus vertraag eens. En dan hebde opslag tijd genoeg om te zeggen wat dat je moet zeggen want je vaar veel tragen en je hebt tijd om te wacht tot een andere zijn zeg heeft gezegd. Ik ben ooit een kapitein tegengekomen. Een Duitse kapitein vertrokken Antwerpen met een containerschip en die zei, euhm, ik hoorde hem tegen zijn stuurman zeggen dat ze in Felixtown moesten ten anker gaan want ze gingen een uur of 4 te vroeg zijn. Ik zeg kapitein wat is uw full speed op de rivier? Hij zei: 16 knopen. Maakt u dan golfslag? Ah ja loods, met 16 knopen maken we toch wat golfslag, we moeten uitkijken naar binnenschepen. Zeg kapitein, ik heb u juist dat je te vroeg bent, mag ik voorstellen dat we tegen halve kracht de rivier afvaren. Die bekeek mij met zo een grote ogen en zei: mister pilot are you willing to do this? Zeg captain, you are the captain, you decide the speed. I am only advisor on board. If you tell me we go this speed then we go this speed. Unless it isn't safe then I will tell you. But your collegues? Never mind my collegue. En ik weet dat sommige van mijn collega's graag snel thuis willen zijn: volle kracht kapitein. Maar ik ben dan de schelde afgevaren op halve kracht. Ik was een half uur later in Vlissingen. Veiligheid eerst. Er was dus geen enkele reden om volle kracht te varen. Integendeel! Daar moeten veel mensen de klik maken dat uiteindelijk jij die zijt die in controle is, niet de machine.
Robbe:	Dan ga verder met vragen. U heeft ze wel deels al beantwoord. Is volgens u vermoeidheid een groot probleem in de scheepvaart?
Persoon 3:	Ja, kijk maar op youtube, daar zie je schepen die recht naar de kust varen zonder te stoppen, volle kracht op de stenen loopt omdat de bemanning in slaap is gevallen. Gebeurd regelmatig. Niet zo heel dikwijls, maar ... of een schip dat een verkeerde route neemt en ineens ziet hij niet onder de brug door kan. Magnifiek youtube filmpje. Dat zijn dingen die gebeuren. Nu tegenwoordig alles wat gebeurd staat op film. In onze tijd konden we er nog altijd een draai aan geven. Nu is dat volledige verleden tijd. Ook de schepen hebben nu een zwarte doos aan boord. In mijne tijd bestond dat allemaal niet. Dus je maakt uw rapport in uw voordeel. Nu is dat allemaal verleden tijd. Elke fout die je maakt, weten ze rapper aan de wal dan gij het zelf weet he.
Robbe:	En wat is volgens u de grootste oorzaak voor die vermoeidheid?
Persoon 3:	Vermoeidheid, wel zeer eenvoudig. Gereduceerde bemanning. Mensen hebben geen tijd meer om zich te ontspannen. Dag en nacht minimum bemanning. Ik stond als 3de stuurman met 2 cadetten op de brug. Dag en nacht als het moest. Als we de dover strait door gingen dan waren er minstens 2 matrozen op de brug als uitkijk en kwam de kapitein nog eens kijken. Maar als je nu met 19 man vaart. Die kapitein is dood vermoeid, maar dan zeggen ze als die kapitein te moe is dan kan de 1ste stuurman overnemen. De 1ste stuurman is meestal nog veel vermoeid, meer vermoeid dan de kapitein want die heeft het schip moeten laden en lossen. Dus ik heb op de sint lawrence seaway kwamen wij dus heel dikwijls door sluizen en was het natuurlijk standby voor heel de bemanning. Ik heb sommige dagen gehad van 20 uren. Toen was dat niet abnormaal, nu is dat wettelijk verboden. Maar ik weet dat op een aantal schepen dat ze daar hun overtime aanpassen en op een andere dag zetten. En dat ze dus niet slapen. En ik weet heb ooit lake Ontario over gevaren en als ik al meer dan 12 op mijn benen stond en lake Ontario, daar is geen druk verkeer. Dat is niet zoals de dover strait hier en heb ik moeite doen om niet in slaap te vallen. Normaal gezien moest daar een lake pilot aan boord zijn. Maar onze kapitein had een license en mocht zonder pilot het meer opvaren, maar die bleef niet op de brug

	want die was ook moe. Dan stond je daar als jonge stuurman helemaal alleen. Dus dat gebeurd ook. Euhm. Wettelijk zijn er heel veel regels maar die regels kunnen soms absoluut niet gevolgd worden. Wat moet je dan doen? Probeer is een keer een schip ten anker te leggen voor 8 uur omdat iedereen te moe is. Die kapitein kan de volgende dag zijn valies pakken en er komt iemand anders.
Robbe:	Dus de commerciële druk zit er ook achter...
Persoon 3:	Commerciële druk is enorm en daarbij komt nog is een keer de goedkope bemanningen. Kapitein, als jij het niet wil doen, vinden we wel iemand anders he. Ik heb ooit het geval gehad van een containerschip dat in de berendrechtsluis moest vertrekken. En dat was eigenlijk gebouwd voor containers 3 hoog aan dek te vervoeren. En die had er 4 hoog staan. Dat maakte dat ik een enorme blinde hoek had. En ge weet uw blinde hoek mag maximum 2 keer de lengte van het schip zijn met een maximum van 500m. Dat was een schip van 203m lang en had een blinde hoek van 1500m. En dat lag een meter op zijn gat. Dus die voorpiek stak nog in de weg. Was een Indische bemanning. Dus ik kom er op de brug als loods en ik zie dat. En nu kan je dat blinde hoek heel gemakkelijk meten, als je ziet op de schelde een boei liggen die je net kan zien dan ga je is de afstand bepalen tot die boei en weet je precies hoe groot die blinde hoek is. Dus die kwam op een kleine 1500m. En ik vraag aan die stuurman: mister mate, did you calculate you blind angle? Yes, mister pilot, 1200m! Mister mate, please call the captain, you have an problem. 1200m volgens berekeningen, het was zelfs meer dan dat. Het schip was 203m lang en mocht maximum van 400 meter. Dus 3 keer te veel. Een beetje overdreven he. Dus die kapitein komt naar boven en ik zeg kapitein: Is uw voorpiek ballast tank vol? Ah die is leeg zei hij. Ja toen viel ik bijna achterover. Dus hij had probleem niet volledig kunnen oplossen maar toch kunnen verminderen door zijn voorpiek te vullen en had hij niet gedaan. Captain, i am very sorry, I have to call port state control. Ik heb centrale zandvliet opgeroepen en heb gevraagd om onmiddellijk contact op te nemen met de port state control en hen te vragen om zo snel mogelijk te komen. Hoelang kan ik hier nog blijven liggen, wanneer heb je de sluis terug nodig. Ze zeiden: je hebt gemakkelijk 2 uur. Ok verwittig port state control. Een half uur later kwam die aan boord. En de inspecteur kwam naar mij en was kleiner dan ik. Die keek is naar buiten en zei dat hij het probleem begreep. Die is met de kapitein op de computer gaan berekenen wat ze konden doen met de ballast. Kwam terug: loods wat ze ook doen met de ballast kunnen ze de blinde hoek onder de 1000m krijgen. Dan zit het schip met een probleem. Ik zeg tegen de inspecteur: kijk ik wil nu niet moeilijk maken voor de kapitein dus ik wel als je hen een boete geeft en een uitbrander, wil ik dat schip wel naar Vlissingen. Nee nee loods, zo gaat de ballon niet op. Het schip is reglementaire geladen of niet. Dit schip is niet reglementaire geladen en vertrekt niet. Het is terug naar de ligplaats gegaan. Ik ging naar die kapitein en verwachte dat hij in alle staten ging zijn. Ik zeg: captain, i am very sorry but the dockpilot will bring you to your berth. Hij antwoord: oh never mind, mister pilot. Toen verschoot ik even. Maar toen ik nadien nadacht. Die kapitein was eigenlijk blij. Hij durfde het niet te doen want hij was bang voor zijn job en was blij dat er een loods aan boord kwam die zijn reglementen kende en de port state control verwittigt heeft. Ziet je? En dat is het gevaar van tegenwoordig van vooral met die goedkope bemanning, die durven niks zeggen. Die zijn bang voor hun job. En dan vertrekt dus een schip zo. Ik heb een gelijkaardig geval gehad als jonge loods, op een feeder, ook met containers, een Duitse feeder. Maar daar kon ik nog net overzien dus dat was nog redelijk. En we vertrekken uit de sluis en ik zeg tegen de kapitein: Dat is toch niet plezant varen zo. Zo gewoon terloops. En ineens vloog die uit. En scheisse hier en scheisse daar en het zijn altijd die Antwerpse loodsen die reclameren. Zeg kapitein ik reclameer niet ik maak enkel

