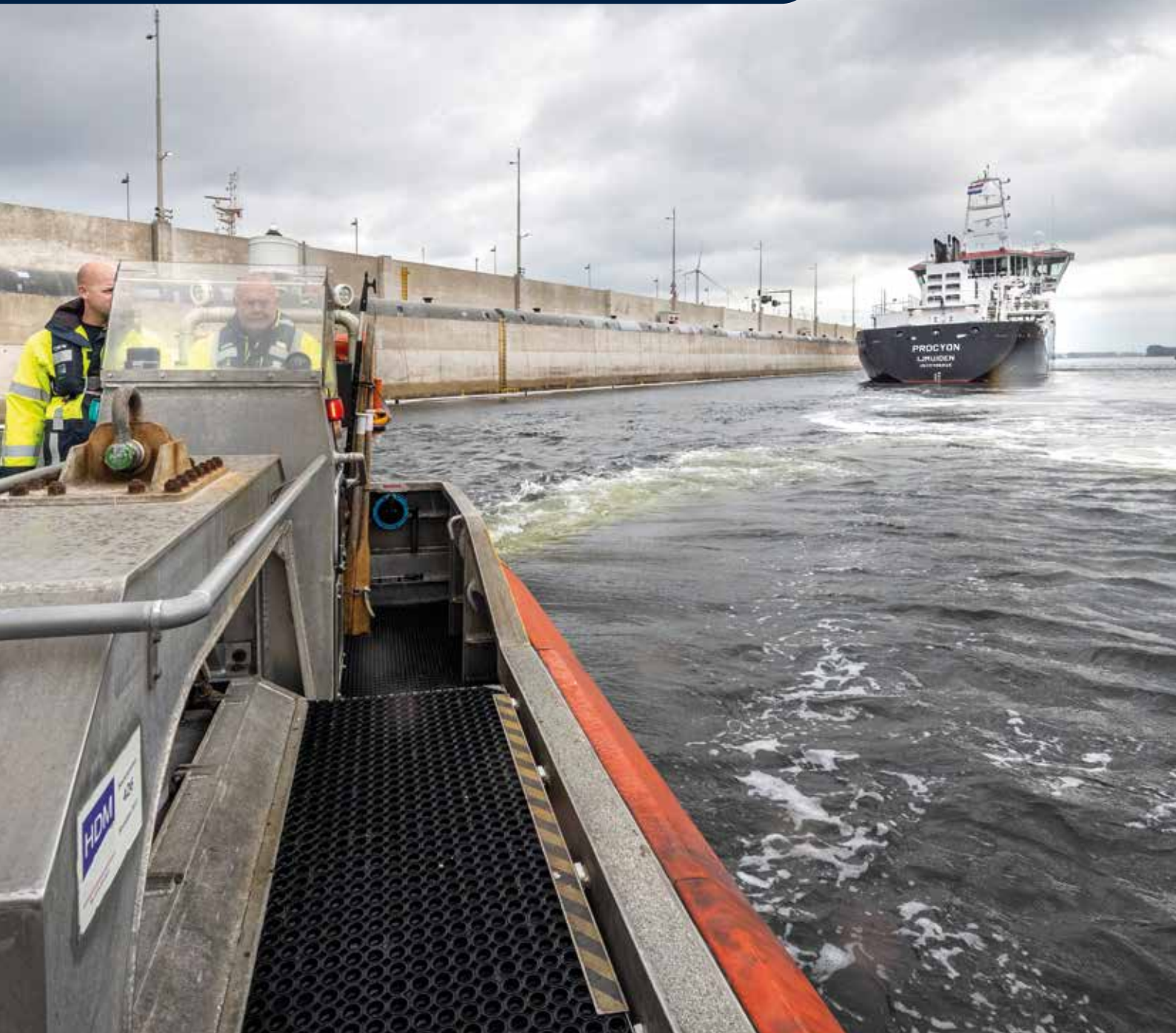


Loodswezen Aktueel

December 2021



**Walstroom-
installaties**

Pagina 09

**Economisch
varen**

Pagina 12

**Loodsentevreden-
heidsonderzoek**

Pagina 14

Personalia

In dienst (verzameld vanaf 1 november)

Eeke de Bruijne
Freek Hirdes

Secretariatsmedewerker
Werktuigkundige swath

Regio Scheldemonden
Regio Scheldemonden

Uit dienst (verzameld vanaf 1 november)

Stefan Hofland
Aart Pieter Bos
Cheryl Ramsaransing

Loodsdienstcoördinator
Stafmedewerker Beleid & Organisatie NLc
Directiesecretaresse

Regio Rotterdam-Rijnmond
NLc
Regio Rotterdam-Rijnmond



Mooie foto's gemaakt?

