

NUMMER 2 2023

diepgang

VIERENTWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT

Port Betaald



AI

VMG

ChatGPT

NZC

IN DIT NUMMER



4 **Meditatie** mensen gaan voor regels



6 **Verontrustend**

of Vooruitgang Zware Kees schrikt van geautomatiseerde

vaaraanwijzingen



8 **Zeemansvrouw** ook aan boord hebben

ze groene vingers



12 **Interview** onderzoek naar welzijnswerk in

de Nederlandse havens



16 **Turing test voor kapiteins** kan een

computer leiding geven?



22 **Grenzen stellen** havendominiee

Léon krijgt soms vreemde verzoeken



26 **Wordt u al geholpen?**

vroeger kreeg je nog een echt mens aan de lijn



32 **Maritiem**

Monument in IJmuiden landt een eenzame meeuw op het hoofd

van een vissersman



36 **Moddergeus** schrijft hij nog wel zelf zijn

columns? 39 Adressen zeemanshuizen en pastores

COLOFON

diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeevarendencentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee | **Redactie** Joost de Bruijn, Astrid Feitsema, Stefan Francke (hoofredacteur), Jos Hilberding, Hans Luesink, Helene Perfors (eindredacteur), Léon Rasser en Kees Wiersum | **Redactieadres** Parelduikerhof 8, 4332 DA Middelburg | **Oplage** 2000 | **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevervisserij-schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen | **Grafische vormgeving** Anja Verhart | **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg | ISSN 1567 - 3472 | Een **abbonement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Lichtenauerlaan 46, 3062 ME Rotterdam IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)



Het is mogelijk Diepgang kosteloos te ontvangen in PDF. Stuur een verzoek naar:
contact@zeevarendencentrale.nl

VAN DE REDACTIE

Als we één ding van de coronatijd hebben geleerd, is het wel hoe belangrijk direct menselijk contact is. Op een gegeven moment hadden we het wel gehad met al die meetings via schermen. Hoewel het in sommige gevallen natuurlijk wel handig blijft, zoals met onze eigen redactievergaderingen. Maar ook daarvan vinden we: dat is niet genoeg. We moeten elkaar nog wel af en toe zien – het liefst met een hapje en een drankje erbij.

De waarde van menselijk contact werd ook gevoeld in het welzijnswerk aan boord en in de centra voor zeevarenden. Naar elkaar roepen vanaf de kade en over de verschansing werkte niet echt fijn. Gelukkig is alles weer open, al wordt het tijd dat ook de Nederlandse overheid het belang van maritiem welzijnswerk onderkent. In deze Diepgang kunt u meer lezen over het rapport dat aan de regering is aangeboden. En hoe zit het met de menselijke factor als alles automatiseert? Daarover wordt in dit nummer nagedacht. Met daarnaast nog allerlei andere ditjes en datjes uit het zeevarende leven: een vol magazine.

De volgende Diepgang is in het Engels. Eénmaal per jaar wordt het blad namelijk als DeepEnd uitgegeven. Dan bent u vast voorbereid.

De hedendaagse ECR – machinist en/of operator?



De sabbat is er voor de mens



IN ÉÉN VAN DE VERHALEN OVER JEZUS HOREN WE HOE HIJ MET ZIJN VOLGELINGEN OP DE SABBAT – DE RUSTDAG – AAN HET WANDELEN IS. HET IS EEN STEVIGE WANDELING EN JEZUS' VOLGELINGEN KRIJGEN HONGER. DUS ZE PLUKKEN WAT VAN DE KORENAREN DIE OP DE VELDEN LANGS DE WEG STAAN EN WRIJVEN DE GRAANKORRELS MET HUN HANDEN ERUIT.

Deze handelingen worden echter kritisch bekeken door een bekende groep Bijbelkenners uit die tijd: de Farizeeën. Zij stonden een zeer strikte interpretatie van de wet voor. Ze stappen op Jezus af en leggen hem hun kritiek voor. Want de regel is: op de sabbat moet je rust houden. Niet werken. Aren plukken en korrels los wrijven is een vorm van werk, dus de volgelingen van Jezus zijn in overtreding. En dienen stevig op hun verkeerde gedrag te worden aangesproken. Maar Jezus wijst op één van de oude verhalen over koning David. Een verhaal dat deze zich vrij voelde om het verboden brood van de priesters te eten, toen hij honger had. Waarna Jezus over de sabbatsregels zegt: “De sabbat is er voor de mens, en niet de mens voor de sabbat.”

Veel mensen ervaarden kerk en geloof als een keurslijf. Er moest van alles en er mocht helemaal niks. Als je ook maar even uit de pas liep, volgde er genadeloos commentaar. Maar je kunt je afvragen of de kerk met die nadruk op alle regels – wat mag en niet mag – zich juist ook niet als die Farizeeërs is gaan gedragen. Voor Jezus staat niet de regel, maar de mens voorop. Waar religie de vrijheid van de mens bedreigt, is het oppassen.

De hedendaagse mens voelt zich niet meer zo gebonden aan de oude regels uit de Bijbel. Veel mensen hebben zich losgemaakt van dat keurslijf van geloof – en dat voelde als een bevrijding. Maar intussen zijn er nieuwe keurslijven voor in de plaats gekomen. Leven we met minder regels en voorschriften dan vroeger? Als we kijken naar alle protocollen, richtlijnen en regelingen, is de vrijheid om zelf te bedenken hoe je je werk en leven inricht behoorlijk afgenomen. En de administratieve druk is alleen maar toegenomen. Sommigen zeggen dat de ellende is begonnen bij de uitvinding van het kopieerapparaat; sindsdien lijkt in onze maatschappij het

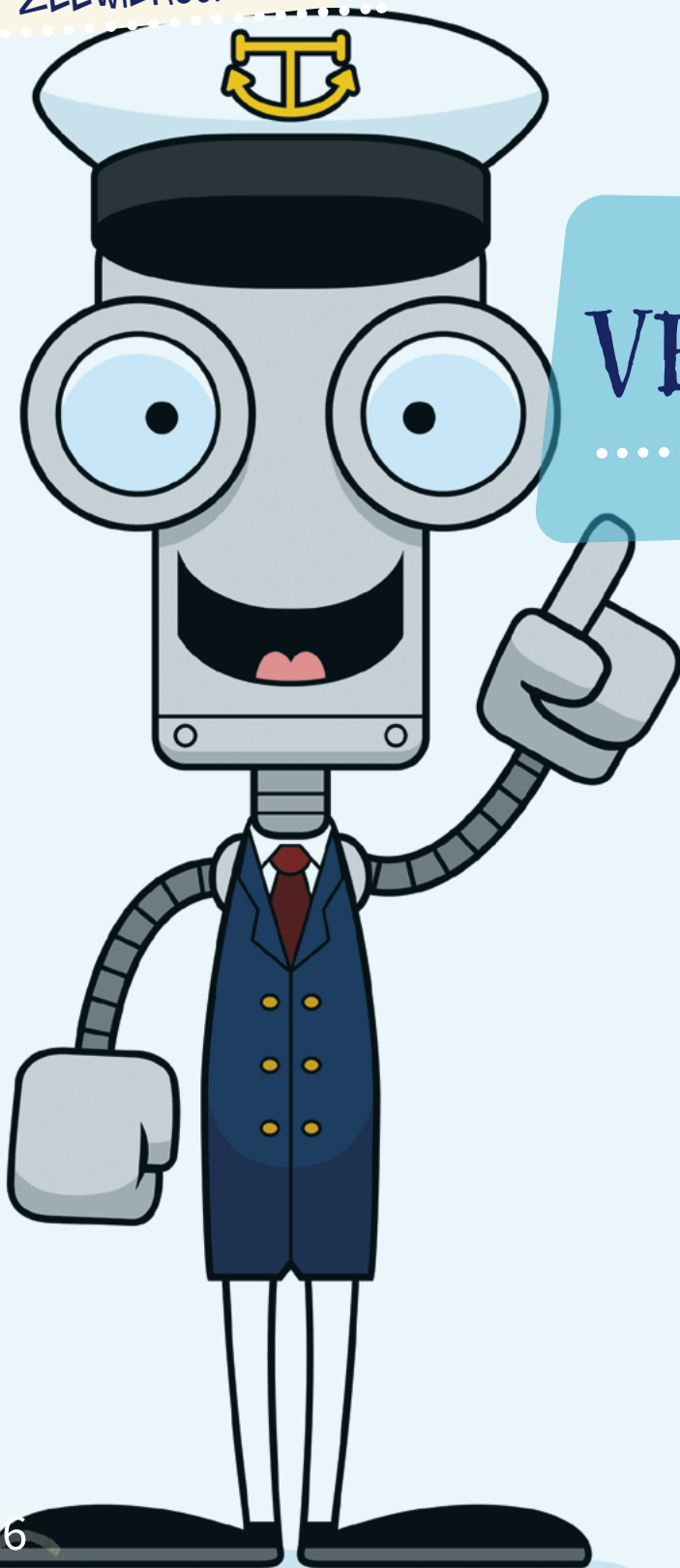
produceren van documenten vertienvoudigd te zijn. Zo is aan boord het werk van de kapitein steeds meer dat van een administrateur geworden (ik hoorde de uitdrukking ‘computerslaaf’ voorbijkomen).