	een opmerking. We zijn aan het varen he! Na een half uur ging die naar beneden en kwam de stuurman naast me staan en zei dat de weer ervoor hun zusterschip in het kielkanaal containers moeten lossen. De kapitein had schrik dat het ook moest gebeuren. Dat is allemaal geven en nemen. Maar dat is stres die je krijgt daardoor. En een kapitein is niet meer een kapitein van vroeger. Vroeger moest de kapitein alleen en zelf beslissen en moest pas op het einde van de reis zich verantwoorden. Terwijl nu direct een telefoon en met die goedkope bemanningen: kapitein als jij het niet doet dan doet iemand anders het wel.
Robbe:	Problemen kunnen niet aangekaart worden?
Persoon 3:	Ja, ja.
Robbe:	Dan nog een vraag. Wat is volgens u de belangrijkste oorzaak van een informatie overload? Vermindering van bemanning heeft u al aangehaald...
Persoon 3:	Euhm. Ik ga u nu een ander voorbeeld geven. Ik vaar de schelde af met, ik weet al niet met welke nationaliteit de bemanning was, ik denk Indiërs. En ik krijg een arpa radar en al die alarmen die staan op. Dus elke keer als een aanvaringskoers was dan gaf die een alarm. Natuurlijk op een bochtige schelde met binnenschepen overal. Ik heb 1 keer de alarmen getimed en kreeg 30 alarmen op 1 minuut. Dat is om de 2 sec 1 nieuwe. Ik zeg tegen de stuurman dat op een bochtige rivier die arpa totaal geen zin heeft. Kan je de alarmen is afzetten. Ah nee loods dat kunnen we niet doen, dat mogen we niet doen. Dus ik ben van Antwerpen naar Vlissingen gegaan en had zo een kop op het einde. Continu die alarmen en hij weigerde, hij zei dat ze het niet konden afzetten. Op meeste schepen is het niet zo erg. Maar zo een arpa systeem kan heel goed zijn op zee waar dat de koers en snelheid van alle schepen constant is, maar op een rivier waar je continu van koers verandert, heeft dat totaal geen zin. Maar de verplicht zegt, ja internationaal is verplicht dat ze die alarmen niet mogen uitschakelen.
Robbe:	En is dat een verplichting vanuit de rederij of internationale conventies?
Persoon 3:	Ik ken de moderne wetgeving niet. Die stuurman zei tegen mij dat dat internationaal was. En hij kon mij niet vertellen waarom het op andere schepen minder was. Ik ben niet meer op de hoogte van de moderne wetgeving daar kan ik nu niet op antwoorden. Ik kan me best voorstellen dat er daar toch iets mankeert. Dat was echt niet te doen. Ik weet 1 ding vergeleken met vroeger, dat het luidste alarm niet altijd het belangrijkste is. Soms kan een heel belangrijk alarm heel stil zijn. Ik als loods werd zenuwachtig als een stuurman een alarm kreeg op de brug en wist niet vanwaar het kwam. Dan werd ik zenuwachtig. Anders over jaren ben ik er zo aan gewoon geworden dat er continu alarmen zijn. En het ambetante is dat wij heel weinig informatie kregen van de stuurman. Als we er zelf niet achter vroegen van wat is dat alarm? wat is er aan de hand? Want als er iets belangrijk voor mij tussen zat zou ik dat wel graag willen weten. Maar ze zijn te bang van iets te zeggen. Er zijn zo van die mensen met een mentaliteit: hoe minder dat de loods weet wat niet in orde is hoe beter. Het is juist andersom.
Robbe:	Ok. Volgende vraag. Hoe sterkt is volgens u het verband tussen *information overload* en vermoeidheid? Heeft dat volgens u een verband?
Persoon 3:	Natuurlijk, he! Hoe minder dat je bent, dus vermoeidheid speelt daar een rol. Je reageert 3 trager, je reageert verkeerd. Je wordt bedolven door iets. Je staat er alleen voor. Je hebt schrik als stuurman om de kapitein te roepen. Je hebt kapiteins die niet appreciëren

	om op de brug geroepen te worden. Dat geeft allemaal stress. Hoe meer stress, hoe slechter je reageert. En er zijn tegenwoordig een hoop alarmen op de brug die er eigenlijk niet zouden moeten zijn. Volgens mij is het normaal dat als je een rivier afvaart dat er iemand in de machinekamer is. Waarom moeten de machine alarmen ook luiden op de brug als er een mecanicien stanby staat in de machine kamer. Dus is dat nodig? Als er ergens van voor een bilge alarm gaat. Is dat belangrijk dat de stuurman dat ook weet? Er zijn kapiteins die graag op de hoogte zijn van alles. Er zijn chef mecanicien die zeggen hoe minder dat de kapitein weet, hoe beter. Tot dat het laat is, dat er niets meer aan kan gedaan worden. Je moet op elkaar zijn ingespeeld. Je moet weten wat dat je van elkaar kunt verwachten. En dat is soms een probleem. Bridge Resource Management, je hebt die cursus gevolgd neem ik aan?
Robbe:	Ja, die heeft nu een andere naam gekregen maar het is dezelfde.
Persoon 3:	Ok, dat komt eigenlijk van de luchtvaart. Waar dat het principe is dat de piloot en de copiloot moeten samenwerken. Groot verschil met de zeevaart is dat die piloot en copiloot naar dezelfde school geweest zijn. Dat ze dezelfde taal spreken en op dezelfde manier getraind zijn. Als wij, loods en kapitein of stuurman van wacht, intiem moeten werken dan weet ik niet wat ik heb aan die stuurman. Op sommige schepen zoals kleine coasters, Duitse kapitein op kleine coaster die soms naar kleine havens gaat waar geen loodsen zijn, als die iets zegt daar houd ik rekening mee want die kent zijn schip en kan goed maneuvreren. Dat is informatie waar dat ik 100% rekening mee houd. Maar als dat een chinees is die 5 woorden Engels kent, moet ik daar totaal geen medewerking van verwachten. 80% van de schepen waar wij, als loods, op komen, kunt je uw BRM principes niet toepassen. Taal problemen, mentaliteitsproblemen en gewoon geen interesse. In de koopvaardij zijn er heel veel mensen en dat heb ik zelf ondervonden op de Belgische koopvaardij, stuurmannen die dachten dat het moment wanneer de loods aan boord komt is onze job voorbij. Niets is minder waar! In mijn carrière van 30 jaar als rivier loods, heb ik 2 gevallen gekend van schepen waar dat de loods..., op het een schip was de loods thuis van de trap een hoofdwonde en is naar het ziekenhuis gegaan. Wanneer die genezen was, besliste die zelf: ik ben genezen en ga terug varen. En tijdens de opvaart is die flauwgevallen, is die neergevallen en buitenwesten. dat schip is aan de grond gelopen, was een klein schip, kleine kuster en die stuurman wist niet wat de doen. Het schip was aan het bochten en is blijven bochten en is aan de grond gelopen. Een ander geval, snachts een loods op een redelijk groot schip en dat was... de trap van de brug kwam in het midden van de brug en er was een reling rond maar die reling was open. Die heeft snachts een verkeerde stap gezet en gevallen van de trap. Die had gebroken ribben, klaplong en buitenwesten. Dat schip is door de centrale Terneuzen, informatie van centrale Terneuzen, heeft de kapitein ten anker kunnen gaan in de punt van Terneuzen. Dat zijn dus 2 bijna identieke gevallen met 1 is aan de grond gelopen en het ander schip is het gewoon veilig ten anker gekomen. Het verschil in opleiding, als de loods ineens buiten westen is dan moet die stuurman of kapitein overnemen. Kan die vertragen? Kan die de verkeerscontrole oproepen en radar begeleiding vragen of voor een nieuwe loods? Dat wil niet zeggen dat het schip aan de grond moet lopen.
Robbe:	De laatste hamvraag. Wat is volgens u een mogelijke oplossing? Extra bemanning, uniforme training,...
Persoon 3:	Extra bemanning.... De rust periodes. Eerst en vooral begin is een keer met de rust periodes te respecteren. Niet alleen controle want ze vinden altijd wel een oplossing. Zeemannen zijn heel inventief en de rederij heeft niet liever dan dat. De zeeman zal de reglementen te overtreden om zijn job niet te verliezen. Hoe kan je dat oplossen? Meer controleren, op volle zee kan dat niet want er is niemand. Als er iets gebeurd gaan ze