Bij de afdeling communicatie kunnen we altijd foto's* van ons mooie werk gebruiken. Mail ze in zo hoogst mogelijke resolutie aan communicatie@loodswezen.nl

(*) we gaan er vanuit dat de ingestuurde foto's rechtevrij zijn en we ze vrijelijk voor het Loodswezen kunnen gebruiken

Geboren

7 oktober 2021 Maeson, zoon van Kevin en Shelmira Eiff
13 oktober 2021 Aron, zoon van Thijs en Janice Hoff
19 oktober 2021 Mick, zoon van Maikl en Mandy Boers
24 november 2021 Joas, zoon van Lucas Klop en Tatja Slis
26 november 2021 Jin, dochter van Tymen en Jorine Zwaan

Coverfoto: Testvaren in de Nieuwe Zeesluis IJmuiden
Fotograaf: Rijkswaterstaat / Gerrit Serne

Grootgebruiker van de sluizen

Pagina 06



Loodswaaiersmedaillon

Pagina 08



Het vaargedrag van de 'Mira'

Pagina 13

Personalia	02	Van de Ondernemingsraad	10
Colofon	03	Kinderboekenweek	11
Voorwoord Willem Bentinck	04	Economisch varen: Een complexe puzzel	12
Grootgebruiker van de sluizen	06	Het vaargedrag van de 'Mira'	13
Historie	08	Uitkomsten Loodsentevredenheidsonderzoek	14
Walstroominstallaties: Een technisch hoogstandje	09	Kort Aktueel	15

Colofon

Productie: Nederlands Loodswezen B.V. **Bijdragen:** Maaike Alma (redacteur, COD), Charlotte Bosveld-Klaasen (COD), Bea de Vries (regio Noord), Marjolein van der Steen en Karin Kwant (regio Amsterdam-IJmond), Gerrit Peekstok en Jeanette Vermeer (regio Rotterdam-Rijnmond), Mathilde Boeije en Caroline Verburg (regio Scheldemonden), Willem Bentinck (directeur NLBV), Patricia de Ligt (NLBV), Joost Mulder (voorzitter NLc) en Clarinda van den Bor (NLc) **Contactadres:** Berghaven 16, 3151 HB Hoek van Holland **Telefoon:** (088) 900 30 24 **Mail:** communicatie@loodswezen.nl

Voorwoord

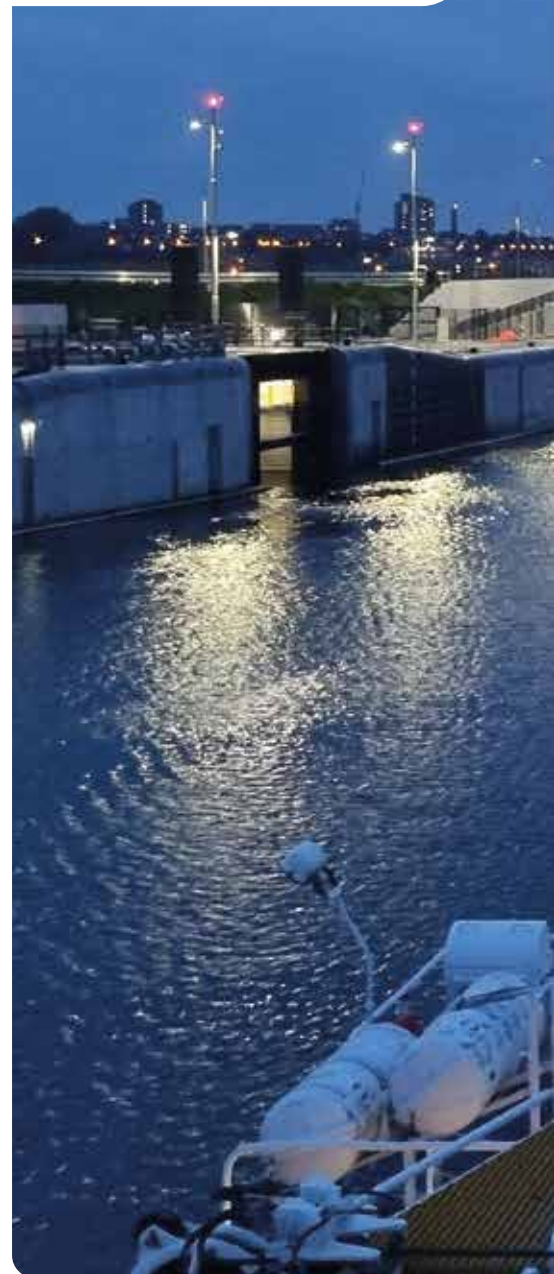
2021 nadert haar einde. En wat een jaar was het! Ik heb het al vaak benoemd, maar ik kan niet vaak genoeg zeggen hoe ongelofelijk trots ik ben om leiding te mogen geven aan een organisatie die het voor een lange periode lukt om in deze moeilijke tijd de dienstverlening tiptop op orde te hebben en te houden. Een groot compliment aan alle medewerkers van NLBV is hier op zijn plaats. Welgemeend en welverdiend!