Geloof in God is bij veel mensen verdwenen. Maar daar komen andere ‘geloven’ voor in de plaats. Bijvoorbeeld geloven in de kracht van automatisering. Maar is dat zo anders? Geautomatiseerde systemen verlangen een eindeloze stroom van informatie om de boel goed te organiseren. De eerste vraag is al: wie moet die informatie aanleveren? Algoritmes beoordelen de informatie. Maar in feite is een algoritme niks meer dan een set van ... juist ja, regels. Natuurlijk zijn geautomatiseerde controlesystemen handig om ons te beschermen, soms te leiden en af en toe bij te sturen. Maar bij de toegenomen regeldruk vraag je je toch af: zijn de controlesystemen er voor de mens of is de mens er voor de controlesystemen?

Hoe dan ook, als het gaat om wetten – en daarmee om regels, voorschriften, protocollen en systemen – wijst Jezus op de menselijke factor. Jezus staat in de joodse traditie met de scheppingsverhalen. De mens is een schepsel van God met een eigen vrijheid en verantwoordelijkheid. God wilde geen onfeilbare robot, maar een wezen van vlees en bloed. In een omgeving waar er allerlei systemen werkzaam zijn om het menselijk gedrag in banen te leiden, is het goed om die oude vraag van Jezus te blijven stellen: hebben we dit nou allemaal bedacht omdat het de mensen goede komt? Of wordt het belang van de menselijke factor en de vrijheid van de mens juist opgeofferd aan een systeem?

Stefan Francke
(n.a.v. Marcus 2: 23-28)

ZEEWIERSUM



VERONTRUS

JE KUNT DE KRANT
NIET OPENSLAAN,
DE TELEVISIE NIET
AANZETTEN OF HET
GAAT OVER ARTIFICIAL
INTELLIGENCE (AI).
DIE SOORT VAN
GEKUNSTELDE
SLIMHEID.

TEND OF VOORUITGANG?

Scholieren maken hun verslagen met ChatGPT, galerijen openen tentoonstellingen vol met 'nepkunst' – want vervaardigd door AI-programma's – en het internet staat vol met deep fake foto's en filmpjes.

Is dit verontrustend of is het slechts 'de vooruitgang'? En: maakt het ons leven niet alleen beter maar ook veel gemakkelijker?

Automobilisten vragen aan Siri om de route te tonen naar de bestemming. Scholieren rijden op hun fiets, ogen star op de telefoon gericht, geen oog voor het verkeer. Wanneer ik een vraag heb en niet direct een antwoord, ben ik geneigd mijn telefoon tevoorschijn te halen; zoek ik het snel even op.

Is dit verontrustend of maakt het ons leven beter en vooral ook gemakkelijker?

Nog een voorbeeld:

'Claudia is 19, mooi en hitsig. Ze is ook 100 % een AI-creatie', zo maakte het magazine 'Rolling Stone' bekend. Inderdaad: ook in de porno is AI doorgedrongen. En ditmaal niet door het gezicht van een nietsvermoedend iemand kunstig op een naakt lijf te plakken. Of een deep fake filmpje te produceren. Nee, hier wordt een geheel niet bestaande Claudia gecreëerd. Studenten computerwetenschappen wilden namelijk wel eens weten of door middel van een paar rake zoektermen een volledig nog niet bestaande, 'gewillige' vrouw gemaakt kon worden...



Is dit verontrustend of maakt het ons leven beter – en vooral opwindender? Bij dit voorbeeld voel ik toch wel de eerste twijfels opkomen.

Niet lang geleden schreef ik een column over een Amerikaanse kapitein die een reisvoorbereiding van zijn reder ontving. Hij vertrouwde het bericht niet en vermoedde dat dit niet door een persoon maar door ChatGPT was geschreven. En inderdaad, alleen de aanhef ('Beste kapitein') en de afsluiting ('Een goede vaart gewenst ...') bleek door een mens van vlees en bloed te zijn toegevoegd. De rest van het belangrijke bericht vol waypoints en koerswijzigingen in drukke vaarwegen kwam uit de koker van een AI-computerprogramma.

Is dit verontrustend of legt het heel iets anders bloot? Namelijk dat de verantwoordelijke voor een reisvoorbereiding kennelijk zélf de kennis niet meer in huis heeft om een veilige en verantwoorde reisvoorbereiding te schrijven? (Dat dit eigenlijk een taak en verantwoording van de kapitein is, laat ik hier even buiten beschouwing.) Dat de scholieren die, (echt gebeurd) geconfronteerd door een wegafzetting, niet meer zonder Google Maps een alternatieve route kunnen vinden?

Legt het feilloos bloot dat ik niet meer hoeven na te denken als ik iets niet meteen weet? Dat mijn hersens niet meer in actie hoeven te komen?

Niet lang geleden werd maar al te duidelijk dat het Westen zich (ondanks herhaalde waarschuwingen) véél te afhankelijk had gemaakt van Russisch gas. En daarvoor van olie uit het Midden-Oosten (maar ja, wie herinnert zich nog de oliecrisis uit 1974? Even Googelen, ja ik weet het weer).

AT FREE

is. Zil aperiam ut vim. Cum ne tempor nostris.
unhantis vos, conque reformidans mel ea id
et ut. Facilis penicillit conculcam na mihi ne

En hoe afhankelijk zijn we op dit moment niet van spullen uit China? Kijk eens om je heen, die bureaulamp, je telefoon, je laptop, enz.

Negentig procent van alles wat we in Nederland gebruiken wordt aangevoerd per schip, meestal dus uit China.

Is dit niet ongeveer hetzelfde wat er nu gebeurt met ons brein, ons 'gezonde verstand', goed zeemanschap, ons geheugen, onze schrijf- of rekenvaardigheid?

We hoeven niks meer zelf, we kunnen allemaal schrijver, kunstenaar, muzikant én zeeman worden. Zonder er iets voor te moeten doen.

Is de beer echt los? Kun je er nog meer van op aan dat je (via je telefoon) een leuke man of vrouw hebt gevonden die blijkt te bestaan? Is een doktersrecept niet door AI voorgeschreven nadat een dokter een paar trefwoorden in zijn computermicrofoontje heeft gemompeld? Is dit artikel misschien door ChatGPT geformuleerd?

Het is goed dat er nu door de EU een wet is aangenomen die AI aan banden gaat leggen. In Amerika heeft president Biden de bazen van de techreuzen op het Witte Huis uitgenodigd. En ze daar voorgehouden dat wat ze nu aan het doen zijn 'ongelooflijk veel mogelijkheden biedt, maar ook ongelooflijk gevaarlijk kan zijn'.

Gelukkig deed die Amerikaanse kapitein het wel: kijken. Deze zeeman wist nog waar het bij zeelui om gaat. Dat goed zeemanschap betekent dat je onafhankelijk van anderen beslist en zélf nadenkt!

Kees Wiersum



CHAT GPT



TWINKIËREN

Als zeevarende ben je vaker aan boord van een schip dan thuis bij je familie of gezin. Eigenlijk is je schip een soort gezinsvervangend tehuis.

Mensen aan de wal hebben over het algemeen geen idee hoe je leeft aan boord. De grote havens liggen ver uit het zicht van de bewoonde wereld en er is vaak weinig tijd om de stad even in te gaan. Of je mag niet van boord vanwege de strenge wet- en regelgeving. Kortom: als zeeman maak je geen deel uit van het straatbeeld. Dat maakt dat je als beroepsgroep onzichtbaar bent voor de buitenwereld.

Die buitenwereld denkt dat je in een hangmat in het vooronder hangt. Of dat je luid vloekend het anker naar binnen sjort. Weten zij veel dat je de e-mails in je Inbox leest terwijl je een kopje koffie drinkt. Dat je net met je vrouw hebt geappt over de school van de kinderen.

De buitenwereld weet ook niet hoe het schip opgefleurd wordt, net als thuis. Met wat 'kunst' aan de muur. Hoe er altijd een trommeltje met koekjes – Danish Butter – op de koffietafel staat. Hoe er voor de huiselijkheid een langwerpige plantenbak met sanseveria's is neergezet.

Hoe je persoonlijke ruimte is ingericht als een soort hotelkamer, met douche, toilet en teevee. Hoe er gekleurde gordijntjes voor de ramen hangen en kindertekeningen aan de muur.



Die plantenbak is trouwens niet meer van deze tijd. De planten zelf zijn dat nog wel, of misschien beter gezegd: juist opnieuw. In tijden van verregerende automatisering in de scheepvaart is het prettig om een beetje natuur op je werkplek te hebben. Zoals je thuis een plantje op tafel zet, kun je dat aan boord ook doen. Maak het maar gezellig.