	naar de zwarte doos, alle gespreken op de brug zijn opgenomen. Ze weten wie dat op de brug dan komt het allemaal naar boven. Maar je moet het controleren voordat er iets gebeurd. En dat... begin is een keer met... Als een kapitein zegt ik ga ten anker om te rusten om dat te respecteren. Dat is een heel delicaat punt. Ik weet tegenwoordig niet, ik weet in mijne tijd zou dat onvoorstelbaar zijn. En ik hier timesheets liggen toen ik 2de stuurman was, 20 uur op een dag. Dat is totaal onacceptabel.
Robbe:	Dus wat is volgens u een betere oplossing?
Persoon 3:	Dat is... Ja, meer bemanning, beter opgeleide bemanning. En laat de kapitein kapitein zijn.
Robbe:	Meer vrijheid....
Persoon 3:	Ja, er zijn tegenwoordig ook kapiteins die niet meer capabel zijn om kapitein te zijn he. Zoals die Poolse kapitein die naar de rederij om te vragen of hij loyds open form moest aannemen of niet. Je hebt geen tijd om dat te vragen. Die mensen op de bureau die weten in wat voor situatie bent, altijd jij kan daar over beslissen. In onze tijd op de koopvaardij zeiden we: if you pay peanuts, you get monkeys. Dat is niets denigrerend ofzo maar als je de mensen niet goed betaald. Wie krijg je dan aan boord? Slecht opgeleide mensen, mensen met een gekocht brevet. Want flag of convenience usually means a crew of convenience. Je gaat nooit een eerst klasse kapitein op wrak van een schip vinden. Die kan wel een andere job vinden. Dus met andere woorden, die schepen die sub-standard schepen gaan varen met een sub-standard bemanning. Als je er geen geld voor wil geven ga je nooit goede bemanning krijgen. Neem nu dat aan de grond gelopen is in het suez kanaal, iedereen heeft kunnen zien op AIS. Wat is er gebeurd maximum van dat schip in het suez kanaal was 8,5 knopen en hij is aan de grond gekomen tegen 12 knopen. Nu voordat het schip het kanaal inging zag je het zo naar rechts gaan, naar links gaan weet ik veel. Diepgang van bijna 16m dus die werd aangezogen door de zijkant. Ik weet niet wat er gebeurd is, maar wat zou er kunnen gebeurd zijn die loods die elke keer wat een klapje bijgeeft om beter te kunnen sturen. Maar als je wordt aangezogen is dit juist de verkeerde reactie. Je zou moeten vertragen want dan krijg je minder zuiging en kan je beter sturen. Heeft die loods een verkeerde reactie gehad? Ik weet het niet. Maar hij is aan de grond gelopen tegen 12 knopen. Nu wat had die kapitein of die stuurman kunnen doen? Waren die op de hoogte van die snelheidsbeperking. Je kan dat in het handboek van het suez kanaal vinden. Wist die kapitein er van of niet? Heeft die loods gezegd of niet? Die loods heeft waarschijnlijk niets gezegd. Hoe minder de kapitein weet hoe beter. Volledig verkeerd maar ja. Heeft die stuurman of kapitein naar de loods? Als ze op de gespreken de kapitein horen zeggen: mister pilot, i think we're going to fast. Don't you think we should slow down. Als hem dat gezegd heeft dan heeft hem een heel sterk argument. Heeft hij niets gezegd dan is hij verantwoordelijk. Je bent er om de loods te controle. De kapitein blijft eindverantwoordelijk. Hoe erg het ook is. Hij kan er niets aan doen. Hij moet zich volledig baseren op het advies van de loods, maar als die loods er zijn voeten aanveegt ... ik zeg terug ik weet niet wat er gebeurd is he. Misschien is dat niet de oorzaak, maar het feit dat hem aan 12 knopen aan de grond loopt, doet mij een belleke ringen. Maar onderzoek zal uitwijzen wat er gebeurd is.
Robbe:	Mijn vragen zijn op. Dank u wel voor uw tijd.
Persoon 3:	Ik heb nog een case in die cursus staan die misschien iets interessant is...
	(gevolgd door uitleg waar de case te vinden is en nog een persoonlijk gesprek erna)

Vierde interview

Medium: skype

Robbe:	Goede namiddag of avond wat moet ik zeggen? Ik vind het fijn dat u mij wilt helpen met mijn interview.
Persoon 4:	Dat is geen probleem.
Robbe:	Als u in tijdsnood zit Mag u dat altijd laten weten, dan zal ik zien ik goed voort doe. De meeste hebben ongeveer een half uur gedaan over het interview. Maar het hangt natuurlijk af hoeveel u te vertellen heeft. Uhm, we beginnen met een beetje basisinformatie. Wie bent u? Waar vaart u over? Hoeveel ervaring heeft u al?
Persoon 4:	Dus ik ben …. Ik vaar een 12 jaar nu voor Deme grotendeels. Ik 1 termpje. voor Exmar gedaan, maar dat was mijn ding niet. Twaalf jaar bij Deme en ondertussen kapitein op den Brabo.
Robbe:	Ok Dat is wel al een aantal jaar ervaring. Dus vooral de baggerschepen of heeft u hiervoor nog op een ander schip gezet.
Persoon 4:	Ik heb ene keer en een half contract op een gastanker gedaan, maar dat was echt mijn ding niet. Ik ben dan terug naar een den bagger gegaan.
Robbe:	Ok, dat de basisinformatie dank u wel. Dan beginnen we met de eerste vraag. Het onderzoek gaat dus over informatie overload en de wisselwerking met vermoeidheid. Hoe dat de twee reageren met elkaar. Dat wil ik een beetje kunnen beschrijven, dus kan ik ga nu beginnen met de eerste vraag. Hebt u al informatie overload gehad en kan u dan iets meer vertellen over die ervaring?
Persoon 4:	Ja, dat is informatie overload. Ik weet niet of je de baggerschepen van Deme een beetje kent, die eenmans bedieningen, dat is enorm veel informatie dat u op uw afkomt. Zeker als u dan op heel drukke projecten zit, ik kan men bijvoorbeeld projecten herinneren. Een paar jaar geleden ik was dan nog eerste stuurman in Singapore. We zaten op een op een werkgebied van pakt euh, een kilometer of zes op een kilometer of drie en we zaten daar meer als honderd Unitsen. Ge moet dan manoeuvreren, werken. Ondertussen zijn er vier radiokanalen dag je moet beluisteren en een nog een gsm die op WhatsApp allemaal project instructies binnenkomen. Heel de tijd. Dat is niet zo mooi als dat ze in de zeevaartschool altijd je altijd wijsmaken met simulator en dat je rustig de tijd hebt euh. Zo gaat het niet. Dus op touw. Dat zijn echt wel momenten dat je gewoon effe bepaalde radio's op nul moet zetten. U focussen op uw schip en dan weer de rest van de informatie verder beginnen te verwerken omdat het het anders gewoon effectief en een overload is hoe dat je het zegt.
Robbe:	En. Heeft u al effectief gevolgen gehad? Dat het is echt een keer echt teveel was en dat daardoor fouten zijn gebeurd? Of is het allemaal nog vrij beperkt?
Persoon 4:	Wat zijn fouten? Gij hebt altijd minder optimale situaties uit dat ge gewoon langzamer gaat varen? Ge hebt dan een tijdverlies en een productieverlies. Maar dat is daarom geen schade. Ik bedoel. Zelf heb ik geen ongeluk tegengekomen en ik heb dat ook nog niet geweten dat mensen daardoor ongelukken gemaakt hebben. Maar het is wel een feit dat