In deze Aktueel vind je twee artikelen die betrekking hebben op het verlagen van onze CO²-uitstoot. Waarom ligt daar binnen NLBV zo de focus op vraag je je wellicht af? Het antwoord is eigenlijk betrekkelijk eenvoudig te geven: omdat we het willen en omdat we het moeten. We willen het omdat we als organisatie een bijdrage willen leveren aan de enorme uitdagingen die voor ons liggen ten aanzien van de klimaatveranderingen. Alhoewel we op mondiaal niveau een minieme rol spelen in de oplossing van dit probleem, kunnen wij niet wegduiken voor de gezamenlijke verantwoordelijkheid die we hierin hebben. Niets doen schaadt onze reputatie en kan op de lange termijn consequenties hebben voor ons voortbestaan. We moeten acteren, omdat de maatschappij dat van ons eist. De IMO-eisen en die van de EU vinden er geen doekjes om; gemiddeld moet de CO²-emissie met minimaal 40% omlaag in 2030 en dat moet naar minimaal 70% in 2050. Alles wijst erop dat die eisen in de nabije toekomst verder zullen worden aangescherpt. Daarnaast voelen we dat de druk binnen de havengemeenschap ook steeds verder toeneemt.

Dit betekent concreet dat we in de komende jaren zullen moeten innoveren, zodat onze emissie significant lager wordt. Dat betekent verandering en onzekerheid. Kunnen wij, naast de uitdagingen van de afgelopen jaren, een dergelijk veranderingstraject er wel bij hebben? Ik beantwoord die vraag met een volmondig 'Ja!' We kunnen dat. Hoe een Loodswezen eruit gaat zien in een emissie loze toekomst weet ik nog niet. Dat wordt een ontdekkingsreis waarbij we de hindernissen op de weg nu nog niet zien en de exacte reisbestemming nog niet kennen. Het doel van de reis is duidelijk. Samen gaan we ermee aan de slag!

Geniet van de feestdagen en van deze Aktueel. Op naar 2022. Ook in dat jaar gaan we weer veel met elkaar meemaken. Geen uitdaging is daarbij te groot voor een team met mensen van dit kaliber.

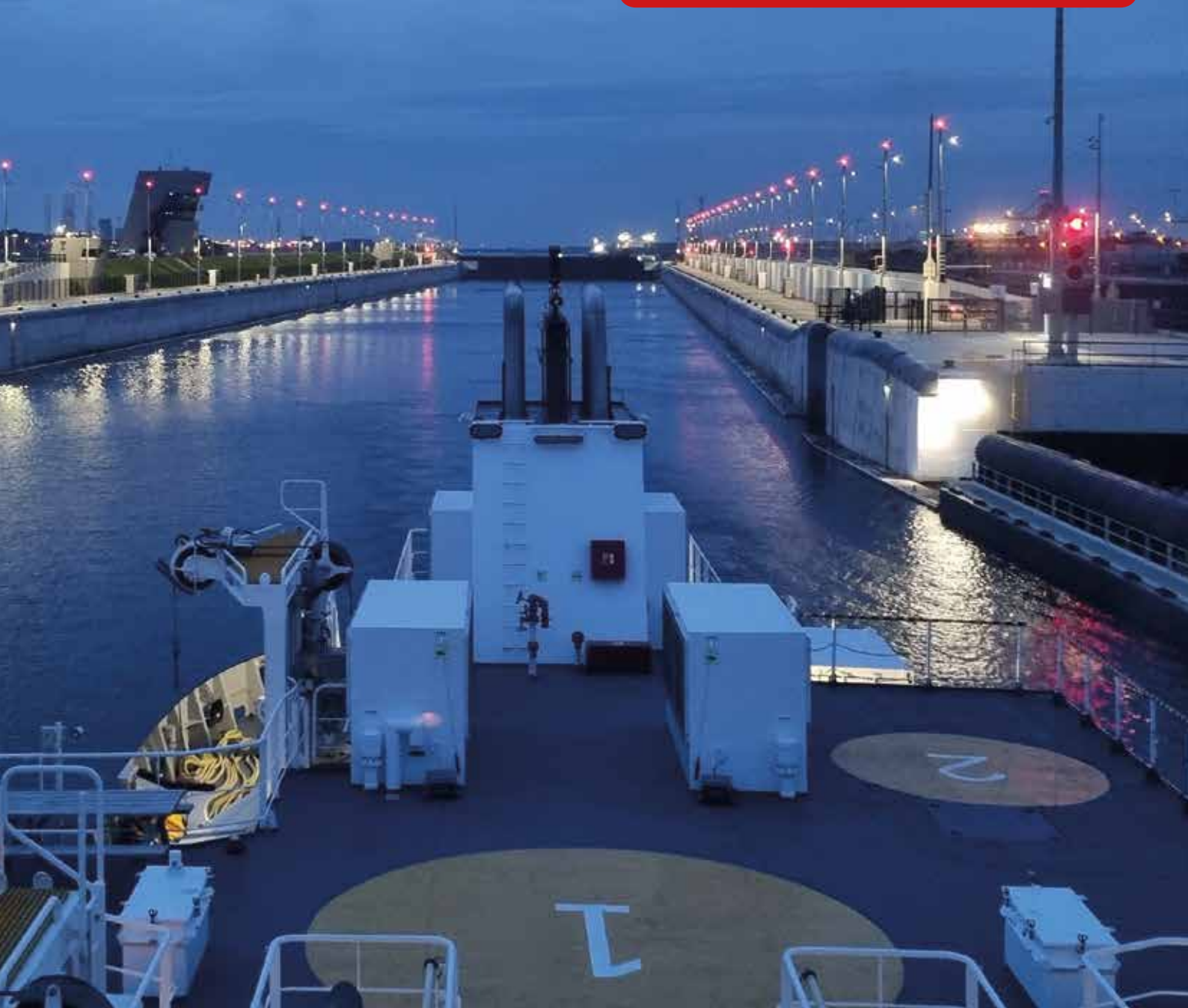
Willem Bentinck
Directeur NLBV



Testvaren 'Procyon'