Aan Boord

Denk aan mooie, grote, groene kamerplanten. Sommige varianten zijn zelfs luchtzuiverend. Op de brug is voldoende ruimte voor een grote plant. Op een koffietafeltje kun je gemakkelijk een gezellig, klein plantje zetten. Bijvoorbeeld een vetplant. In de controlekamer kun je denken aan een bloeiend exemplaar om wat meer kleur in je interieur aan te brengen.



Verder zijn er luchtzuiverende planten te koop. Klimaattechnisch kunnen deze een welkome aanwinst zijn in het vooronder van het schip.

In je hut kun je zelfs een kwekerijtje beginnen, bijvoorbeeld met leuke stekjes. Vaar je op een zerotholérance schip? Beetje oppassen met je plantkeuze (dus geen wietplant).

Ik ken een tankermachinist die zijn poortebak gebruikt voor het kweken van basilicum, tomaatjes en tijn. En een offshore machinist die een speciaal soort hete peper kweekt. Dit is een tuiinman in hart en nieren; vanaf de kade is zijn hut te herkennen aan de bonsaiboompjes in de poortebak.

Maak wel afspraken met je aflosser over het geven van een beetje water. En plaats je planten in een mooie pot zodat ze nog beter tot hun recht komen.

En vergeet niet – en dat is meteen het grote verschil met thuis – om een antislipmatje onder je plant te zetten.

Tuinier jij ook aan boord? Laat het ons weten! Stuur een mail en eventueel beeldmateriaal naar de redactie.

Groet van



@STRID



Gesprek met Maurice

In de haven is automatisering al heel lang een gegeven. Wanneer je op de Maasvlakte terminals als RWG of Euromax bezoekt dan zie je zelfrijdende voertuigen, kranen die op afstand bestuurd worden en autonoom bewegende treintjes.

De operators op de terminal zitten honderden meters van de kade in een controleruimte. Mensen in een haven zijn letterlijk onzichtbaar geworden. Dat geldt al veel langer voor de mensen die op een schip aankomen, de zeevarenden.

Waar is het menselijk gezicht van de haven?

Zeevarend

Maurice Jansen, onderzoeker bij het Erasmus Centre for Urban, Port en Transport Economics, noemt de term 'zeblindheid'. Zeevarenden, zo stelt hij, zijn een vergeten beroepsgroep. Bovendien weet niemand meer wat hun beroep inhoudt. Die kennis is afgenomen door een aantal wereldwijde tendensen, zoals schaalvergroting, de privatisering van publieke taken en het feit dat de haven steeds verder van de stad ligt. Wat betreft dat laatste: wie regelmatig in de Rotterdamse haven is snapt precies wat hij bedoelt.

Die zeeblindheid, voor zowel overheid als volk, is de Nederlandse Zeevarendencentrale een doorn in het oog. Om de problematiek zichtbaar te maken kreeg het Erasmus UPT van hun de vraag om onderzoek te doen naar de stand van zaken in de Nederlandse havens. Met name naar het zeevarendenwelzijn en de voorzieningen. En zo ging Maurice Jansen, samen met

co-onderzoeker Hannah Mosmans, aan de slag.

Jansen heeft zelf niet gevaren, al zegt hij bootjes erg leuk te vinden. Als bedrijfskundige is hij na omzwervingen in de logistiek bij het STC in Rotterdam in de maritieme hoek terechtgekomen. Zijn huidige functie als havenonderzoeker bij Erasmus UPT is daar een logisch vervolg op. Verder is hij betrokken bij PortCityFutures, een samenwerkingsverband van de universiteiten van Leiden, Delft en de Erasmus. Deze denktank houdt zich bezig met alles wat havensteden betreft. Dus ook met de plek van zeevarenden.

Hoewel de havenpraktijk met al z'n automatisering anders laat vermoeden, is de factor 'mens' van groot belang. Maurice Jansen: "Human capital wordt steeds belangrijker om als havens te kunnen blijven opereren." Het vreemde is dat ondernemersverenigingen, gemeenten en havenbedrij-

ven wel proberen de jongere generaties te betrekken, maar geen oog hebben voor zeevarenden. Toch zijn zij cruciaal. Dus moet men ook op hun welzijn inzetten. De cijfers: elk jaar doen 45.000 schepen de Nederlandse zeehavens aan, met ongeveer 1 miljoen zeelieden aan boord. Jansen: "Dat al die schepen ook bemanning aan boord hebben wordt snel voor lief genomen, maar het aantal zie je nooit terug in de jaarcijfers van zeehavens. Welzijn van de bemanning? Voor havens gaat het om de afhandeling van de lading. En autoriteiten aan de wal vinden blijkbaar dat het welzijn een zorg voor de reder is." Sinds 2013 hebben we de MLC, dat verdragstaten verplicht zijn zeevarenden toegang te geven tot welzijnsvoorzieningen aan de wal. Helaas legt de MLC geen verplichting op wie daarvoor *financieel* verantwoordelijk zijn. Dit betekent dat welzijnsvoorzieningen vooral door vrijwilligers in stand worden gehouden.

enwelzijn



Op weg naar een 'people's port'.

Autoriteiten aarzelen met structurele subsidies over de brug te komen. Dat blijkt helaas onvoldoende voor het welzijn van zeevarenden die in de havens aankomen.

Voor het onderzoek hebben Maurice Jansen en Hannah Mosmans professionals en vrijwilligers van een groot aantal instanties en organisaties gesproken. Wat men in het veld al vermoedde is door het onderzoek bevestigd: het is van groot belang, ook vanuit het arbeidsrecht, dat zeevarenden een goed welkom krijgen in de Nederlandse havens. Dit móet structureel gefinancierd worden. Anders is het onmogelijk deze voorzieningen in stand te houden.

Overheden, havenautoriteiten en welzijnsorganisaties moeten het samen gaan doen. Gezamenlijk moeten visie en beleid ontwikkeld worden om daar eendrachtig uitvoering aan geven. Er is nu een te grote afstand tussen de autoriteiten en het werkveld. Daardoor blijven problemen te lang onopgelost.

Maar niet alleen aandacht voor de zeevarendencentra is van belang. Het maakt deel uit van een veel groter geheel. Maurice Jansen komt weer terug op dat human capital. Want niet alleen de schepen,

maar ook de haveninfrastructuur en de overslagfaciliteiten zijn de menselijke maat ontgroeid, zo stelt hij. Het zeevarendenonderzoek heeft hem op het spoor gezet voor een onderzoeksagenda met 'People's Port' of de 'Menselijke Mainport' als thema. Daar wordt de menselijke maat in de haven aan de orde gesteld, de impact die socio-technologische ontwikkelingen hebben op mensen die er werken. "De haven kan zoveel mooier zijn met een menselijk gezicht."

Automatisering in de haven is niet per se verkeerd. Het zorgt voor minder 'human errors' en betere planning van bedrijfsprocessen. Maar de technologische vooruitgang gaat zo snel dat het als een gegeven wordt beschouwd. Daarnaast schept technologie afstand. Dat merkt iedereen wanneer je bij de klantenservice met een chatbot te maken krijgt, of op een terras een QR-code moet gebruiken om te bestellen. Terwijl niet duidelijk is of het op dat moment de juiste aanpak is. Ook heeft het overlaten van van oudsher publieke taken aan private bedrijven negatieve gevolgen.

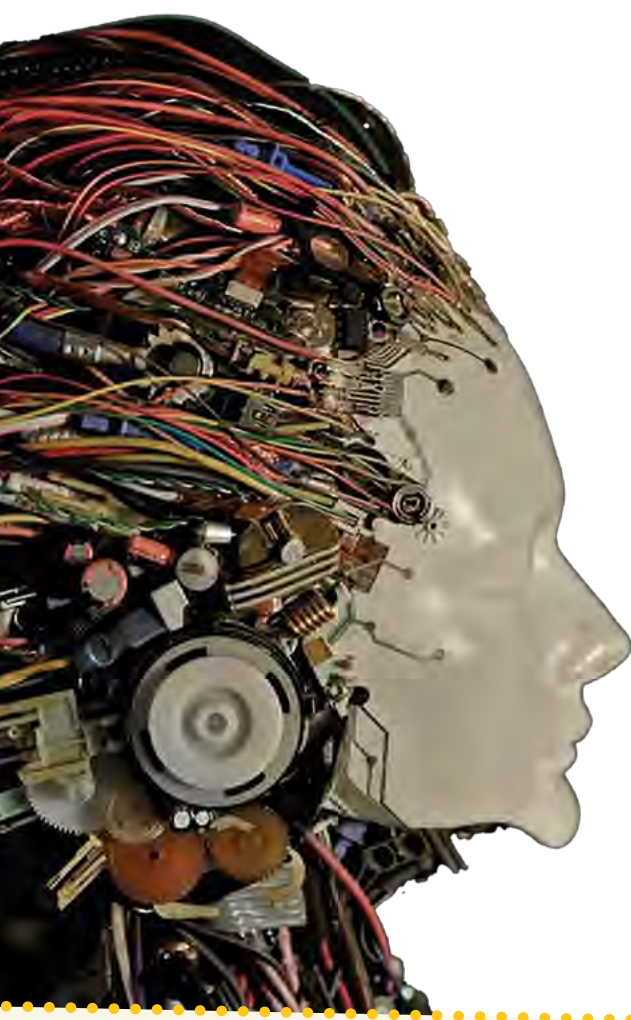
Hoge veiligheidseisen, strakke planning en korte verblijfstijd van schepen hebben ervoor gezorgd, dat de deur van de haven voor zeevarenden

steeds vaker op slot zit. Zijn we niet te ver doorgeschoten met het optimaliseren van processen? Welke wissel trekken we op de mens in het systeem? Voor wat betreft het zeevarendenwelzijn zijn er nu aanbevelingen. Een goede zaak als deze serieus worden genomen.

