

## De Rijksrederij in tijden van corona

De Guardian, de Barend Biesheuvel en de Arca: bekende schepen op de Noordzee. Ze maken deel uit van de vloot van ongeveer 100 schepen die de Rijksrederij beheert en onderhoudt. Normaliter lijkt geen zee hen te hoog, maar hoe te laveren op een pandemie? Directeur Bianca Janssen over het reilen en zeilen van de Rijksrederij in tijden van corona.



De Kustwacht, de douane, het ministerie van LNV en verschillende diensten van Rijkswaterstaat: ze maken allemaal gebruik van de schepen van de Rijksrederij. Dat is een zelfstandige facilitaire directie van Dienst Zee en Delta van Rijkswaterstaat. De schepen voeren verschillende taken uit voor de BV Nederland: het gaat van 'markeren' (bakens, tonnen en boeien), inspectie en handhaving, patrouille, tot meten en het faciliteren van onderzoek.

Maar dat alles veranderde in een klap toen in maart 2020 de coronacrisis uitbrak. Of toch niet? In gesprek met directeur Bianca Janssen.

### Wat gebeurde er toen de coronacrisis officieel werd?

"Rijkswaterstaat richtte direct na de toespraak van de premier op 13 maart 2020 een eigen Crisis Coördinatie Team op. Daarboven draaiden ook nog landelijke crisisteam, die op hun beurt werden aangestuurd door de ministers. De eerste vraag die wij voor hen moesten beantwoorden was: *wat zijn de vitale functies van de Rijksrederij?*

Alles. Na overleg met onze opdrachtgevers stelden we vast dat zowel de bemanning van de schepen als de medewerkers die moeten zorgen dat de bemanning het werk goed kan doen (zoals management,

veiligheidsadviseurs en planbureau), tot de vitale functies behoren. Dat betekende dat we de RIVM-richtlijnen voor vitale functies gingen opvolgen: handen wassen, afstand bewaren, sociale contacten zoveel mogelijk beperken, thuisblijven bij 38 graden koorts.

Dat was nog voor de lockdown. Maar in die tijd hebben we al wel besloten om een internationale survey voor het ministerie van LNV af te blazen. Natuurlijk in goed overleg met onze opdrachtgever LNV. Het zou gaan om onderzoek voor de visserij op een schip waar al snel 25 mensen aan boord konden. Dat schip zou op reis gaan, maar we wisten niet of de grenzen ondertussen dicht zouden gaan. Dat risico wilden we niet lopen."

### Hoe stemden jullie dit soort besluiten onderling af?

"Er was dagelijks een online MT over corona. We besloten om mensen die tot de risicogroep behoorden op bijzonder verlof te zetten. Het ging om 12 van de 200 mensen. Het ziekteverzuim was in die beginperiode hoog. In maart kampte de Rijksrederij met een personele dip. Niet eens vanwege corona zelf, maar vanwege de voorzorgsmaatregelen.

We zijn toen met de opdrachtgevers in gesprek gegaan om de vitale functies verder te prioriteren. Wat moet er beslist

doorgaan? De betrokken directeuren leverden daartoe tabellen aan, en daar gingen weer de nodige telefoontjes overheen. Er was dus veel collegiaal overleg tussen de betrokken departementen, en steeds over de vraag: hoe doen jullie het nu?

Alle betrokken diensten zaten in hetzelfde schuitje, maar de communicatielijntjes waren kort en iedereen was bereid om elkaar te helpen. Ik ben blij dat iedereen er op deze manier inziet. En dan de passie en de gedrevenheid van onze bemanning: daar ben ik echt trots op."

### Hoe hou je een vloot overeind als de bemanning dunner wordt?

"We zijn meegegaan met de methodiek die de Kustwacht had bedacht. Zij hebben - net als wij - ook te maken met verschillende 'opstappers' aan boord, zoals van de politie en de douane. De Kustwacht ontwikkelde een werkformule met zo min mogelijk personele wisselingen. Dat betekende bijvoorbeeld dat al het werk vanaf één schip - in plaats van vanuit drie schepen - werd gedaan. In dit geval bleek de Barend Biesheuvel het beste te voldoen aan de corona-eisen. Verder werkten we voor de markeerschepen (die boeien leggen) op afroep. Dat lijkt op een soort storingsdienst.