Van 17 tot 20 oktober hebben medewerkers en loodsen van het Nederlands Loodswezen de Nieuwe Zeesluis IJmuiden getest met zeeschepen. Het Loodswezen is bij het ontwikkelen van deze sluis betrokken geweest en heeft de projectorganisatie geadviseerd op het gebied van toegankelijkheid en verlichting van de sluis.

*Fotograaf: Hubert 't Hart
registerloods regio Amsterdam-IJmond*



Grootgebruiker van de sluizen

Als 'grootgebruiker' van een aantal sluizen worden we regelmatig al in een vroeg stadium bij de renovaties van sluizen betrokken. Zo ook bij de Nieuwe Zeesluis IJmuiden en bij Nieuwe Sluis Terneuzen. 'IJmuiden' nadert zo'n beetje haar voltooiing (zie de berichten die op het portal hierover zijn verschenen), maar zo'n 200 kilometer zuidelijker is registerloods Corné van Ginneken betrokken bij de nieuwbouw van 'Terneuzen'. Corné vertelt welke overeenkomsten – en welke verschillen – er zijn tussen deze twee megaprojecten.

"Tussen IJmuiden en Terneuzen zijn vooral heel veel overeenkomsten. We hebben bij beide projecten veel nautische kennis en ervaring kunnen inbrengen en daar zijn we natuurlijk heel trots op. Het is mooi om zo een bijdrage te kunnen leveren aan 'Nautisch Nederland'."

Twee landen

"Het grootste verschil zit hem in het feit dat we in Terneuzen te maken hebben met twee projecteigenaren. Alhoewel het sluizencomplex op Nederlands grondgebied ligt is het van zo'n groot belang voor de Vlaamse havens dat België hoofdfinancier is van het project. Bij het project is daarom niet alleen het Nederlands Loodswezen, maar ook het Vlaamse Loodswezen betrokken. Zowel in Vlaanderen als in Nederland zijn we hoofdgebruikers en trekken we samen op in de voorbereiding en wensen. Beiden loodswezens worden door de projecteigenaren bij het project betrokken en wij overleggen vaak vooraf. En gelukkig zitten we meestal op één lijn."

Er zijn echter een aantal verschillen. Een voorbeeld? Corné vervolgt: "Bij de planfase waren er diverse specialisten uit Vlaanderen betrokken die vonden dat er geen drijfrahmen in de sluis hoefde te komen want dit was in Antwerpen immers ook niet. De zoet zout uitwisseling is daar echter veel minder. Uiteindelijk hebben de Loodswezens (Vlaams / Nederlands) aangegeven dat drijfrahmen gewenst zijn. Dit is uiteindelijk ook onderkend door de opdrachtgever.

Een ander verschil is de ondergrond waarop gebouwd wordt. Deze is in IJmuiden heel anders dan in Terneuzen. Bij bijvoorbeeld de bouw van de huidige West- en Oostsluis heeft dit in Terneuzen voor grote problemen gezorgd doordat het grondwaterpeil zakte. Daarom is er nu gekozen voor een andere bouwmethodiek, mede doordat er ook andere technieken beschikbaar zijn.

Het laatste grote verschil zijn de verkeersstromen rond de sluis. In Terneuzen wordt - tussen de sluizen in - een nieuwe gebouwd, maar daarnaast is het ook de hoofdverbinding naar het centrum. Het feit dat er connectie blijft met het centrum was één van de klanteisen."

Groot, groter, grootst

Corné tot slot: "De aanpassingen aan de sluizen passen in de trend van de steeds groter wordende schepen. IJmuiden wordt de grootste sluis, maar na realisatie kunnen ze in Terneuzen in de toekomst ook de grote bulkschepen tot wel 290 lengte schutten. Dat zijn wel echt serieuze afmetingen!"

"Belangrijk om al vroeg bij het proces betrokken te zijn."



Loodsmansteken

Tegenwoordig zijn loodsen duidelijk herkenbaar aan hun blauw/oranje jassen. Maar hoe herkende je vroeger een loods, toen er nog geen uniformen waren?