En, zo zegt Maurice Jansen, als je aantrekkelijk wil blijven voor nieuwe generaties is het juist nodig je menselijke gezicht te laten zien als grootste haven van Europa. En op lange termijn een voor de mens en de aarde veel gezondere en duurzamere leefomgeving te hebben.

Helene Perfors





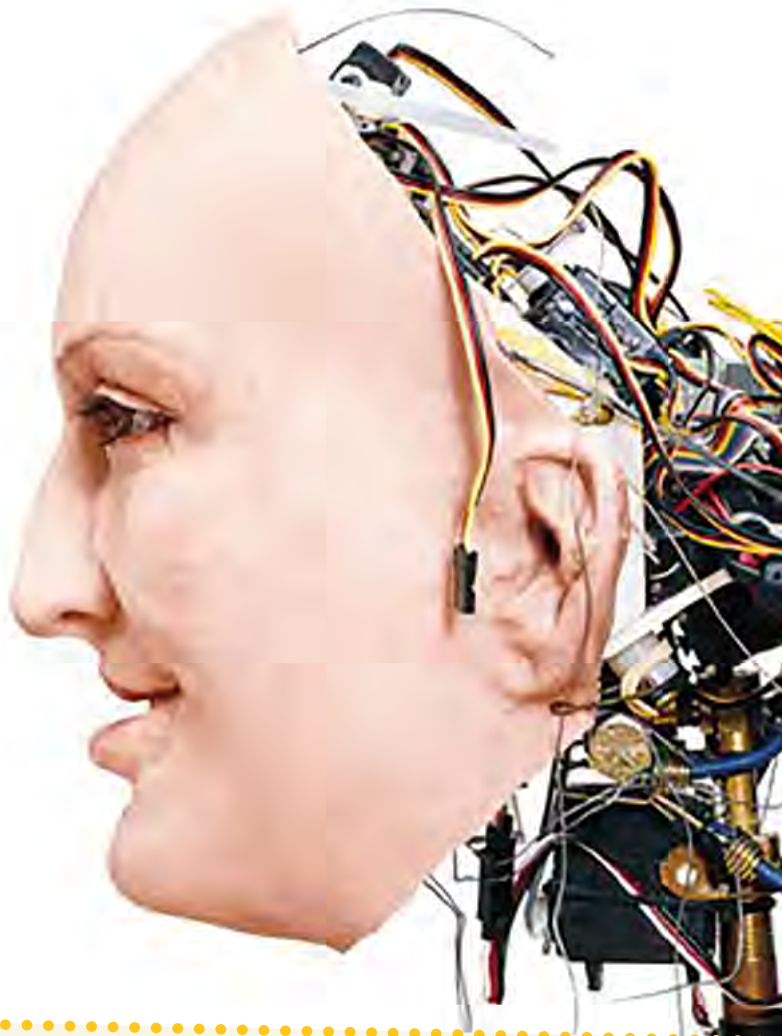
Turing voor kapit

Tegenwoordig sta je er niet meer van te kijken als je op een luchthaven in een zelfrijdend treinstel stapt. Zo'n ding rijdt zonder machinist. Evenmin heb je er moeite mee om in een pretpark in een rondvaartbootje te stappen dat door niemand wordt bestuurd. Je vertrouwt erop dat de computertechnologie

dit wel aankan. Want het gaat hier om simpele trajecten waar weinig kan gebeuren. Maar zou ik aan boord durven stappen van een baggerschip dat in een drukke haven bezig is, terwijl er niemand op de brug staat? Ik zou toch twee keer nadenken.



-test de ein



Iets dergelijks doet zich voor bij de zelfrijdende auto. Hier wordt al jaren mee geëxperimenteerd, maar tot nu toe zitten er veel te veel haken en ogen aan. De omgeving op de weg zit dermate ingewikkeld in elkaar dat het moeilijk is alle factoren erop te verwerken. En dan is er ook nog het juridische probleem. Bekend is het voorbeeld van een vrouw met kinderwagen die oversteekt. Als je moet uitwijken raak je een oudere man op het trottoir. Kun je zo'n keuze aan een computer overlaten?

De zelfvarende schepen lopen ook tegen deze problemen aan. Want is de situatie in de haven niet net zo ingewikkeld als die op de weg? En de juridische problemen eromheen zijn voorlopig zeker niet verholpen. Nog maar te zwijgen over het feit dat op een baggerschip alles vroeg of laat wel stuk gaat. En reparatierobots nog niet zover ontwik-



Veel predikanten hebben stiekem al eens een preek door ChatGPT laten schrijven. Over het algemeen rolt er geen gek verhaal uit, maar er mist iets, al is het moeilijk aan te geven wat. Je zou kunnen zeggen dat er geen ziel in zit. Bovendien zijn ChatGPT preken onmogelijk om voor te dragen.

keld zijn dat je alles aan hen zou kunnen overlaten. De toekomst lijkt meer te zitten in 'besturing op afstand', met een kleinere bemanning aan boord. Het grote voordeel zou hiervan zijn dat zeevarenden niet meer lang van huis hoeven te zijn. Ze fietsen 's ochtends naar de bestuur-cabine en 's avonds zijn ze weer thuis. Nu is inderdaad veel van het 'avontuur' in het bestaan van de zeevarende al verdwenen, maar dat wil nog niet zeggen dat iedereen op een kantoorachtige baan zit te wachten. En ook aan die besturing op afstand zitten haken en ogen. Kijk maar naar de bruggen in Nederland waar geen brugwachters meer zijn. Steeds hoor je toch weer van ongelukken, omdat er door de camera's mensen over het hoofd worden gezien.

Maar misschien betreft de belangrijkste vraag nog wel de positie van de kapitein. Want wie is nu uiteindelijk de baas op dat zelfvarende schip? En hoe wordt er leiding-gegeven aan de mensen die nog wel aan boord zijn? Kan een computer sowieso wel goed leidinggeven?



De Britse wiskundige Alan Turing bedacht in 1950 een test die duidelijk moet maken of je met een mens of een machine te maken hebt. (Turing is trouwens vooral bekend van zijn rol in de Tweede Wereldoorlog waarin hij de Duitse codeermachine Enigma wist te ontcijferen.) Simpel gesteld komt zijn test erop neer dat door conversatie via een scherm je erachter moet zien te komen of er aan de andere kant een intelligent mens zit, of dat je met een computer in gesprek bent. Wij zijn ruim zeventig jaar verder en hebben inmiddels ervaringen met dit soort systemen. Maar

hoe goed Siri ook is, je hebt vrij snel door dat het geen echt mens is. Zelf probeer ik chatbox support zoveel mogelijk te vermijden. Meestal is de belangrijkste info – na talloze keren de boodschap 'probeer de vraag anders te stellen' – het telefoonnummer om een medewerk(st)er van vlees en bloed te spreken. (Al moet ik ook dan vaststellen dat die tegenwoordig zo aan een script vastzitten, dat je soms het gevoel hebt meer met een machine te praten dan met een iemand die echt luistert of mee wil denken.)

Als we de Turing-test op een geautomatiseerde kapitein zouden loslaten, kunnen we dan het verschil merken? Ik vermoed eigenlijk van wel, met alle gevolgen van dien. Want als zich een crisissituatie voordoet, heb je dan genoeg aan een algoritme of is er een ander soort intelligentie nodig?



Ik heb de vraag voorgelegd aan één van de verst ontwikkelde AI-systemen van dit moment: *ChatGPT*. Mijn vraag luidde: kun je een zee kapitein vervangen door kunstmatige intelligentie? Binnen enkele seconden rolde er een fraai geformuleerd antwoord uit, met als slotzin:

“Ook al gaat de ontwikkeling van de AI technologie heel snel, het lijkt waarschijnlijker dat kunstmatige intelligentie eerder gebruikt zal worden om de bekwaamheden van een kapitein te vergroten dan om die volledig te vervangen. AI-systemen kunnen bijvoorbeeld wel nuttig zijn bij het navigeren, het analyseren en berekenen van data, en het ondersteunen van besluitvormingsprocessen, waardoor de capaciteiten van de kapitein uiteindelijk worden uitgebreid.”
(eigen vertaling, niet van Google Translate)

Dat vind ik dan toch wel weer een hele slimme conclusie van zo’n geautomatiseerd systeem.