"Alle betrokken diensten zaten in hetzelfde schuitje, maar de communicatielijntjes waren kort en iedereen was bereid om elkaar te helpen. En dan de passie en de gedrevenheid van onze bemanning: daar ben ik echt trots op."

Ondertussen moesten we rekening gaan houden met de landelijke protocollen voor de vitale functies. Die hadden impact op ons werk, want het betekende bijvoorbeeld dat we zoveel mogelijk moesten werken met vaste regionale teams. Daardoor konden we het werk minder efficiënt doen dan normaal.

Maar sinds mei zijn we het werkgregiem weer wat aan het verruimen. Dat kan nu ook, want het ziekteverzuim loopt terug. Bovendien bleek dat bepaalde taken, die in het begin wat minder prioritair leken, na verloop van tijd toch steeds urgenter werden. Zo was er eerst nog discussie over de planmatige betonning voor de recreatiesector, want had het planmatige deel wel prioriteit bij beperkte capaciteit? Of juist wel? Maar toen we zagen dat de recreatievaart weer vol op gang kwam was er geen discussie meer, hebben we er spoed op gezet om dat goed te regelen."

### Er liggen nu veel internationale schepen voor anker op de Noordzee. Betekent het dat er meer handhaving nodig is, of juist meer dienstverlening? Kortom: is er meer vraag naar jullie schepen?

"De vraag of er bijvoorbeeld meer geloosd wordt vanaf schepen en er daardoor meer opgetreden moet worden, weet ik niet. Dat weten de Kustwacht en de beheerder



van de Noordzee beter. Ik ben zelf meer bezig met de vraag hoe we de BV Nederland kunnen blijven bedienen, en hoe we dat op een veilige manier kunnen doen. De vraag *wat er moet gebeuren* is niet aan ons. Maar nee, we hebben geen extra vraag naar schepen binnengekeken."

### Welke impact heeft de coronacrisis nu verder op de bedrijfsvoering van de Rijksrederij?

"We bereiken nu het omslagpunt: na de eerste operatie om de dienstverlening überhaupt in de lucht te houden en de zorg voor de veiligheid van de mensen, gaan we nu nadenken over blijvende veranderingen in de bedrijfsvoering. Sommige veranderingen hingen al in de lucht, maar worden door de coronacrisis eerder opgepakt.

Voor de toekomst van de bemanning hebben we drie hoofdoelen voor ogen: één flexibele bemanningspool over alle schepen heen; harmonisering van de arbeidsvoorwaarden; en tenslotte harmonisering van de beloning.

En voor de toekomstige vloot werken we gestaag verder aan het nieuwe vlootprogramma. Daarbij willen we vertraging van nieuwbouw zo veel mogelijk voorkomen. Onze bestaande vloot wordt namelijk steeds ouder. Daarbij komt

dat de maritieme markt ook vraagt om continuïteit in deze moeilijke tijden."

### Hoe gaat het werk er praktisch uitzien de komende tijd?

"Het kantoorpersoneel werkt nog tot 1 september thuis. Alles gaat telefonisch of via skype. Na september gaan de kantoren stapsgewijs weer open. Dit om de veiligheidsmaatregelen te kunnen borgen. Dat betekent dus dat we een mix houden van fysiek en digitaal contact. Dat werkt ook door richting de schepen. Tot nu toe hebben we telefonisch contact via de gezagvoerder. Maar als ook de schepen een digitale verbinding krijgen zal dat veranderen. Dan wordt de afstand tussen kantoor en de schepen ineens kleiner.

En verder? De extra aandacht voor personele wisselingen aan boord blijft, en het beperken van het aantal opstappers ook. Verder mag er beperkt bezoek van kantoor aan boord en blijven de hygiënemaatregelen nog van kracht. Sinds kort zijn er - voor wie wil - ook mondkapjes beschikbaar."