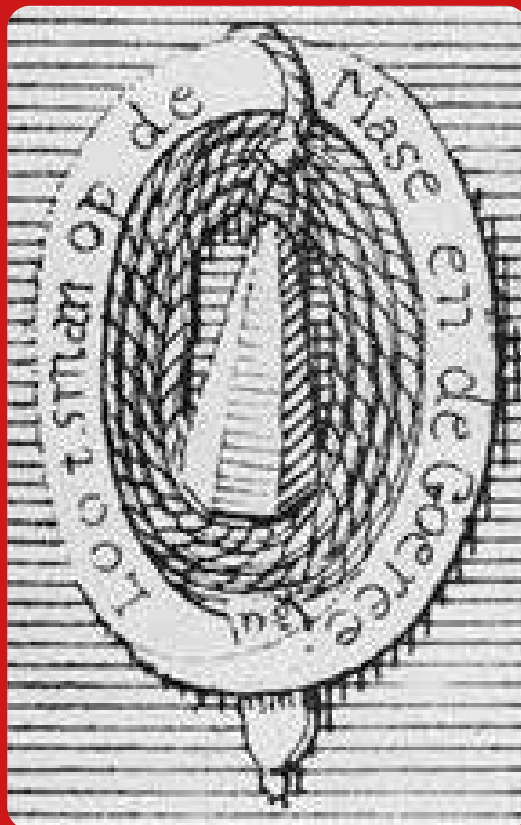
Al rond 1600 is er in diverse Nederlandse zeehavens sprake van een - min of meer georganiseerde - loodsdienst. Loodsen waren vooral vissers, die de kustwateren goed kenden en hun karige vissersloon wat

wilden aanvullen. Zij legden dan de eed af en kregen een 'loodsmansteken' uitgereikt. Dat loodsmansteken, aanvankelijk een loden, later een koperen plaatje, droeg de loods zichtbaar op zijn kleding, zodat iedereen kon zien met een bevoegde 'loodsman' te maken te hebben. Ging je uit dienst, of verliet je de loodsdienst tijdelijk voor de visserij, dan moest je het loodsmansteken inleveren. Deed je dat niet, dan riskeerde je een flinke boete.

Ook het Rijksloodswezen kende aanvankelijk nog een zilveren loodsmansteken, hoewel loodsen al wel uniformen droegen. Pas zo'n 100 jaar geleden werd het loodsmansteken definitief afgeschaft.

Evert Roest

Loodsdienstcoördinator
regio Rotterdam-Rijnmond



Een technisch hoogstandje

Aan boord van al onze schepen hebben we behoorlijk wat stroom nodig. Niet alleen voor de voortstuwing en het warm houden van de motoren, maar ook voor het zogenaamde 'hotelbedrijf'; verlichting, airco, verwarming etc. Op zee wekken we deze stroom op met onze generatoren aangedreven door dieselmotoren. Voor de kant liggend is het echter een ander verhaal. We willen dan liever niet de dieselmotoren laten draaien om stroom op te wekken. In de eerste plaats niet omdat we de uitstoot willen reduceren. Daarnaast geldt in de haven van Vlissingen – waar altijd één van onze P-klasse als reserve aan de kade ligt – een havenverordening. Hierin staat dat als een schip voor de kant ligt en ze heeft de mogelijkheid om walstroom te gebruiken, ze geen fossiele brandstof mag gebruiken.

Walstroominstallaties

De oplossing lijkt simpel; als een schip aan de kade ligt, haal je de stroom van de kade gewoon uit het elektriciteitsnet. Vergelijkbaar met de manier waarop steeds meer mensen hun elektrische auto opladen, gewoon met een laadpaal aan huis. Technisch superintendent Ewoud Hoek vertelt waarom dit net een beetje anders werkt voor onze schepen (en wat dan wel een oplossing is).

Ewoud: "Het principe is eenvoudig. Voor het hotelbedrijf betrekken we inderdaad stroom vanaf de wal op het moment dat we aan de kade liggen. Het probleem op de P-klasse zit in de hoeveelheid stroom die we nodig hebben. Bij de voorganger van de P-klasse – de M-klasse – konden we volstaan met de huidige 125 ampère walaansluiting. Voor de P-klasse is dit bij lange na niet voldoende. Bij de bestaande walstroominstallatie klapte om de haverklap de zekeringen eruit en moesten we bijvoorbeeld de airco of verwarming uitzetten om stroom te besparen. Omdat dit probleem met name in Vlissingen speelt, zijn we in gesprek gegaan met de gemeente Vlissingen en de netwerkbeheerder. In samenwerking met hen wordt nu de infrastructuur verbeterd en verhoogd naar een 250 ampère aansluiting; het openbreken van de kade, aanleggen van verzwaarde kabels en een nieuw transformatorstation. Voor dit nieuwe transformatorstation worden aan het Loodswezen geen kosten berekend."

Technisch hoogstandje

Naast de aanpassingen aan de kade zijn er ingrijpende technische aanpassingen aan onze P-klasse schepen nodig om deze geschikt

te maken voor de hogere capaciteit walstroom. Ewoud vervolgt: "Het belangrijkste onderdeel is het vervangen van de bestaande, lichte transformatoren door zwaardere exemplaren. Aangezien de zwaardere transformatoren ook nog eens groter zijn, is het behoorlijk passen en meten om alles goed op z'n plek te krijgen. 'Een technisch hoogstandje' kun je rustig stellen."

