

De verandering zijn

Gezond zeemansverstand



‘Een goed georganiseerde havenaanloop vraagt, net als de aanpak van maatschappelijke vraagstukken, om gezond zeemansverstand’

Berend van de Kraats is oud-onderzeebootcommandant en initiatiefnemer van BOOST. Met de maatschappelijk geïntegreerde doe-tank OceansX, werkt hij nu aan een nieuwe manier van organiseren waarbij het menselijk potentieel centraal staat en volledig benut wordt om te doen wat ons dierbaar is.

Toen wij in maart overvallen werden door de coronapandemie gingen we massaal mee in de aanpak van het kabinet. ‘Alleen samen krijgen we corona onder controle’, was de leus. Inmiddels staat die vérgaande aanpak van de complexe crisis onder druk. Samen brokkelt af en wat wijsheid is, vragen velen zich af. Ook wij timmeren zaken soms zo dicht dat regels niet meer werken.

Voor een zeeofficier zijn drie lijnen in de voorbereiding van een zeekaart belangrijk. Deze lijnen zijn de *limiting danger line* (LDL), de *safe water limit* (SWL) en de *track*. De LDL bakent het veilige vaarwater af. Bij het passeren ervan zijn noodmaatregelen nodig om te voorkomen dat het schip aan de grond loopt. Denk daarbij aan roer aan boord afdraaien, volle kracht achteruit slaan of het anker laten vallen.

De SWL en bijbehorende maatregelen helpen voorkomen dat we op de LDL terechtkomen en moeten over gaan op noodmaatregelen. Waar de SWL ligt is afhankelijk van bijvoorbeeld de draaicirkel van het schip en instuurhoek op het gevaar. U voelt het al, bij het intekenen van de SWL hoort een verhaal.

Tot slot hebben we de track, de indicator voor de ideale lijn. Eén ding is zeker; we zitten nooit lang precies op de track. We streven ernaar om er vaak doorheen te varen. Het liefst zo sierlijk mogelijk, zodat de terugkoppeling die we vanuit de kaart krijgen en hetgeen we buiten zien gebeuren ons vertrouwen geeft.

Voor aanvang van een nauw vaarwaterpassage spreekt de verantwoordelijke altijd zijn voorbereidingen door met de commandant. Een belangrijk (leer)moment waar ik zelf altijd de tijd voor nam. Sommige zeeofficieren hadden de regels zo keurig opgevolgd dat er geen ruimte meer was om normaal te manoeuvreren: het (nauwe) vaargebied was door het intekenen van SWL-lijnen onbevaarbaar geworden. Een ander had in dezelfde situatie alléén een track ingetekend op basis van eerdere ervaringen, bijvoorbeeld mooi weer. Vol zelfvertrouwen gingen ze ervoor. Ze vergaten echter dat met zo’n voorbereiding de potentie van het team nooit effectief benut zou kunnen worden als onverhoopt het zicht zou betrekken of de voortstuwing zou uitvallen.

In de pre-briefing werd het ‘gezond zeemansverstand’ toegevoegd aan de (kaart)voorbereiding. Voor de één betekende dat zijn (valse) gevoel van veiligheid oprekken door meer factoren mee te nemen naast de voorgeschreven richtlijnen. Voor de ander betekende het ook de argumenten benoemen die hem het comfortabele onderbuikgevoel gaven zodat het hele team betrokken bleef.

Wat mij bij de uitleg vaak heeft geholpen, is de context groter maken in plaats van kleiner. Uitzoomen door het stellen van generieke vragen zoals de hoeveelste haven doen we aan? Wanneer gaan we over naar nauw vaarwaterprocedures? Is iedereen dan wakker? Wat doet het weer in deze tijd van het jaar? Zo begon de voorbereiding te leven en konden we aan het eind van ons gesprek als team een logische vloeiende beweging naar de afmeerpositie visualiseren.

De maatschappelijk aanpak van complexe vraagstukken vertonen parallellen met de initiële kaartvoorbereidingen van jonge zeeofficieren: een vloeiende havenaanloop is hierbij niet vanzelfsprekend; zoom uit en regel het gebruik van gezond zeemansverstand in.

Blijf in contact!

- **Bekijk www.Oceansx.nl – Oplossen vanuit beweging**
- **berend@oceansx.nl voor reacties en tips**
- **Volg ons op  [@oceansx.nl](https://www.instagram.com/oceansx) en  [/company/oceans/](https://www.linkedin.com/company/oceans/)**



<https://vimeo.com/444329513>