	ge die die toevloed van informatie moet kunnen managen en daarin prioriteiten moet kunnen stellen.
Robbe:	Hoe voelde u zich voordien en nadien? Bent u uitgerust? En dan gaat u werken...
Persoon 4:	Aan boord ben je nooit uitgerust, hé. Dat bestaat niet aan boord. Dan klopt iets niet. Euh, nee, maar dat is daar part of the job. Iedere job heeft drukke dagen en hebde minder drukke dagen. Dat is niet dat je zegt van vandaag was was kapotgaan of nee. Zo is het ook niet. Maar dat zijn gewoon intensievere dagen. Wat dacht je wel ziet is jongens die op dat soort projecten, eerste stuurman worden en dan effectief twaalf uur lang van wacht zijn. Euh. Nee, die hebben hier heel zware dagen in het begin. Dat is die eerst de eerste week gaan die na hun shift eten en die gaan slapen en die slapen tien uren.
Robbe:	Ja, dat was meer voor subiet bij de vermoeidheid. En is het volgens u een probleem aan het worden in de... of is het al een probleem in de scheepvaart? Of is het gewoon part of the job?
Persoon 4:	Het is een probleem in die zin dat ge niet altijd de juiste middelen hebt om om, omdat de managen en ge zou zeggen in principe hebde u tweede stuurman die u daarmee kan bijstaan. Maar het is tegenwoordig vaak zo snel, de promoties, dat die tweede stuurman eigenlijk nog niet nog niet in staat is om in een rechte lijn te varen. Laat staan dat die u kunnen helpen met managen van u communication overload. En als die zo ver is dat dit dan wel kan, dan gaat het heel rap. Eerste stuurman zijn.
Robbe:	Waar ligt volgens u het probleem? Is het gewoon te veel dat er verwacht wordt van een persoon? Of is het gebrek aan ervaring of?
Persoon 4:	Het gebrek aan ervaring en een deels opleiding, maar dan heb ik het niet over scholing, maar over interne opleidingen. Euh, natuurlijk ook eendeel onbegrip van van van management uit, de commerciële druk. Dat je in de baggersector op een heel andere manier ervaart als in de koopvaardij. In de koopvaardij sturen ze hun middag postitie door en dat is het zo'n beetje. Maar wij moeten iedere minuut verantwoorden. Vooruit, achteruit varen. Dat moet allemaal naderhand gerapporteerd worden. Daar kruipt ook een hoop tijd in. Ze bellen voor een verandering van u van u Barger opdracht. Maar ze beseffen niet dat gij op dat moment misschien geen tijd hebt voor die telefoon op te nemen. Dus toen zijn ze bellen volgende keer ze bellen en dan nog ne keer ze bellen. En dat is in die zin een deel onbegrip van management en een deel, Pfff, een deel ervaring. Ach ach ach die ervaring hebt. We laten gewoon de gsm rinkelen. Dat is hun probleem. Maar er zijn genoeg jongens zeker die net in die functie staan die pakken die gsm erbij. Ondertussen roept nog een ander schip op, de VSF. Die staan dan met hun hand met twee handen vol. Ze zijn met hun ellebogen letterlijk nog met dat schip aan het manoeuvreren. Ja, dat is het is geen werken.
Robbe:	Dat is inderdaad lastig. Het is dus ook de schrik om eventueel iets fout te doen, dan zeker bij de onervaren persoon.
Persoon 4:	Ja dus dat is het deel ervaring dat ge ziet dat daar nog wat mankeert. Als die jongens langer als tweede gestaan hebben hebben die veel meer ballen om te zeggen van kust mijn klote. Ik bel straks wat terug als het dringend is. Maar die tijd kregen ze helaas niet altijd niet meer.

Robbe:	Wat zijn volgens u de belangrijkste oorzaken van zo'n informatie overload of communicatie overload? Is het teveel aan aan de druk van de kant en aan het extra bellen dat bijkomt of...
Persoon 4:	Ten eerste commerciële druk. Euh. En een ja... (verbinding valt weg)
Robbe:	Zit daar ook een deel administratie bij? Oei, de verbinding is niet top.
Persoon 4:	De belangrijkste oorzaken zijn. Ten eerste de commerciële druk inderdaad, zoals ze aangeeft, ook nog de administratie van het werk. De administratie naar de werkzaamheden aan boord toe. Om het nu heel cru te stellen. Toen had ik als tweede stuurman begon als ik een job ging doen dan ging ik zeg maar iets te lifeboats smeren dan ging ik die life... (verbinding valt weer weg) De stuurman die ... opmaken. De... lifeboat ... Op een veilige en zijn tijd niet kan spenderen en... In het leren van de job...
Robbe:	Euh, ja, spijtig. Ik heb het tweede deel van uw antwoord niet goed kunnen verstaan, aangezien dat de connectie niet super loopt. Ik weet niet of u mij nog goed kan horen.
Persoon 4:	Het is denk ik uw beeld dat te veel bandbreedte.
Robbe:	Ah ok. Ik heb nu mijn camera uitgezet dus in het eerste deel...
Persoon 4:	Zeg maar.
Robbe:	Het eerste deel van het antwoord had ik gehoord, maar het tweede deel niet meer. Dus als u eens kan herhalen dat zou heel fijn zijn.
Persoon 4:	Tot waar hebt je ongeveer meegekregen?
Robbe:	U ging net een voorbeeld uitleggen over life boat. Tot daar ongeveer.
Persoon 4:	(probeert te praten maar verbinding is nog steeds te slecht)
Robbe:	Ja, nee. U valt nog altijd om de drie seconden voor vijf seconden weg.
Persoon 4:	In ieder geval. Er is heel veel werkload dat er bijkomt job gerelateerd die tijd wegneemt van het opleidingsproces als stuurman.
Robbe:	En ja, en met dan de snelle opgroei is het moeilijk te compenseren?
Persoon 4:	Inderdaad. Bedoel als in de tijd dat ik twee jaar nog tweede gestaan heb, had ik veel meer aan het roer gestaan. Veel meer met dat schip bezig geweest, met de communicatie, met de systemen dan een tweede stuurman nu die twee jaar aan boord is die heel sterk is administratief. Maar euh, als stuurman zijnde zijn zou ik maar zeggen.
Robbe:	Ja, dat begrijp ik. En wat is volgens u dan een betere oplossing of een mogelijke oplossing om dit probleem aan te pakken?
Persoon 4:	Meer volk, maar dat is niet realistisch.
Robbe:	Ik heb het al vaak gehoord, maar het is gewoon...

Persoon 4:	Dat is de realiteit. Wat dat zou kunnen helpen is een beter geïntegreerde systemen. Stom voorbeeldje wij hebben vijftien verschillende toestellen op de brug die 15 verschillende alarmen geven die ook allemaal ergens anders staan. Dus ge heen en weer moet lopen voor die alarmpjes af te duwen en het is technisch perfect mogelijk om naar ene unit te brengen. Dat zou ook al een deel ontlasting zijn. Snapte? Meer een betere gratie van van de van de software hard... Of van de brug software en brug hardware en ja, één geïntegreerde unit zal ik maar zeggen. In plaats van allemaal losstaande units die wel allemaal alarmen geven. Maar da's toch wel een hele ontlasting zijn voor de stuurman.
Robbe:	Dan gaan we een beetje verder met vermoeidheid. Dus is volgens u vermoeidheid een groot probleem in de scheepvaart. En hoe komt dat volgens u?
Persoon 4:	Ten eerste. Euh, te weinig volk? Euh. En ten tweede is er ook een beetje een cultuur. Ik ben daar zelf schuldig aan dat het normaal wordt euh. Aanvaard dat ge maar met 4 uurtjes slaap Moeten ge wel maar toekomen, kom zeg. Maar dat is niet zo. Veel mensen kunnen dat niet.
Robbe:	Dus zal ook veel mensen dat zich overschatten eigenlijk een beetje?
Persoon 4:	Overschatten en een deel gewoon toch ook. Als ik aan boord ben, dan ook dat is mijn ritme. Ik slaap vijf, zes uur per nacht en dat is dus voor mij werkbaar maar uiteindelijk zijde daardoor wel niet altijd honderd procent zeker als ge dan is in plaats van de nacht van zes uur, een nacht van twee uur ertussen hebt zitten. En dan beginde dat voelen en dan gade. Dan loopt het risico slechte beslissingen te maken.
Robbe:	Umm. Dat is ook al een beetje antwoord op de vraag wat zijn de mogelijke oplossingen er voor. Dat was dan weeral meer volk?
Persoon 4:	Ja, meer volk, dat is. De werkbelasting ligt in het algemeen erg hoog. Ach ach ge jongens hebt die standaard 80 uur per week doen. Logisch dat die vierentachtig uur dat de werkbelasting hoog ligt.
Robbe:	Korte bijvraag. Euh. Hoezo moeten jullie als bagger ook volgens de regels van de scheepvaart werken?
Persoon 4:	Ja, wij volgen IMO en ILO rusttijden. Ja.
Robbe:	Ok. Nee, ik wou wel zeker weten dat het dezelfde regels zijn.
Persoon 4:	Wij zijn gewoon toevalig. Wij zijn gewoon schepen gelijk alle andere schepen toevallig maken wij wel meer kapot.
Robbe:	Dus het was gewoon voor de duidelijkheid. Dus zou het ook beter kunnen helpen als die reglementen alleszins worden nageleefd. Want als u praat over 80 uur als ik me niet vergis is daar wel al over...
Persoon 4:	Wij volgen de regels en das volledig binnen de reglementen.
Robbe:	Aah nee het is andersom. Sorry, ik dacht even dat je zevenenzeventig uur werk, maar het is 77 uur rust per week.