Tijdrovende klus

Om alle systemen klaar te maken, de kade goed in te richten, het nieuwe transformatorstation te realiseren, kabels te trekken etc. zijn maanden uitgetrokken. Ewoud licht toe: "We hadden gehoopt eind van het jaar helemaal klaar te zijn, maar dat gaan we niet halen. We gaan er nu vanuit dat we eerste kwartaal 2022 zowel alle aanpassingen aan de kade als op de schepen klaar kunnen hebben. Op de 'Polaris' zijn we al zo goed als klaar. Op de 'Pollux' en 'Procyon' moeten we de transformatoren nog installeren, maar ik heb goede hoop dat dat in Q1 van 2022 gaat lukken. Dit betekent dat we dan voor de kant liggend geen dieselmotoremissie meer uitstoten en klaar zijn voor de toekomst."





Van de Ondernemingsraad

Op het moment dat we dit schrijven heeft Covid ons helaas weer volop in de greep. Daar waar we even dachten het ergste achter de rug te hebben, moesten we er toch weer aan geloven. Jammer genoeg heeft dat ook weer gevolgen voor onze manier van werken. Afstand houden, mondkapjes, thuis werken waar mogelijk en een beperkt aantal loodsden op tenders. Jammer, maar het is allemaal weer terug. Laten we maar hopen dat het ergens goed voor is en dat er ooit een eind aan komt.

De plotselinge opleving van het virus had vanzelfsprekend ook gevolgen voor de Ondernemingsraad. Aanvankelijk dachten we de overlegvergadering van 4 november wel weer 'fysiek' te kunnen doen, maar net rond die tijd begonnen alle cijfers weer op te lopen. Dus werden de laptops maar weer van stal gehaald om 'ouderwets' via Teams te vergaderen. Vervolgens nam het aantal besmettingen nog verder toe, zodat ook besloten werd om de najaarscursus van half november uit te stellen naar een moment waarop het allemaal weer wat beter zou gaan (ervan uitgaande dat dat moment niet al te ver in de toekomst ligt).

En dat is jammer, want er zou tijdens deze cursus een aantal belangrijke onderwerpen de revue passeren. Zo zou het de laatste cursus zijn waarbij Willem Bentinck als directeur nog een middagje zou aanschuiven. Immers, begin 2022 zal hij deze functie neerleggen en krijgen we, als NLBV maar ook als OR, te maken met een nieuwe directeur. De procedure hiervoor (en natuurlijk de voortgang hiervan) zou één van de onderwerpen geweest zijn tijdens deze cursus.

Iets anders dat ongetwijfeld ter sprake zou zijn gekomen tijdens deze tweedaagse, was de invulling van het secretariaat van de OR. Het zal bekend zijn dat Patricia ten Hamm, al sinds jaar en dag onze secretaris, door ziekte voorlopig is uitgeschakeld. We moesten ons even beraden over hoe deze vacature op te vullen, immers, Patricia is een duizendpoot en niet zo maar even te vervangen. Daarbij hadden we toch wel een voorkeur voor iemand vanuit de OR zelf. Iemand van buiten, bijvoorbeeld een ambtelijk secretaris, is weliswaar mogelijk, maar daar zitten toch wel wat haken en ogen aan. Uiteindelijk bood Evert Roest aan om voorlopig als interim-secretaris de honneurs waar te nemen. Veel communicatie naar de medewerkers toe, zoals de kwartaaloverzichten en de OR-artikelen in de Aktueel, waren al van hem afkomstig; niet helemaal een onbekende dus. Evert zal er de komende tijd wat

taken bij gaan krijgen, onder andere het notuleren van de OR- en overlegvergaderingen.

En zo hebben we het einde van het tweede Coronajaar bijna bereikt. Gezondheid blijkt weer eens een kostbaar en breekbaar iets te zijn. Laten we er met zijn allen zuinig op blijven. Niet alleen omdat we dan als organisatie onze dienstverlening op poten kunnen blijven houden, maar eerst en vooral vanwege de gezondheid en het welzijn van de medewerkers en allen die ons dierbaar zijn. Hopelijk brengt het nieuwe jaar eindelijk het einde van deze pandemie, al gaat gezondheid natuurlijk veel verder dan Covid alleen.

De Ondernemingsraad wenst langs deze weg alle medewerkers en hun dierbaren fijne kerstdagen en een goede jaarwisseling. De collega's die met deze dagen dienst hebben wensen wij een rustige wacht toe. Laten we allemaal een beetje op elkaar letten en in gedachten even bij diegenen zijn, die het momenteel moeilijker hebben. We hopen jullie allemaal in 2022 weer in goede gezondheid te mogen ontmoeten.

De Ondernemingsraad



Fotograaf: Dirk Jan de Zwart
registerloods regio Amsterdam-IJmond

Kinderboekenweek 2021

Het thema van de Kinderboekenweek 2021 (6 t/m 17 oktober) was 'Worden wat je wil', ofwel 'Beroepen'. En dat hebben we geweten in de regio Scheldemonden. We hebben nog nooit zoveel verzoeken gehad van loodsen die presentaties wilden houden op basisscholen. Er zijn heel wat pennen, stickers en posters meegegeven. En wat kregen we enthousiaste reacties terug. Dat is wel te zien in deze fotoreportage.