Stefan Francke

```

EEEEEE LL      IIII  /T/T/  AAAAA
EE      LL      II   ZZ   AA  AA
EEEEEE LL      II   ZZ   AAAAAA
EE      LL      II   ZZ   AA  AA
EEEEEE LLLLLL IIII  /T/T/  AA  AA

Eliza is a mock Rogerian psychotherapist.
The original program was described by Joseph Weizenbaum in 1966.
(This implementation by Norbert Landsteiner 2005.)

ELIZA: Is something troubling you?
YOU:  Men are all alike.
ELIZA: What is the connection, do you suppose?
YOU:  They're always bugging us about something or other.
ELIZA: Can you think of a specific example?
YOU:  Well, my boyfriend made me come here.
ELIZA: Is it important to you that your boyfriend made you come here?
YOU:  He says I'm depressed much of the time.
ELIZA: I am sorry to hear that you are depressed.
YOU:  It's true. I am unhappy.
ELIZA: Can you explain what made you unhappy?
YOU:

```

IN 1965 VOND DE AMERIKAANSE COMPUTERGELEERDE JOSEPH WEIZENBAUM HET CHATPROGRAMMA ELIZA UIT. MET DIT PROGRAMMA WAS HET NET ALSOF JE MET EEN PSYCHOLOOG ZAT TE PRATEN. OM HET SUCCES VAN HET PROGRAMMA TE ONDERSTREPEN VERTELDE WEIZENBAUM DAT ZIJN SECRETARESSSE BINNEN DE KORTSTE KEREN AAN HEM VROEG OM DE KAMER

TE VERLATEN, OMDAT ZE ALLEEN MET DE COMPUTER WILDE PRATEN. TOCH KWAMEN AL SNEL DE BEPERKINGEN VAN HET PROGRAMMA AAN HET LICHT: IN FEITE HERHAALDE HET PROGRAMMA WAT JE ZEI EN VROEG DAN WAT JE DAARBIJ VOELDE. DAT IS EEN BELANGRIJKE TECHNIK IN HET INSTRUMENTARIUM VAN EEN PSYCHOLOOG, MAAR VORMT SLECHTS EEN OPSTAPJE NAAR WERKELIJKE THERAPIE.



IDEE VOOR NIEUW TY



TYPE GANGWAY WACHT

Grenzen stellen

Tijdens de coronalockdown deed ik regelmatig boodschappen voor scheepsbemanningen. Dat ging vooral om snoepgoed als chips en chocola en alles wat met persoonlijke hygiëne te maken had, zoals tandpasta of shampoo. Ook nam ik af en toe thuis pakjes aan die door zeevarenden besteld waren in webwinkels. Het is bij deze manier van helpen wel belangrijk om grenzen aan te geven. Er zijn zeevarenden die verwachten dat je de hele stad afzoekt naar iets van goede kwaliteit, maar dat bijna niks kost. Of dat je wel even een vrachtwagen vol spullen kunt komen bezorgen.

Sommige zeevarenden zijn op zoek naar dingen die in hun eigen land moeilijk verkrijgbaar zijn. Als het mij niet teveel moeite kost wil ik ze best helpen. Zo heb ik voor een kapitein wel eens beschermende kleding gekocht om te dragen bij het mountainbiken. Mijn indruk was dat hij zichzelf ook een beetje trakteerde omdat zijn aflosser weken later dan gepland pas zou komen. Dat kon ik trouwens ook rustig tegen hem zeggen en het leidde tot een bijzonder gesprek.

Voor een stuurman heb ik eens een enorm karaoke-apparaat met oplaadbare batterij gekocht. Dit apparaat was in zijn eigen land voortdurend uitverkocht. Hij zat als enige Filippijn aan boord en ik had met hem te doen.

Dat medewerkers van zeemanshuizen behulpzaam zijn is algemeen bekend. Vanzelfsprekend wordt ook onderzocht hoever men kan gaan. Zo vroeg een zeeman mij of ik een 'razor blade' kon kopen. In eerste instantie dacht ik dat het om scheermesjes ging en gaf aan dat het geen probleem zou zijn. Het bleek echter om een ronddraaiend mes voor in een cirkelzaag te gaan.

Omdat het schip niet ver bij een bouwmarkt vandaan lag, vertelde ik hoe hij daar kon komen. En dat de lockdown in Nederland voorbij was, zodat het geen problemen zou geven. Maar hij was niet tevreden met dit antwoord en vroeg me of ik kon bellen om te vragen of het product überhaupt wel beschikbaar was. Daarvoor moest ik op Google kijken zo wist hij.

Ondanks dat ik het gevoel had dat hij me voor zijn karretje wilde spannen, besloot ik toch maar even online te zoeken. De zeeva-

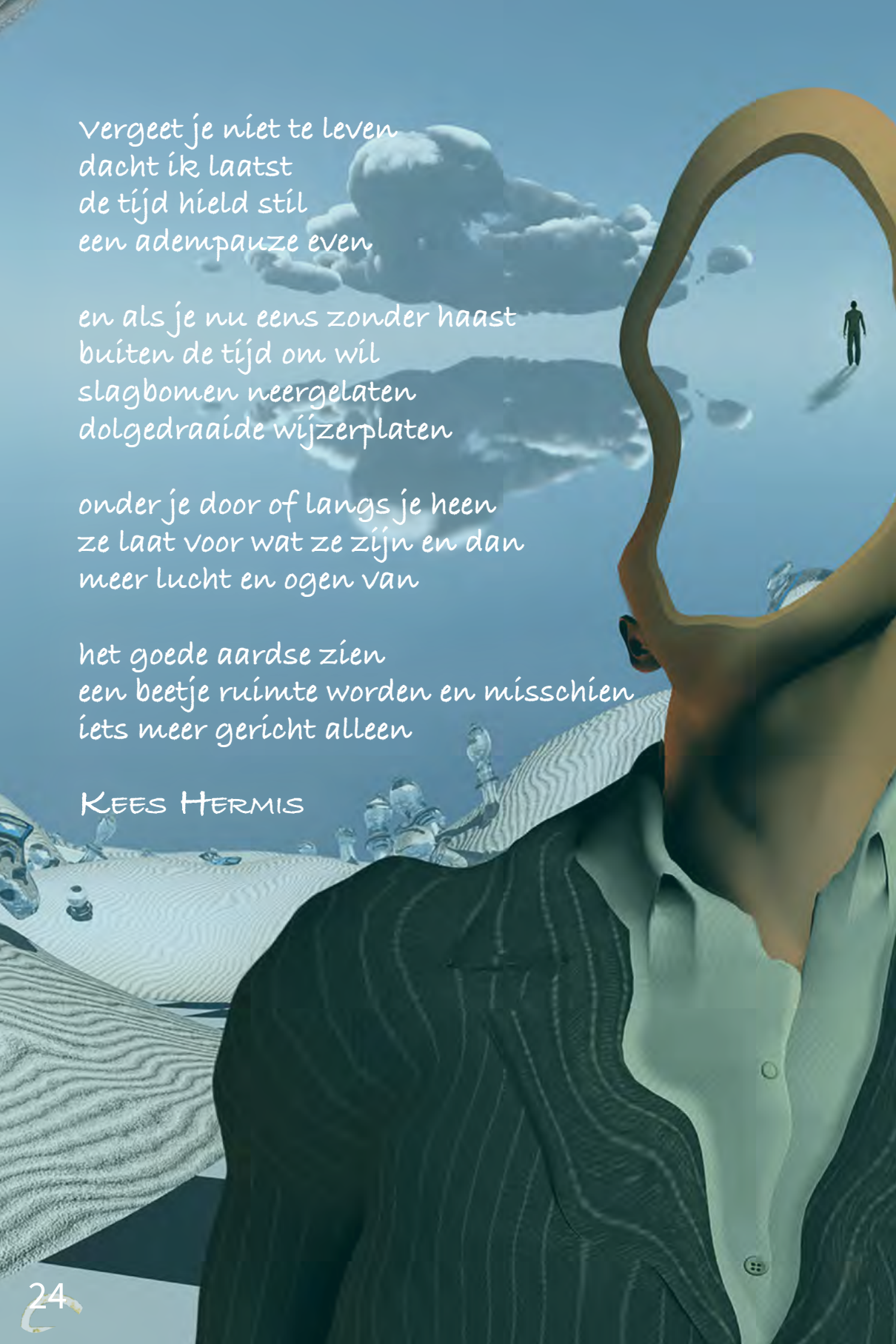
rende was op zoek naar een specifiek type van een specifiek merk en bleek de bijbehorende getallen en namen uit zijn hoofd te kennen. De zoekmachine verwees mij naar een gespecialiseerd bedrijf in Zevenaar. Het was niet zomaar even een cirkelzaagje, je kon er zelfs metalen buizen mee te lijf. Toen ik aan de zeevarende vertelde dat het wel eens heel duur kon worden maakte dit hem niks uit. Aangezien ik niet kon vinden waar het in Amsterdam te koop was, besloot ik naar de leverancier te bellen.