Persoon 4:	En dan mog je daar nog van afwijken ook, ge mocht ook naar 70 een keer om de zoveel tijd. Dat zijn de Manilla amendementen.
Robbe:	Maar het is vooral extra personeel om de werkdruk te verlagen.
Persoon 4:	Dat is de grote oplossing! Niet dat het realistisch is, maar.
Robbe:	Het is ook maar een onderzoek om te zien wat beste is. In een ideale wereld, zou er zo veel meer kunnen. Maar ja. Zou die werklast op een of andere manier kunnen verlaagt worden administratief-gewijs of het extra werk bovenop het navigeren en maneuvreren?
Persoon 4:	Ik denk dat dat heel moeilijk is. Administratief, het deel rapportage naar cargo en zo toe naar belading. Dat kan natuurlijk wel geautomatiseerd worden. Wij hebben volledige data logging systemen. Alles komt binnen op op kantoor. Deplacement, de statussen, ieder afsluitertje, alles komt binnen dus dat kan perfect perfect geautomatieseerd worden. Dat is ook ongoing. Maar goed, alles wat er nog bijkomt. Administratie naar ISM Jobs toe naar naar gewoon onderhoud toe, naar safety dat kun je bijna niet. Euh, remote gaan doen. Dat is dan, dat moet ter plaatse uitgevoerd worden. Je zou kunnen zijn van kijk zet een domme secretaresse, een Filipijns grietje aan boord dat het allemaal doet, maar je moet kennis van zaken hebben voor die rapportering op te stellen. Dus dat is geen oplossing. Uhm. De enige oplossing dat daar zie is meer volk.
Robbe:	Meer volk die natuurlijk de nodige opleiding en ervaring hebben.
Persoon 4:	Voila inderdaad.
Robbe:	Ok. Dan komt nu de laatste grote vraag, en dat is hoe sterk is volgens u een verband tussen die informatie overload en de vermoeidheid? Hoe ziet uw visie erover uit?
Persoon 4:	Goh, ik denk dat gewoon nog een factor ervaring bij in rekening mee moet brengen. Op het einde toen ik eigenlijk net voordat de kapitein werd, zat ik op heel drukke projecten met dezelfde informatie al als een eerste stuurman die juist gepromoveerd wordt. En ik slaagde er nog in om een gigabyte data persoonlijk te verbruiken dan met een gsm per 12 uur omdat ik mijn verveelde. Maar een andere die dat er te weinig ervaring in heeft. Die gaat, die gaat toch wel heel erg euh, door vermoeid geraken. Dus iedereen die, daar is zeker een verband. Hoe sterk is dat? Ik denk dat dat afneemt. Laat ons zeggen met de ervaring uit dat ge de je beter leert prioriteiten te stellen tussen welke informatie moet ik nu managen. En wat kan ik hier volledig negeren. Want er is veel informatie. Dat je gewoon moet negeren.
Robbe:	Tuurlijk.
Persoon 4:	Dat hebde zeker op een project in een werkgebied ziet dat je soms tot tot zes verschillende radiokanalen tegelijk open hebt staan. Negentig, vijfennegentig procent van die communicatie is niet relevant voor uw werkzaamheden, je moet gewoon luistert naar de naam van uw schip hoort en dan kunde weer meeluisteren. Maar voor de rest kunde dat negeren. Maar ja, dat daar moet je op trainen. Of dat leerde gewoon om dat te negeren.
Robbe:	En speelt er ook een soort stress mee een rol, denkt u?

Persoon 4:	Ja, absoluut absoluut, als je dat bijvoorbeeld met een radio gesprek voeren. Er is heel anders als je een meter van de kaai aan het baggen zijn, als dat je ne mijl op zee zit, hé. De moeilijkheid van de job van hetgeen dat je aan het doen zijt op dat moment. Ja, dat is daarom natuurlijk een grote invloed op. Veel stroom, weinig stroom? Dat soort dingen, dat maakt het allemaal moeilijker. Dat gaat de vermoeidheid zeker ook wel beïnvloeden. Eigenlijk volgens mij meer als als de als de communicatie. Het bepaald eigenlijk de mate waarin dat je geconcentreerd moet zijn.
Robbe:	Ja ok. Voor mij waren dit mijn vragen. U hebt altijd als hoe to the point geantwoord. Dus het valt vrij goed mee van tijd. Als ik een vrije bijdrage heeft om te vertellen dat mag. Dan kan u dat nu eventueel doen?
Persoon 4:	Ja, ik wou gewoon nog even schetsen omdat ge van die werkuren wat vragen had. Dus in principe hoe dat wij werken binnen DEME alleszins, voor De Nul kan ik niet spreken, maar binnen DEME werken we eigenlijk standaard met een twaalf uur op twaalf uur af systeem. Er zijn een aantal schepen die werken, bijvoorbeeld middernacht, middag en middag middernacht. Wij werken van 6 uur s ochtends tot 6 uur s avonds en 6 uur s avonds tot 6 uur s ochtends en één keer in de en de zes weken één keer in de term. Mochten drie shiften gewisseld, dan wat. Want dan heeft iedereen een keer de nacht in een keer de dag gehad. Gewoon om efkes te schetsen.
Robbe:	Bedankt voor alles. Als er geen vragen zijn naar mij toe. Dan is het voor mij goed geweest. En dan wil ik je nog een prettige dag wensen.
Persoon 4:	Oké, hetzelfde.
Robbe:	En dank u wel om het interview af te nemen.
Persoon 4:	Geen probleem. Succes nog met uw studies.