Xander van der Steen bij Basisschool de Magdalon te Veere (groep 8)



Sjoerd Saarmann bij Basisschool de Magdalon te Veere (groep 5 en 6)



Peter Gerritse bij SBO Het Springtij te Middelburg



Ralf Kroon en Hjalmar bij 'De Sprong' te Koudekerke (groep 1, 2, 5, 6 en 8)

Een complexe puzzel

Het zal voor de meeste collega's geen verrassing zijn; De milieuc commissie van het Europees Parlement heeft onlangs ingestemd met een voorstel om de Europese Scheepvaart in 2050 volledig 'klimaatneutraal' te laten zijn en dat de uitstoot in 2030 al met de helft teruggedrongen is. Dat zijn nog veel strengere eisen dan tot nu toe in de International Maritime Organization (IMO) voor de sector wereldwijd is overeengekomen.

De introductie van energiezuiniger schepen voor het Loodswezen is voor ons nieuwbouwprogramma daarmee een gegeven geworden. De afdeling Vlootbeheer is daar samen met de nieuwbouwcommissie en externe partijen nu al druk mee bezig. De 'Mira' is de eerste loodstender die aan die doelstelling voldoet en die veel minder CO² uitstoot dan haar voorganger.

Naast technologische ontwikkelingen moeten we met onze huidige vloot alvast stappen zetten om 'duurzamer' en 'economischer' te varen. We vroegen Ton Duivestein, manager varende dienst, hoe dat in zijn werk gaat.

"Hoe we zo economisch en duurzaam mogelijk kunnen varen? Door niet te varen natuurlijk. Of door heel langzaam te varen. Als we alle tijd van de wereld zouden hebben dan kunnen we natuurlijk heel zuinig varen. Echter, we hebben nu eenmaal te maken met weer en wind, onverwachte aankomst of vertrek van schepen, stroming, capaciteit etc. Dit betekent overigens niet dat we niets kunnen doen, maar het is een complexe puzzel met verschillende factoren."

Verskillende soorten schepen

"Onze vloot bestaat uit diverse soorten schepen. Een aantal van onze schepen zijn 'water verplaatsend' en komen niet in planee. Hierbij geldt; hoe rustiger je vaart, hoe minder

brandstof nodig en hoe lager de CO² uitstoot. Bijkomend voordeel is dat als je langzamer vaart, je ook minder slijtage aan de systemen krijgt."

Zo efficiënt mogelijk

"We houden nauwkeurig bij hoeveel brandstof ieder schip verbruikt en hoe dat efficiënter kan. Dat willen we voor onszelf weten, maar tegelijkertijd moeten wij natuurlijk ook het proces zo efficiënt mogelijk inrichten. De loodsformatie is onder andere afgestemd op de snelheid waarmee wij

loodsen van en naar zee kunnen brengen. Ons vaargedrag is daarmee een wezenlijk onderdeel van de totale dienstverlening."

Bewustwording

"Soms is het gewoon niet anders; dan moet de gashendel 'vol' open om een loods heel vlug van of naar een te beloodsen schip te brengen. Maar als we iedere keer bewust de afweging maken of we wel of niet op vol vermogen moeten varen dan zou dat al veel schelen. Dus als het niet persé hoeft, doe het dan niet, dat is het motto voor de komende jaren."



Fotograaf: Maurice Jacobs / registerloods regio Rotterdam-Rijnmond

Fotograaf: Arjan de Vos
kapitein tender



Het vaargedrag van de 'Mira'

Nadat de 'Mira' operationeel is ingezet in september 2020 bleek het vaargedrag tegen te vallen toen in oktober van dat jaar de weersomstandigheden slechter werden. Er zijn daarom in samenwerking met botenbouwer Camarc metingen verricht. Tijdens de eerste test in januari, die werd uitgevoerd bij een significante golfhoogte van 1,1 meter, bleek er weinig of geen verschil te bestaan in de bewegingen van de drie vaartuigen (te weten de 'Lucida', 'Pioneer' en 'Mira'). Daarom is besloten een test uit te voeren onder zwaardere omstandigheden, tenminste bij een significante golfhoogte van 1,8 meter. Deze omstandigheden deden zich halverwege maart voor en toen werd de 'zwaar weer test' uitgevoerd.

Bij de analyse van de meetuitkomsten is vooral gefocust op acceleratie en frequentie. Uit de literatuur blijkt dat juist deze twee parameters naar voren komen bij studies over zeeziekte en dat ze een grote invloed hebben op het gevoel van comfort aan boord van vaartuigen. Voor de 'pitch' beweging' en vooral voor de 'roll beweging' werden significante verschillen gemeten tussen de L- en de M- klasse.

Na bespreking binnen GOMO is als eerste besloten om vaste vinnen aan te brengen bij de 'Mira'. Deze modificatie is eind juli/begin augustus uitgevoerd. Uit de ontvangen feedback heeft dit wel geleid tot verbetering, maar dit bleek niet voldoende. Daarom is besloten om ook extra gewicht toe te voegen. In een zodanige hoeveelheid dat de

voordelen (minder brandstofverbruik, reductie emissie uitstoot) zo veel mogelijk behouden blijven (een en ander gebaseerd op berekeningen van Camarc). Verder zal het vaargedrag significant verbeteren.