Levering in Amsterdam bleek mogelijk, maar het zou wel een paar dagen duren. Het mes moest namelijk met de hand gemaakt worden. Ook wilde de man eerst weten waarvoor het bedoeld was. Toen ik zei dat het voor een zeeman was veranderde zijn stem van toon. Hij kreeg namelijk regelmatig vragen van Filippijnse mensen. Zijn zaag blijkt bijzonder gewild bij hanengevechten. Hierbij moeten twee hanen vechten – en dat net zo lang tot er een dood is. De eigenaar van de winnende haan verdient grof geld. En het is toegestaan om messen aan hun poten te bevestigen. De man uit Zevenaar wilde niks met deze 'sport' te maken hebben.

Toen ik dit voorzichtig aan de Filippijn vertelde kon ik merken dat ik niet de eerste was die hem had geprobeerd te helpen. Mijn gevoel dat ik voor een karretje was gespannen veranderde in een vaste overtuiging dat dit was gebeurd. Toch blijf ik mijn diensten aan zeevarenden aanbieden. Al is het maar omdat het soms een mooi verhaal oplevert. Zo eentje als dit!

Léon Rasser





vergeet je niet te leven
dacht ik laatst
de tijd hield stil
een adempauze even

en als je nu eens zonder haast
buiten de tijd om wil
slagbomen neergelaten
dolgedraaide wijzerplaten

onder je door of langs je heen
ze laat voor wat ze zijn en dan
meer lucht en ogen van

het goede aardse zien
een beetje ruimte worden en misschien
iets meer gericht alleen

KEES HERMIS

K=C

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c

k=c



In november bestaat thuisfrontorganisatie **Vereniging Maritiem Gezinskontakt** 40 jaar.

Een bijzondere mijlpaal die ook de aanleiding is tot een naamsverandering: de letters 'k' in Gezinskontakt gaan er uit! Wat in de jaren 80 supermodern was werd al heel lang als ouderwets en onhandig ervaren. Het wordt nu gewoon '**Gezinscontact**'.

De VMG: 'Wat niet verandert is de herkenning die we bij elkaar vinden. Of je partner nu vaart op de grote of kleine vaart, op een bulkcarrier, reefer, sleper, containerschip of zware ladingschip, of werkt in de offshore of bagger; bij ons hoeft je niks uit te leggen.'

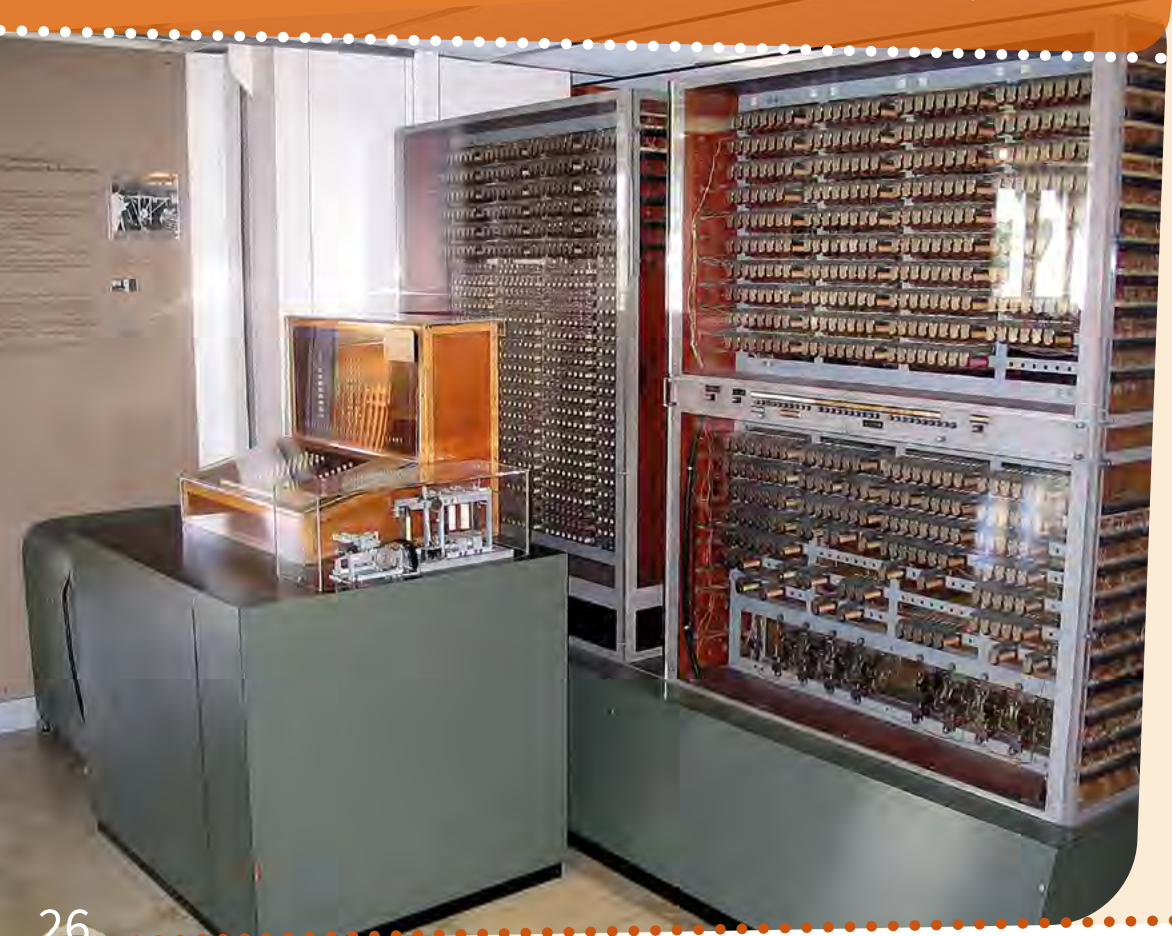
De leden van de VMG ontmoeten elkaar via sociale platformen en bij diverse activiteiten door het hele land. Via (sociale) media laten ze zien hoe zeemansvrouwen en zeemansgezinnen 'echt' zijn. Geregeld maken ze zich met andere belangenverenigingen als vakbond, reders en kapiteins sterk voor actuele maritieme issues.

Meer weten?

vmg.bestuur@gmail.com

Wordt u al ge

Met de intrede van de computer thuis en op het werk – begin jaren tachtig – ontstond er ineens een dagelijkse werkelijkheid van IT-technologie, automatisering en digitalisering. De nieuwste hype is artificial intelligence (AI). Ik vraag me echter af of het echt een nieuw fenomeen is. Een definitie wat AI is – of niet is – is er namelijk niet.



holpen?



Bovendien werd al in 1997 wereldkampioen schaken Gary Kasparov verslagen door de computer van IBM Deep Blue. Dus was deze ontwikkeling niet reeds een doorbraak van AI?

Toen ik in de jaren tachtig in een hotel werkte werden de gastenlijsten op papier ingevuld. Zelden een probleem. Na introductie van de computer werden de gasten naar kamers gestuurd waar al iemand in verbleef. Hilarisch toch? We ontkomen er niet aan.

Er is echter een grote groep mensen die 'digi-beet' is, bijvoorbeeld doordat ze de moderne technologieën niet meer kunnen bijbenen of (fysieke) beperkingen hebben. Of laaggeletterd zijn. Naar verluidt zijn ruim een miljoen ouderen in Nederland niet digitaal vaardig (genoeg). Zij worden vaak vergeten door bedrijven en instanties.

In de praktijk kom ik zeevarenden tegen die bijvoorbeeld niet weten hoe DigiD werkt. Hoe kunnen zij dan online een WW-uitkering aanvragen? Hoe kun je het AOW-pensioen krijgen als je niet met een computer overweg kunt? Gelukkig bestaat in deze beide gevallen het papieren aanvraagformulier nog. Maar andere instanties, zoals sommige sociale zekerheidsinstanties en financiële instellingen (banken), zijn moeilijker bereikbaar. Op hun websites staan geen telefoonnummers. Met andere woorden: bel ons niet! Wat rest is 'chatten' met een robot met vooral nietszeg-

gende antwoorden. En zit er bij uitzondering wel een mens van vlees en bloed aan de andere kant, dan duurt het vaak eindeloos voor je wat wijzer bent geworden.

Het pensioenfonds dat ik een keer belde, liet mij lang wachten. Ik had wel de keuze of ik stilte wilde of een muziekje tijdens het wachten. Ik koos het laatste, maar kreeg daar snel spijt van. Na 35 minuten heb ik opgehangen en maar per e-mail een klacht ingediend. Degene die mijn e-mail beantwoordde, vermeldde geen verdere contactgegevens. Met andere woorden: bel mij niet!

De samenleving, die nu achter de computer verscholen is, zou meer mededogen kunnen tonen voor degenen die geen smartphone, geen computer en geen DigiD hebben. En dus niet computervvaardig zijn.

Natuurlijk is digitalisering een enorme vooruitgang in het dagelijks leven, denk bijvoorbeeld aan de gezondheidszorg. Maar het heeft ook een keerzijde, zoals in cybercrime, hacken en andere oplichting. En bovenal: nu alles via de computer gaat, zijn er nog bekwame vaklieden, zoals een timmerman, een loodgieter, een metselaar, of een werktuigkundige? Automatisering, algoritme en Artificial Intelligence: er zit geen ziel in.