Vijfde interview

Medium: Whatsapp

Robbe:	Dank u wel om tijd te maken voor dit interview. Ik zal beginnen met enkele vragen over wie u bent? Waar u gevaren heeft? Dus vertel maar een beetje over je zelf?
Persoon 5:	Ik ben in 2010 afgestudeerd aan de Zeevaartschool in Antwerpen. Ik heb daarvoor ook een middelbare zeevaartschool gedaan, Cenflumarin Scheepvaartschool noemt da nu. Vanaf mijn zestiende ben ik zo begonnen met vakantiewerk als allemaal te doen. Elke paasvakantie. En elke zomervakantie. Dus ik heb op heel veel verschillende types gevaren, ik heb er zo een beetje een sport van gemaakt. Toch vanaf dan. Uhm ja, op elk soort schip en is een keer voor alle verschillende rederijen te gaan werken. Toen was dat nog heel gemakkelijk. In 2003 heb ik zo wat mijn eerste reisjes gemaakt. En dan ben ik naar de zeevaartschool gegaan. In 2004, toen ik op de zeevaartschool zat, heb ik geluk gehad om eens mee te mogen doen in een Europese competitie. en uiteindelijk ben ik dan geselecteerd geweest om naar antartica te zeilen vanuit België. vanuit Nieuwpoort naar antartica, in de voetsporen van Adrien de Gerlache. Dat was in 2007, toen ik dan terugkwam dat ging natuurlijk van school uit. Ik zo wat vakken, zo kunnen uitgesteld kunnen volgen enzo en examens die waren uitgesteld. Ik heb mijn laatste jaar toen hard gewerkt en daar wilde ik natuurlijk ja. Ik had het helemaal te pakken met te avonturieren. Dus toen ik in 2010 uit de zeevaartschool kwam en ben ik gaan varen bij ocean one Expeditions. Dat waren kleine cruise schepen. En we deden cruises naar de Noordpool, naar de zuidpool. Dat was elke eigenlijk is super leuk om is te doen. En na een jaar dacht ik van nu moest toch al eens een echte job gaan zoeken. Omdat ik ook dacht als ik hier te lang in blijf dan?Ja, dan ga je nooit meer kunnen aarden bij een normale firma. Dan wilde ik eigenlijk de offshore in, maar er was geen plek wat ik wilde. Dus ben ik eigenlijk een beetje noodgedwongen, eerlijk gezegd, bij Jan De Nul terecht gekomen. Ik zat daar niet in de offshore afdeling van Jan De Nul. Mijn in de baggersector. Dat was oké, maar dat was niet Super, niet echt mijn ding. Ik heb dat dan twee jaar gedaan. En dan kwam er een plek vrij bij Allseas. Dat zijn die pijpleggers, ik weet niet of je dat eigenlijk kent Allseas.
Robbe:	Euh, ja, ik heb er al van gehoord.
Persoon 5:	Ja, dat zijn pijpenlegger. Waar dat je pijpen legt voor de olie en gasindustrie op. Ja, eigenlijk onbegrensde dieptes. We hebben best wel grote projecten gedaan. Ik heb daar 7 en half jaar gewerkt. Ik heb 2 jaar op de Solitaire gezeten. Dan mijn DP papieren enzo allemaal gehaald. Daarna ben ik naar de Pioneering Spirit gegaan. Ik heb daar dan 5 en half jaar vast op de Pioneering Spirit gezeten en dan uiteindelijk als senior dp operator. Dan deden we braak en installatie van booreilanden ook. En uhm, je had alleen maar pijpleiding, Dat was super leuk. Dan ben ik sinds 30 april, ben ik in uitdienst gegaan bij Allseas. Sinds 1 mei zit ik bij het loodswezen in opleiding. Wel pittig hoor mocht je het willen doen. Het is een pittige opleiding, maar het is wel leuk.
Robbe:	Uhm ja, ik heb ook nog vorige week gesproken met een oud opleider bij het Loodswezen en ik had vermeld dat u eraan begon en ik moest u een succes wensen.
Persoon 5:	En wie wast dat?
Robbe:	Euh, wacht. Hoe noemt hen? Uhm. (Persoon 3) Denk ik tenminste, maar die is al twee daar weg, maar maakt niet veel uit. Ok perfect. Daar ga ik beginnen met het interview. Dus mijn onderzoek gaat over *information overload* en de wisselwerking met

vermoeidheid. Dus hoe dat die met elkaar in contact staan. Dus mijn eerste vragen zullen over *information overload* gaan? Dus hebt u al eens een *information overload* ervaren en kan u er dan iets ineens iets over vertellen?

Persoon 5: Ja, veel eigenlijk. Dan moet ik vooral teruggaan naar mijn laatste ervaring op die pijpenlegger vooral de PS en solitair. Op die cruiseschepen viel dat allemaal best wel mee, maar zo, vooral op de Pioneering spirit zit je eigenlijk als DP operator achter een muur van ik denk 30 of 35 schermen die daar hangen. En dan heb je al de mensen die nog eens op de brug komen. Dat is eigenlijk niet een gesloten brug natuurlijk, maar dat is ook een kantoor. Die brug is gigantisch groot dus dat zijn ook de kantoren, je zit niet alleen als stuurman. Dus ja, daar is het al heel belangrijk om te filteren, wat is nu eigenlijk belangrijk voor mij als operator en wat is nu niet? Wat kan ik erbij pakken en wat niet? Je hebt dan ook nog eens de radiocommunicatie tussen waar dat de pijpleiding aan elkaar gelast wordt, de firing line, en ook nog eens alle schepen die langszij komen om de pijp te brengen. De buizen te brengen en aan boord te brengen. Constructies van 12m en daar komt best veel bij mekaar, je moet op dat moment echt kunnen filteren, van ok, ik ga eerst nu antwoorden op dit. En dan op dat. En dan kijken naar het dit en kijken naar zo ergens. En uiteindelijk, ben je nog altijd, en dat vergeten velen mensen op dat moment, maar je zijt eigenlijk nog altijd officier van de wacht en ge zij een pijpenlegger en je hebt daar een gigantische lichtbak, niemand ga tegen je varen. Je gaat er vanuit dat niemand tegen ons vaart. Je hebt ook een exclusive zone. Maar ja, technisch gezien zijt ge nog altijd een stuuman van wacht en moet je uitkijker houden. Wat dat bijna onmogelijk is in die positie. Want je kijkt op uw schermen en buiten heb je ook nog eens alle lichten aan. Dus je ziet toch geen bal. Dus ja in dat opzicht op een werkschip dan, want dat is nu niet echt zen varend schip op dat moment. Maar op een werkschip is er gigantisch veel informatie en eigenlijk wel wat informeel overload. Je mist toch dingen hoor. Iedereen die in die stoel zit moet op een bepaald moment ook zeggen van pak jij efkes de radio over. Doe jij efkes dit. Omdat je voelt dat je dingen aan het missen bent.

Robbe: En als u dan zo 'n effectief overload had begon u dus vooral al het werk wat te delegeren of hoe? Of was er nog een andere oplossing dat je op dat moment kon gebruiken om het toch te managen?

Persoon 5: De enige manier was volgens mij als ik terugdenk inderdaad om het zoveel mogelijk als het kan te delegeren he. En anders vragen ze het wel opnieuw. Als het heel belangrijk was. En het was u voorbijgegaan op die moment. Ja, dan hoor je het wel nog eens ne keer roepen ja. Maar bijvoorbeeld wat er dan gebeurde, je bent gelukkige nooit helemaal alleen op de brug. Technisch gezien ben je nooit helemaal alleen op de brug. Het wil wel eens dat er natuurlijk een buiten stond te roken en dat je hem ook niet meer kon roepen. Dus ok, dan heb je natuurlijke nog altijd een mogelijkheid om met zo een PA Systeem hadden wij dan ook. Daarbij kon je heel de boot oproepen: kom is terug naar binnen, allez niet op die manier, maar dat je hem binnen kon roepen. Maar dat was de enige mogelijkheid om te zeggen. Kom er even bij zitten en doede gij effkes het radio contact met die andere boten. of met de firing line of ... Wat je vooral had was dat je daar leert mee om te gaan, je filtert heel rap, uhm. Bijvoorbeeld er wordt heel veel geroepen vanuit de lasstraat, wat voor ons toch belangrijk is om dat wij dan weten wat er gaande is. We moeten ook opschrijven in een productie logboek, maar ge volgt dat niet echt he. Je hoort een paar woorden en je weet wel wat er gaande is. Als operator leer je wel heel snel woorden opvangen en dan heb je het verhaal wel niet begrepen. Maar je hoort die context van ahja ik heb dat woord gehoord, het is dit. Maar ja, da's ook een beetje gevaarlijk. Het is geen goede gewoonte, maar het gebeurd wel. Zo gaat dat nu eenmaal. Zo probeerde toch een beetje u dingeske dan te redden op dat moment. Het is natuurlijk