Deze bijplaatsing van gewicht (totaal 5 ton) is eind september uitgevoerd. Waarna na een proefvaart, waarbij ook de instelling van de interceptoren is gecontroleerd, de 'Mira' weer operationeel is ingezet in de regio Rotterdam-Rijnmond. Gedurende de maand oktober was de ontvangen terugkoppeling wisselend. Zowel positieve als negatieve berichten werden ontvangen onder bijna gelijke omstandigheden, zowel van de bemanningen als van de loodsen.

In november is de 'Mira' overgevoerd naar de regio Amsterdam-IJmond om onder begeleiding van een instructeur operationeel te worden ingezet, zodat ook bemanningen en loodsen in die regio ervaringen op kunnen doen met de 'Mira'. Vervolgens zal de 'Mira' in december in de regio Noord worden ingezet en in januari in de regio Scheldemonden. Deze 'roadshows' worden afgesloten met bewegingsmetingen (als ook eerder dit jaar gedaan, maar nu met extra gewicht aan boord) en brandstof verbruik metingen. Afhankelijk van de uitkomsten zal dan bepaald gaan worden welke aanpassingen nog gedaan kunnen of gaan worden.

Tjeerd de Vos
Vlootmanager

LOODSENTEVREDENHEIDS- ONDERZOEK



Onlangs hebben we een loodsentevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn de belangrijkste resultaten weergegeven!



Respons
20 interviews

TEVREDENHEIDSSCORE
8,3

8,0

2018



Hoogste scores

Laagste scores



Staat voor veiligheid	9,2	Flexibel	5,6
Administratieve en financiële afhandeling	9,0	Reageert goed op signalen	6,2
Proces beloodsen	8,8	Verbonden	6,5

“Op 1 staat de **kundigheid** van de bemanning. Het grootste deel, de schippers, en de stuurlieden doen niets anders, die doen soms wel 10, 20, 30 jaar beloodsen. Dat zijn gewoon **kwalitatief** goed opgeleide mensen.”

Loodsen
omschrijven
ons als:

“We krijgen vooral **veel informatie** voor en tijdens de vergaderingen. Voor de gemiddelde loods is dat veel, niet behapbaar. Dat zou je **behapbaar** kunnen maken met bullets of door de belangrijke dingen uit te lichten.”

“Ik geef NLBV in zijn geheel een 7. Om een 10 te behalen zouden ze **transparanter** moeten zijn in de hogere regionen (**begroting, besluitvorming**).”

Vervoer
Administratief Goed bedrijf
Noodzakelijk veiligheid
Financiën Log Betrouwbaar
Ondersteunend
Strak georganiseerd Innovatief
Veel personeel **Werknemers**
Welfunctionerend

CAO onderhandelingen

Graag hadden we in deze Aktueel al willen melden waar we staan met de nieuwe CAO die op 1 januari '22 ingaat, maar we zijn nog druk in gesprek met de bonden. In de volgende Aktueel (en via het Portal) houden we jullie graag op de hoogte.

Nancy van der Drift
HR-manager



Mooie foto's gemaakt?

Bij de afdeling communicatie kunnen we altijd foto's* van ons mooie werk gebruiken. Mail ze in zo hoogst mogelijke resolutie aan communicatie@loodswezen.nl

(*) we gaan er vanuit dat de ingestuurde foto's rechtenvrij zijn en we ze vrijelijk voor het Loodswezen kunnen gebruiken



MVO Certificaat behaald

Eén van de doelen in ons MVO-beleid is vanuit de CO²-prestatieladder het daarvoor geldende certificaat te behouden. Eerder dit jaar hebben we een interne en een externe audit gehad. Dit heeft geresulteerd in een verlenging van het certificaat (de vorige versie liep in september van dit jaar af). Super mooie prestatie van alle medewerkers van het Loodswezen!

Fit door de nacht

Als onderdeel van de pilot 'Fit door de nacht' staan zowel op de Berghaven als op de Pistoohlhaven zogenaamde 'powernap stoelen' voor collega's die – tussen ploegendiensten in – willen rusten. Een powernap is een korte, lichte slaap van 10 à 20 minuten. De stoelen staan er bij wijze van test; mochten ze bevallen dan worden ze wellicht in meerdere regio's ingezet.

ZZZZ



Afscheid twee collega's

Vrijdag 15 oktober was in regio Rotterdam-Rijnmond de laatste vaardag van Jan Ruitenga en Roland Vooijs. Beide heren voerden speciaal voor deze dag samen op de 'Lucida'. 2 kapiteins op 1 schip die samen 82 jaar bij het loodswezen hebben gevaren. Toen zij aan het einde van de dienst de Berghaven binnenkwamen, werden zij opgewacht door collega's, manager varende dienst en de voorzitter van de NLC. Vervolgens was er een borrel en een

etentje met collega's van de varende dienst in de Prins Hendrik om de laatste vaardag te vieren. Tijdens deze borrel was ook Chiel Pronk, die in juli zijn laatste vaardag had, aanwezig. Het was een hele geslaagde dag. Op 29 oktober is de druk bezochte officiële afscheidsreceptie geweest.