Jos Hilberding

NZC Sym



posium

De NZC wil met de resultaten van het Erasmus UPT-onderzoek een gesprek aangaan met de zgn. 'stakeholders'. Dit om eindelijk eens te komen tot een structurele financiering van de welzijnsvoorzieningen in de Nederlandse zeehavens.

Op 1 juni organiseerde de NZC daarom een symposium waarin het welzijnsrapport werd besproken en bediscussieerd. In twee videoboodschappen kwamen zowel minister Harbers als de Rotterdamse havenwethouder Siemons aan het woord.

Zij benadrukten dat er een vaste basis dient te komen voor de financiering van zeevarendenwelzijn. Drie sprekers, waaronder Erasmus UPT-onderzoeker Maurice Jansen, gaven vanuit hun eigen expertise de noodzaak van zeevarendenwelzijn weer. En daarmee de absolute noodzaak van een stabiele financiering.

Vervolgens was er een discussie met sprekers en zaal. Want hoe, wat en wie? Daar kwam op dat moment geen antwoord op. Wel kwam naar voren dat er op korte termijn wat moet gebeuren en dat de diverse stakeholders (bv. ook KVNR en Nautilus) samen met de overheden aan moeten pakken.

Het doel van de NZC om een discussie op gang te brengen is in ieder geval gelukt. Hopelijk komt daarmee ook de structurele financiering van de grond.

Helene Perfors



Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens

In opdracht van Nederlandse Zeevarendencentrale
door Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

Maurice Jansen
Hannah Mosmans

November 2022

Welzijnsrapport

De Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC) heeft vorig jaar aan het Erasmus UPT opdracht gegeven een onderzoek te doen naar welzijn van zeevarenden in Nederlandse havens. De aanleiding hiervoor is de druk op de organisaties van zeemanswelzijnswerk die is ontstaan door het wegvallen van structurele financiering. Het lijvige rapport dat hieruit kwam, heeft Marianne Kloosterboer, voorzitter van de NZC, onlangs overhandigd aan directeur maritieme zaken Ruth Clabbers op het Ministerie van Waterstaat en Infrastructuur.

Kloosterboer hoopt dat de aanbevelingen van het rapport snel worden overgenomen. Dit is volgens haar een goede manier om de door de Tweede Kamer aangenomen 'motie Postma' uit te voeren.

‘Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens’

Via de website van de NZC kan het worden ingezien.



ZWARE KEES NUMMER 5 IS UIT!

Op 30 april presenteerde ons redactielid Kees Wiersum het nieuwe boek **VROEGER WAS VAREN ... ANDERS**. De verhalen in het boek zijn een bundeling van eerder gepubliceerde columns.

Zware Kees had al 4 boeken op zijn naam staan, vol met anekdotes die hij op zijn talloze reizen meemaakte. Wanneer je Kees vraagt naar zijn carrière is het antwoord steevast: "ik heb 44 jaar gevaren, bijna anderhalf miljoen zeemijlen gemaakt, 105 landen over de hele wereld bezocht en alle kapen die ertoe doen gerond ..." De talloze foto's in de boeken zijn ook van eigen hand: "Ik nam overal een fototoestel mee; wanneer ik voer en wanneer ik de wal op ging ..."

APRIL 30

ZWARE KEES BOEKPRESENTATIE
VROEGER WAS VAREN ... ANDERS

Waar?
Oudheidkamer Stichting
Nederlandse Keep Hoornwaarders
Achterom 17
1621 KP Hoorn

Wanneer?
Op zondag 30 april is het (openbaar) 19:00 uur (indien de Oudheidkamer te Hoorn presentieert) Kees Wiersum (Zware Kees) presenteert zijn boek: **"Vroeger was varen... anders"**.
De inloop is vanaf 19:00 uur tot 21:00 uur. De inloop is gratis. De inloop is gratis. De inloop is gratis.
Hierna kunt u kennismaken en een (indien aanwezig) boek.

Lees (u) ook graag mijn (u) boek (u) boek (u) boek.

WEIJNS

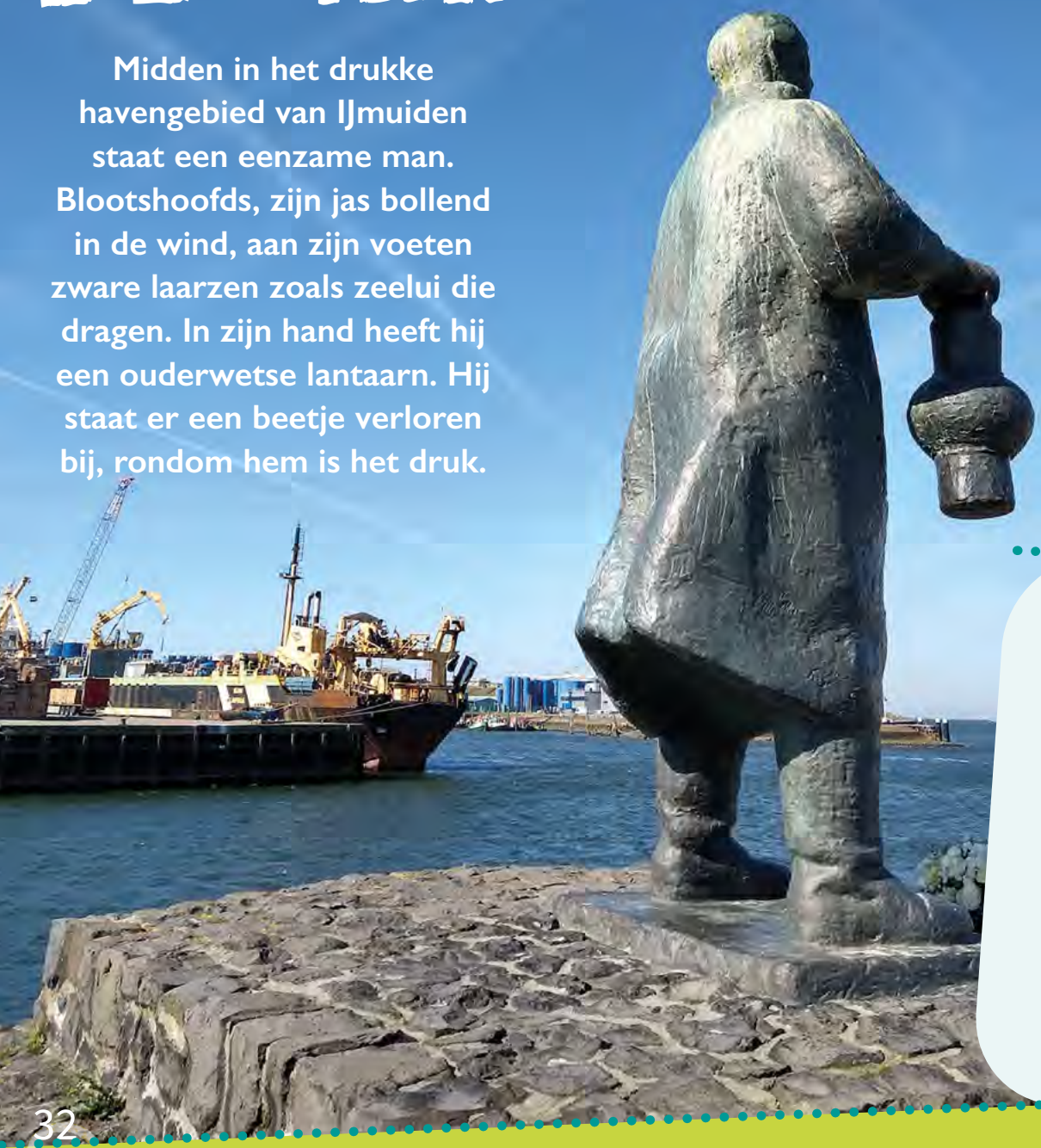


Het boek is uitgegeven door Uitgeverij De Alk BV.

ISBN 978 905 961 2679

DE MAN MET DE

Midden in het drukke havengebied van IJmuiden staat een eenzame man. Blootshoofds, zijn jas bollend in de wind, aan zijn voeten zware laarzen zoals zeelui die dragen. In zijn hand heeft hij een ouderwetse lantaarn. Hij staat er een beetje verloren bij, rondom hem is het druk.



NEDERLAND KENT VELE GROTE EN KLEINE MARITIEME MONUMENTEN. SOMMIGE STAAN OP PROMINENTE PLAATSEN, ANDERE ZIJN ZO WEGGESTOPT DAT ZE NAUWELIJKS TE VINDEN ZIJN. IN DE SERIE 'MONUMENTEN VAN DE ZEE' STAAT DIEPGANG STIL BIJ EEN AANTAL VAN DEZE GEDENKPLAATSEN.

STORMLANTAARN



Vlak achter de man ligt een enorme ferry gemeerd, de boegdeuren open als een enorme opengesperde muil. Het schip slikt de ene trailer na de andere in. Het lijkt de man niet te boeien, strak staart hij voor zich uit.