	typisch dat het van niet naar alles gaat op dat moment. Het is vaak een heel rustig moment, dan gebeur er 2 keer niks. En dan hebde alles bij mekaar, dat is altijd zo.
Robbe:	En hoe voelde u zich tijdens zo'n momenten dat het heel druk was? Voelt u zich dan vermoeid of juist gestresseerd en actief?
Persoon 5:	Op die moment zelf, zijt ge dan ni gestresseerd maar actief vind ik. Natuurlijk, na uw shift bende kapot eigenlijk. En dat is eigenlijk niet omdat je fysiek werk hebt gedaan. Eigenlijk hebde dan bijna bij wijze van spreken een paar uur in een stoel gezeten. Maar ja, zegt op den duur hebde het echt gehad om al die vragen en zo en het volk. En dat is wel een beetje atypisch. En wat als je natuurlijk op een normaal schip zit, koopvaardij ofzo, maar zeg maar iets op een kuster en je staat er eigenlijk alleen als stuurman en je roept een paar keer op, ge vaard en ge hebt misschien een keer dat ze u ook eens oproepen, maar heel veel komt en niet samen. Je hebt dan misschien is een andere stuurman of matrozen die boven komen en komt die nog wat vragen. Maar dat is allemaal haalbaar eigenlijk. En dan, maar als gevolg van die aspecifieke schepenen hebt. Misschien op een baggerschip eigenlijk ook al. Dat je ook wel in mindere mate misschien wel, maar ge babbelt ook met een pijp operator enzo. Ge zijt dingens. Veel andere dingen aan het doen dan, buiten het varen. Zeker op die pioneering spirit en op de solitaire was dat heel specifiek. Omdat je daar ook zit met schepen die langszij moeten komen. Waar moeten die dan langszij komen? Je hebt een bargevoorman die bepaald waar dat hem langszij moet komen. Maar welke kanalen dat gaan doen, waar dat die pijpen geladen moeten worden. Je moet hem dan ook vragen of ik met de kop moet voorkómen liggen of omgedraaid. En die roept dan ook nog eens op als ze binnen de 500m zone komen. Op het uur heb je ook nog eens de wacht overdracht, dus je merkt wel dat na 12 uur Swifts, dat je echt al helemaal kapot waart. Als je zoveel communictie hebt en dat gebeurd ook niet elke dag, maar sommige projecten was dat toch pittiger dan andere projecten. En dan hebde op dat moment een beetje gezonde stress, maar nadien denk je het is wel goed geweest. Maar dat is ook de reden waarom dat wij twaalf uur werken maar wel twee uur in je stoel zitten en dan nadien twee of vier uur zelfs iets anders gaan doen. En als het echt heel druk is dan weet je wel, ik ga er even naast zitten en ik zal wel efkes wachten op... Je hoort dat zelf ook wel als je een geroutineerde stuurman bent, dan ziet je het al aan diegene die er zit en dan denk je ook ik zal er even bij gaan zitten en ik zal wel de radio doen of...
Robbe:	Elkaar hulp bieden. Is het volgens u een probleem? In de scheepvaart zo die overload of is dat niet per se aan de orde?
Persoon 5:	Ik denk wel dat het een probleem is, maar.... Ja, ik denk dat probleem schuilt in te veel irrelevante informatie. Te veel alarmen die op elkaar lijken, want dat komt er daar nog eens bij. En je hebt al die communicatie om de op de brug die gaande is. Maar dan hebde ook nog eens al die alarmen en de brug is niet altijd ergonomisch gebouwd. Als je dan op zo een gigantische brug zit, moet ja rap 10m lopen om een alarm te gaan afduwen. Dat vind ik eigenlijk. Dat is misschien wel één van de dingen die bijdraagt tot een beetje een stress verhoging omdat je denkt: het is weer een alarm en het is weer niets en ik kan er niet bij. En iemand anders moet het gaan afduwen en dat staat daar dan een beetje te loeien terwijl ge ook aan het praten bent. Met iemand anders op de radio of VHF. En dat is gewoon irritant en meestal niet zo veel paps. En je kunt ze ook nog eens niet onderscheiden, want je hebt dan een radar, en alarm van de rader, een alarm van de ecdis, een alarm van de thrusters was het dan bij ons staat het alarm van DP. Allemaal van die piepjes. En die Zijn bijna niet te onderscheiden. Vanwaar komt dat nu dat piepje? Op den duur weet je dat wel, maar zelfs wij moeten soms wat zoeken. Is het dat, ahnee

	het is dat. En dat heeft eigenlijk elk schip wel een beetje denk ik ook als je navigatiewerk aan het doen zijt. Dan hebbde vaak ook irrelevante alarmpjes die... waarvan je denkt die is niet belangrijk maar het kan gebeuren dat er is een belangrijk alarm is, he. Dan merk je toch op... Ja zeg maar...
Robbe:	Ik wou vragen of u toch een mogelijke oplossing voor u ziet? Dat het kan verbeteren, zou kunnen verbeteren?
Persoon 5:	Een mogelijke oplossing is natuurlijk altijd minder alarmen, maar de ambetante alarmen. Elk systeem komt in alarm als er iets, een waarde overschreden wordt. En dat is misschien niet altijd perse nodig. Allee dan moet is over nagedacht worden denk ik. Wat is dan nu perse essentieel en wat niet? Dat je daar een alarm van krijgt. Het zou ook handig zijn als ge navigatie instrumenten zoals een rader of een ecdis alarm dat dat echt wel te onderscheiden is. Als je als stuurman op de brug slaat en je hebt een ecdis alarm dan was dat in ons geval was, dat dan eigenlijk ook een gewoon piepje. Niet te onderscheiden van een ander thruster alarm of een alarm dat aan dek afging van een andere mooring. Wij hebben 20 mooring winches. Als er is ene in alarm gaat daar hebde tijdens de navigatie niet veel aan. Maar ja, het gaat wel heel de tijd af. En ze zijn niet te onderscheiden van... Dat zijn toch echt van die alarmen die belangrijker, alleen hoger op de prioriteitenlijst moet staan. En als ik erover terug denk, hadden wij een Kongsberg systeem, zo volledig geïntegreerde brugsysteem van Kongsberg hadden wij. Dat was wel fantastisch. Zag er allemaal goed uit enzo, maar wij hadden beoordeeld acht ecdis stations en een alarm kon je afduwen. En ge waart aan het varen en we gebruiken de, wat we zeggen, de eerste twee die naar voorkijken, ecdis stations die gebruikte. En alle andere acht of vijf dan die dan nog overschieten, of zes die gebruikte dan niet. Maar een alarm dat op een bepaald station uppopped, te voorschijn komt, ja die konde alleen afduwen Op dat station. Maar wij hadden ook een achterbrug. Waar dan ook een aantal stations stonden en de burg was 60, 70 meter achter de voorbrug. Dus dan de alarmlijst eigenlijk nooit volledig leeg hadden en dat er dan een grounding, dan stond in dikke vette letters stond een grounding alarm en dit en dat. Maar dat was irrelevante informatie want dat klopte niet. Maar dat is wel lastig als je dat elke ziet, als je aan het varen bent, een grounding alarm dat wil je liever niet zien. Ook al is dat irrelevant en ge weet dat dan is dat toch lastig en zeker als ge op wacht komt. En je hebt daar 20 alarm in staan. Het systeem werkte ook nog eens zo dat als er al een alarm was gegeven. En auditief alarm ook dat het dan als dat de volgende keer terugkwam, niet meer auditief was. Als het echt een grounding alarm had geweest, dan had je het misschien eigenlijk, zelfs niet eens gehoord omdat er al een open stond. Dat was een kluwen eigenlijk. En ik heb daar zelf alle... ni begrepen waarom dat systeem zo werkte. Er waren altijd super veel alarmen. Hoe meer elektronica op een brug hebt staan, hoe meer alarmen dat je hebt. Het zou elk juist het tegenovergestelde moeten zijn. En je zou eigenlijk een slim systeem moeten hebben dat zelf een prioriteit lijst kan opstellen en zeggen dat is nu niet op dit moment belangrijk. Je kunt die ook niet afzetten die dingen. Een alarm niet afzetten... (verbinding valt zeer kort weg)... Dus bijvoorbeeld tijdens het varen of het pijpleggen gebeurde dat ook al is, dan hebde... wij hadden 12 van die Azimut thrusters onder het schip zitten. Daar was eentje uit gebruik genomen voor Maintenance en tijdens varen kan ook tijdens pijpleggen als goed weer is. Maar als ze daar ergens op aan het werken zijn, dan gebeurt het wel een dat je tientallen alarmen achter elkaar hebt natuurlijk want je hebt altijd fout melding. Maar je kunt dat niet afzetten, dan sta de daar op de brug, heel de tijd alarmen af te drukken. Maar dat hoort wel bij *information overload* want je hebt de informatie natuurlijk. Dus ja, dat is irritant want dat wil zeggen dat je met andere dingen moet bezig zijt. En dat je niet goed aan het opletten zijt wat je moet doen. Dat is ook de reden dat je met 2 op de brug staat. Eén van de redenen. Er is toch wel ene die altijd wel ergens een alarm moet