Links van hem, aan de overkant, ligt een groot wit schip, met vier zwenkende scheepskranen. Het lijkt wel een wedstrijd voor de kraandrijvers: wie kan de meeste pallets aan boord draaien. Het interesseert de man geen zier.

Vóór dat witte schip ligt een blauw scheepje – met schuine gele strepen over de zijkant – met veel misbaar en luid gedonder zijn jets te testen. De man lijkt het niet te horen. Hij staart schijnbaar ongehinderd naar voren, ergens naar een punt dat ligt tussen het Forteiland en de Zuidpier op de horizon.

Daar ligt de Noordzee, nu rustig en bedaard, jachtjes varen tussen de pieren door naar



buiten. De zon schijnt, de blauwe lucht is vol helderwitte strepen: condens van vliegtuigen op weg naar verre bestemmingen.

De man staat onbeweeglijk. Heeft hij het niet veel te warm in die dikke jas? En is die lamp niet wat overbodig in het zonlicht?

Dagjesmensen rijden hun auto's de kop van de haven op. Dagjesmensen, niet gewend aan de zee, kijken hun ogen uit. Vluchtig blikken ze ook nog even naar die stille zonderling, om daarna snel hun hoofd af te wenden. Ze stappen in hun auto of gaan het nabijgelegen visrestaurant binnen. De man heeft geen trek en ook geen auto.

Wanneer ik in de pauze een boterham ga eten sta ik aan de voeten van de man. Hij staat op een verhoging. Er ligt een bos witte bloemen aan zijn voeten. Overgebleven van de oorlogsherdenking, want ook veel vissers zijn in de oorlog gebleven op zee. De man – het standbeeld wordt het 'IJmuider Vissersmonument' genoemd – waakt dag en nacht over de vissers die op zee gebleven zijn in de loop der jaren. Volgens de zestien borden met namen zijn er 319 IJmuider vissers nooit meer teruggekeerd.

Hij staat met zijn rug naar de Vissershaven. De haven die, toen ik eind zeventiger jaren op de zeevaartschool in IJmuiden zat, vol lag met tientallen vissersschepen, rijen dik. Ook de Haringhaven lag toen vol met vissers. Nu tel ik met moeite een vijftal kotters. Zou de man met de stormlantaarn er een taak bij hebben gekregen? Zou hij nu óók de vissers herdenken die door allerlei omstandigheden hun schip naar de sloop hebben gebracht? Die nooit meer zullen uitvaren? Of is daar een heel nieuw monument voor nodig.

Antwoord geeft hij niet, stoicijs kijkt hij naar een stip op de horizon, ergens tussen het Forteiland en de Zuidpier in. Een meeuw landt sierlijk op zijn hoofd.

Kees Wiersum





DE ROL VAN DE ZEEMAN (EN COLUMNIST)

De scheepvaartindustrie is al eeuwenlang een essentieel onderdeel van de wereldhandel. De industrie verandert echter snel door de digitalisering van de maritieme sector. Met de opkomst van technologie is er een belangrijke verschuiving in de rol van zeelieden in de scheepvaartindustrie. In deze column verkennen we de toekomst van zeelieden in het tijdperk van digitalisering.



IN EEN DIGITALE TOEKOMST

Ten eerste is het belangrijk om de impact van digitalisering op de scheepvaartindustrie te begrijpen. Technologische vooruitgang heeft geleid tot de ontwikkeling van nieuwe systemen, zoals autonome schepen, die het potentieel hebben om de kosten te verlagen en de efficiëntie te verhogen. Dit heeft geleid tot een afname van de vraag naar traditionele zeevarenden, omdat veel van de taken die traditioneel door zeelieden worden uitgevoerd, nu kunnen worden geautomatiseerd. Het is echter belangrijk op te merken dat de digitalisering van de scheepvaartindustrie niet het einde van de rol van de zeeman bete-

kent. In feite ontstaan er nieuwe kansen voor zeevarenden naarmate de industrie evolueert. Zeelieden kunnen zich nu specialiseren in gebieden zoals data-analyse, cybersecurity en monitoring op afstand van schepen. Deze verschuiving naar meer gespecialiseerde rollen heeft het potentieel om een meer geschoold en dynamisch personeelsbestand in de scheepvaartindustrie te creëren.

Bovendien kunnen zeelieden ook profiteren van de digitalisering van de industrie door hun vaardigheden en kennis te verbeteren. Zeelieden kunnen bijvoorbeeld e-learning-

platforms gebruiken om toegang te krijgen tot nieuwe opleidings- en ontwikkelingsmogelijkheden, die hun carrièreperspectieven kunnen verbeteren. Dit heeft het potentieel om de algehele competentie en professionaliteit van zeelieden in de industrie te verbeteren.

Daarnaast heeft digitalisering ook de arbeidsomstandigheden voor zeevarenden verbeterd. Met de opkomst van monitoring op afstand kunnen zeelieden nu en straks werken vanaf locaties aan de wal, waardoor de hoeveelheid tijd die ze weg van hun familie doorbrengen, wordt verminderd. Dit heeft het potentieel om de geestelijke gezondheid en het welzijn van zeevarenden te verbeteren en een duurzamer evenwicht tussen werk en privéleven te creëren.

Er zijn echter ook uitdagingen waar zeelieden mee te maken kunnen krijgen in het tijdperk van digitalisering. De opkomst van automatisering kan leiden tot banenverlies

en een vermindering van de vraag naar traditionele zeelieden. Dit kan een gevoel van onzekerheid en onveiligheid creëren voor zeevarenden, die zich mogelijk moeten aanpassen aan nieuwe rollen en verantwoordelijkheden.

Kortom, de digitalisering van de scheepvaartindustrie transformeert de rol van zeelieden. Hoewel er uitdagingen en onzekerheden kunnen zijn, ontstaan er ook nieuwe kansen voor. Zeelieden kunnen profiteren van de nieuwe systemen en technologieën om hun vaardigheden en kennis te verbeteren, waardoor een meer geschoolde en dynamische beroepsbevolking ontstaat. Naarmate de scheepvaartindustrie zich blijft ontwikkelen, is het essentieel dat zeelieden zich aanpassen en de veranderingen omarmen om een duurzame toekomst voor de industrie te garanderen.

Moddergeus

PS: deze column kwam geheel tot stand door een chatbot-algoritme van ChatGPT.

NOOT HOOFDREDACTEUR AAN EINDREDACTEUR –

Wat een saaie column! Ik was bovenstaand verhaal al flink aan het herschrijven toen ik de laatste regel over ChatGPT las. Dus toen heb ik het maar zo gelaten. Er staat niets verkeerd in het stuk, maar het is ook geen persoonlijk verhaal zoals we toch gewend zijn van Moddergeus. Laat 'ie alsjeblieft de volgende keer weer zelf gaan schrijven!!!



ADRESSEN ZEEMANSHUIZEN EN PASTORES

AMSTERDAM



Centrum voor zeevarenden • Radarweg 32 • 1042 AA

Amsterdam • Tel. 020 6117 912 • Dominee L.J. Rasser • Tel. 020 6690 065 / 06 22 09 03 34 •

leon.rasser@zeevarendencentrale.nl

DELFIJL / EEMSHAVEN



Centrum voor

zeevarenden • Borkumweg 2 • 9979 XH Eemshaven • Tel. 059 6516 233 • Pastor S. Standhardt •

Tel. 050 3127 178 / 06 29 29 69 30 • svenserg@zeevarendencentrale.nl

MOERDIJK



Centrum voor zeevarenden • Sluisweg – Roode Vaart •

4782 PT Moerdijk • Tel. 0168 416 650 • Rev. W.J.A. Ester • Tel. 31 (0)6 11070913 •

janwillemester@gmail.com

ROTTERDAM / OOSTVOORNE



Internationaal

Centrum voor zeevarenden *The Bridge* • Burgemeester Letteweg 30 • 3233 AG Oostvoorne •

Tel. 06 32 27 47 25 • Rev. H.M. Perfors • Tel. 0181 416 751 / 06 53 67 92 65 •

helene.perfors@gmail.com

ROTTERDAM / SCHIEDAM



Centrum voor

zeevarenden *Flying Angel Club* • Admiraal Trompstraat 1 • Havennummer 562 •

3115 HK Schiedam • Tel. 010 4260 933 • Pastor D. Woodward • Tel. 06 13 77 24 64 •

dennis.woodward@mtsmail.org

TERNEUZEN



Centrum voor zeevarenden •

Tel. 06 57 12 48 11 • seamensclubterneuzen@hotmail.com

VLISSINGEN



Centrum

voor zeevarenden *Flying Angel Club* • Ritthemsestraat 498 • Havennummer 562 •

4389 PA Ritthem • Tel. 0118 467 063 • Rev. P. Handschin • pascal.handschin@mtsmail.org

WERELDWIJD



Dominee S.N.D. Francke • Parelduikerhof 8 • 4332 DA Middelburg •

Tel. 0118 651 888 / 06 37 00 84 32 • waterbouwpastor@gmail.com