	afduwen want als DP operator kunt ge u niet permitteren om uit uw stoel te komen tijdens operaties.
Robbe:	Dank je wel dan ga ik het nu meer hebben over vermoeidheid. Is volgens u vermoeidheid een groot probleem in de scheepvaart?
Persoon 5:	Ja er is een probleem en nog een onoplosbaar probleem denk ik eerlijk gezegd, maar ik benieuwd.
Robbe:	Wat zijn dan de de grootste oorzaken van vermoeidheid? In uw visie?
Persoon 5:	Ja, de workload die er al is omdat je met heel kleine bemanningen zit. Zeker op die koopvaardij. Ik zie dan als beginnend loods, ik heb al een paar reizen meegedaan op de Schelde en zo. Ik kom nu zelf, ik heb al eens Koopvaardij gedaan zoals cadet enzo. Ik heb daar nu niet als werk, ik dat is een keer gedaan als tweede stuurman, maar niet super veel. Nu zie ik dat toch wel als loods. Die hebben super weinig bemanning. Die moeten uit hun bed s' nachts. ... (mindere verbinding)... worden en er is gewoon een minimum bemanning aan boord en je kunt niet altijd slapen en je zit als bemanning ook vaak in een onmogelijke situatie waarin dat je eigenlijk. Ik moest een boot van Gent naar Antwerpen brengen. Die kapitein die staat dan, dat was om half 11 dat ik aan boord kwam in Gent savonds. Ja, die kapitein is op de brug, maar die proberen toch wel rust op te pakken, want we gingen dan om 4uur sochtends in Antwerpen zijn en dan hebde weer een cargo operatie. En eigenlijk moet als kapitein aan boord op de brug staan bij de beloodsing. Maar gezien de praktijk dat het bijna niet voorkomt, maar die proberen toch een beetje hun rust te pakken. Wat dan uiteindelijk hen niet kwalijk genomen kan worden. Want je wet er is wel één of andere expert aan boord. Dan zegt die ik ga naar bed maar technische gezien mag het niet. Dus ik denk dat als je van die korte reisjes doet, of komt hier in het gebied Europa en komt in Antwerpen dan ga je naar Rotterdam en na Rotterdam naar Engeland. U kunt u uren rust bijna niet pakken als kapitein. Zeker niet als er in de wetgeving staat dat je eigenlijk op de brug moet staan. En misschien is dat ook niet meer van deze tijd daar kun je ook over twijfelen. Dat is nu eenmaal een sector die dag en nacht werkt. En als je daar echt probleem wilt oplossen van te weinig slaap, dan moet je veel meer bemanning aan boord zetten he. Ik wel zeggen op de, in den offshore is dat anders. En als ik dan terugkijk naar allseas, wij werkten gewoon 12uur op 12 uur af. De enige reden waarom dat ze u hebt uw bed zouden zetten na uwe wacht, is als den boot zou zinken. Alle, je werkt eigenlijk met dubbele shiften. Alles is dubbel uitgevoerd en dan heb gij uw twaalf uur rust achter elkaar. Dat was fantastisch. Dan hebde natuurlijk ook wel het problemen dat je nog eens met rare onderbrekingen zit want het is allemaal makkelijk gezegd: ah ja ok, je moet nu gerust hebben enzo en je kunt wel eens een systeem maken waarin dat theoretisch gezien aan uw rusturen komt. Maar ge moet het toch aankunnen. Want als ik in de nacht zat, daar werk ik van twaalf uur s nachts tot twaalf uur s middags. Maar de eerste week moet je heel uw ritme omgooien want je gaat echt tegenovergesteld leven. Ik sliep niet goed ze. Die eerste week of zelfs de eerste twee weken als ik in de nacht zat. En dan hebde uiteindelijk theoretisch genoeg rust. Je hebt 12uur rust. Maar van die 12 uur sliep ik misschien 2 uur in het begin. Is dat een probleem dat op te lossen is, ik denk het niet eerlijk gezegd en zeker niet als ik dan kijk naar de koopvaardij naar die huidige bemanningstoestand. Met zo een bemanning kan je nooit genoeg rust hebben he. Want dan zou je eigenlijk moeten zeggen, wil je echt genoeg rust hebben, er gaan 2 bemanningen aan boord en je werkt 12 op 12 uur af. En wanneer het schip in de haven komt maakt niet uit. Maar dat kan natuurlijk ook niet he. Economisch is natuurlijk ook niet te verantwoorden, maar menselijk gezien is ook heel moeilijk.

Robbe:	Ja, dat was een van de meest voorkomende antwoorden. Meer bemanning. Dan kom ik al bij ...
Persoon 5:	Of ge moet... wat ook zou kunnen want meer bemanning gaat toch niet gebeuren. En dat is misschien ook niet echt de oplossing. Of ge moet een geautomatiseerd systeem hebben dat te vertrouwen is.
Robbe:	Ja, maar in de toekomst zit dat er misschien in, maar momenteel is dat nog niet aan de orde.
Persoon 5:	Dat je inderdaad kunt gaan zeggen, ik zet hem hier op autopilot en die kan effectief zonder zich zorgen te maken gaan slapen.
Robbe:	**:** Maar natuurlijk in de haven. Gaat het zeker de komende jaren het in de haven aanlopen niet oplossen. Die drukte.
Persoon 5:	De vraag is ook natuurlijk, dat is dan een andere discussie, maar of dat het de investeringen waard zijn. Technisch gezien zou het allemaal wel makkelijk zijn. allee, te behalen zijn, maar het toch wel economisch haalbaar zijn.
Robbe:	Ja, het zou een tussenstap kunnen zijn naar volledig autonoom. Want dat is dan wel economisch. Als ge niet meer moet betalen, dan is dat wel. Maar ja, we zien wel in de toekomst. Dan kom ik bij mijn laatste vraag. Hoe sterk is volgens u het verband tussen informatie overload en vermoeidheid?
Persoon 5:	Dat is wel een sterk verband denk ik.
Robbe:	En hoe zit dat dan een beetje in elkaar? Hoe ziet u dat voor u?
Persoon 5:	Het is natuurlijk niet de enige bron van vermoeidheid, maar als ge dan kijkt naar die werk en rusturen dat is al heel moeilijk en dat is al. Dat is ook al een bron van vermoeidheid, natuurlijk. En dan ook nog is dat je op zee slecht slaapt, het weer enzo, je zit op in een stalen doos op zee, dat slaapt ook niet fantastisch goed. Dat trilt dan. Je zit dan in een hele rare omgeving voor te slapen zoiezo. En dan helpt het niet echt dat als je werkt je een *information overload* hebt. Dus het is niet de oorzaak van vermoeidheid, maar het is wel iets wat negatief bijdraagt aan de vermoeidheid. Natuurlijk als ge al vermoeid bent en krijgt dat nog eens op je dak. Dan is dat echt een lastig momentje natuurlijk. Dat je denkt, potverdekke. Ja, maar is het nu de grootste factor, voor mij niet nee. Volgens mij is de grootste factor gewoon dat je in een heel raar werk ritme komt. Waarin alles dag en nacht doordraait met een kleine bemanning, over het algemeen want wij hadden op de PS wel 550 man, maar over het algemeen in de koopvaardij met een kleine bemanning. Er wordt van u verwacht dat je dag en nacht werkt en doordraait. En de haven binnenkomt. En eigenlijk alles altijd uw plant trekt. Er wordt ook van u verwacht dat ge op speciale momenten er zijt. Terwijl dat niet altijd een meerwaarde is. En dan hebde tijdens dat je werkt ook nog eens die, een beetje een overload aan onzinnige informatie die ge er zelf uit moet halen. En dan kan het zijn dat je inderdaad als je nogal vermoeid zijt, niet zo scherp zijt en eigenlijk focust op de verkeerde dingen. Want dat hebben wij zelf als operator ook al gezien. Ook al hebben bij 12uren rust. Je komt daar toch is een keer als je bijvoorbeeld van dag naar nacht moet wisselen. Dat je super vermoeid achter de schermen moet zitten en dan hebde aan een aantal dingen niet in de gaten die gij eigenlijk wel in de gaten moet hebben. Maar ja, dat is een beetje hetzelfde als met autorijden he. Als je vermoeid bent rij je ook niet zo goed met de auto.

Robbe:	Ja ok. Dank u wel. Euh, dat zijn mijn vragen. Dus was mijn interview. Dank u wel dat u wou mee doen.
Persoon 5:	Geen probleem.