

Loodswezen Aktueel

December 2023



**De geoliede machine
die niemand ziet**

Pagina 8

**Loodswezen
gehackt?**

Pagina 14

**“Trots en opgelucht
dat het goed ging”**

Pagina 18

Personalia

In dienst (verzameld vanaf 1 oktober 2023)

Tom Miltenburg	Auditor AO/IB	COD
Donald Beijert	Technisch inkoper	COD
Stefan van der Stap	Manager varende dienst	COD
Rik Sol	WTK-wal	COD
Jim Schuil	WTK-wal	COD
Martijn Berendse	Gezel tender	Landelijke pool
Tim Bergsma	Gezel tender	Landelijke pool
Hans Lussenburg	Kok loodsvaarttuig	Landelijke pool
Jorn Smet	Gezel loodsvaarttuig	Regio Scheldemonen
Marnix van Renterghem	Gezel loodsvaarttuig	Regio Scheldemonen
Lein Tange	2e stuurman loodsvaarttuig	Regio Scheldemonen
Chanila Jonker	Medewerker F&A en facturatie	Regio Amsterdam-IJmond

Uit dienst (verzameld vanaf 1 oktober 2023)

Greg Pretorius	1e stuurman loodsvaarttuig	Regio Rotterdam-Rijnmond
Juliette Kaauf	HR-medewerker	COD
Dick Rijsaard	Kapitein swath / instructeur	Regio Scheldemonen



Geboren

24 augustus	Ralph Jurre, zoon van Chloe van der Heijden en Roy Korteland
6 september	Lynn, dochter van Bram en Marsha Braskamp
19 september	Benja, zoon van Ronald en Carolien Meijer
8 oktober	Leen, zoon van Ruben en Inge de Boer
11 oktober	Harvey, zoon van Jonathan en Sabina Wolff
13 oktober	Zody, zoon van Robert en Iris Visser

Coverfoto: Jaap Nip, registerloods regio Rotterdam-Rijnmond
Fotograaf: Danny Cornelissen

Mooie foto's gemaakt?

Bij de afdeling communicatie kunnen we altijd foto's* van ons mooie werk gebruiken. Mail ze in zo hoog 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.

Inhoud



Rust, ruimte en vertrouwen

Pagina 6



35 jaar verzelfstandigd Loodswezen

Pagina 10



Pagina 20

Personalia	02	De dag van Dennis Lenting	12
Colofon	03	Loodswezen gehackt?	14
Voorwoord Herman Broers	04	Resultaten quiz 'Are You Secure'	16
Rust, ruimte en vertrouwen	06	OR	17
De geoliede machine die niemand ziet	08	"Trots en opgelucht dat het goed ging"	18
Historie	10	LW35 kruispostentocht groot succes!	20
Uit de oude doos	11	Kort Aktueel	22

Colofon

Productie: Nederlands Loodswezen B.V. **Bijdragen:** Maaïke Alma en Johanneke Borst (redacteur, COD), Charlotte Bosveld-Klaasen (COD), Bea de Vries (regio Noord), Nicole Schuijt (regio Amsterdam-IJmond), Angela Stelt en Jeannette Vermeer (regio Rotterdam-Rijnmond), Mathilde Boeije en Caroline Verburg (regio Scheldemonen), Herman Broers (directeur NLBV), Patricia de Ligt (NLBV), Willem Bentinck (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

“Voordat je het weet...”

“... sta je met een oliebol in je hand!” is een uitspraak van een voormalige collega, wat maar eens aangeeft dat het jaar voorbij vliegt als je niet donders goed oplet. Het is december, bijna kerst, en de olieballen liggen alweer in de schappen bij de diverse kramen.

We zijn aan het einde gekomen van een roerig jaar. Het gitzwarte randje dat voor mij aan dit jaar verbonden blijft is het ongeluk waarbij we onze collega Arnoud hebben verloren. In deze dagen gaan onze gedachten uit naar Annemiek, Anna en Guus die hem missen op een manier die ik me niet voor kan stellen. We zullen Arnoud, maar ook zijn familie, niet vergeten.

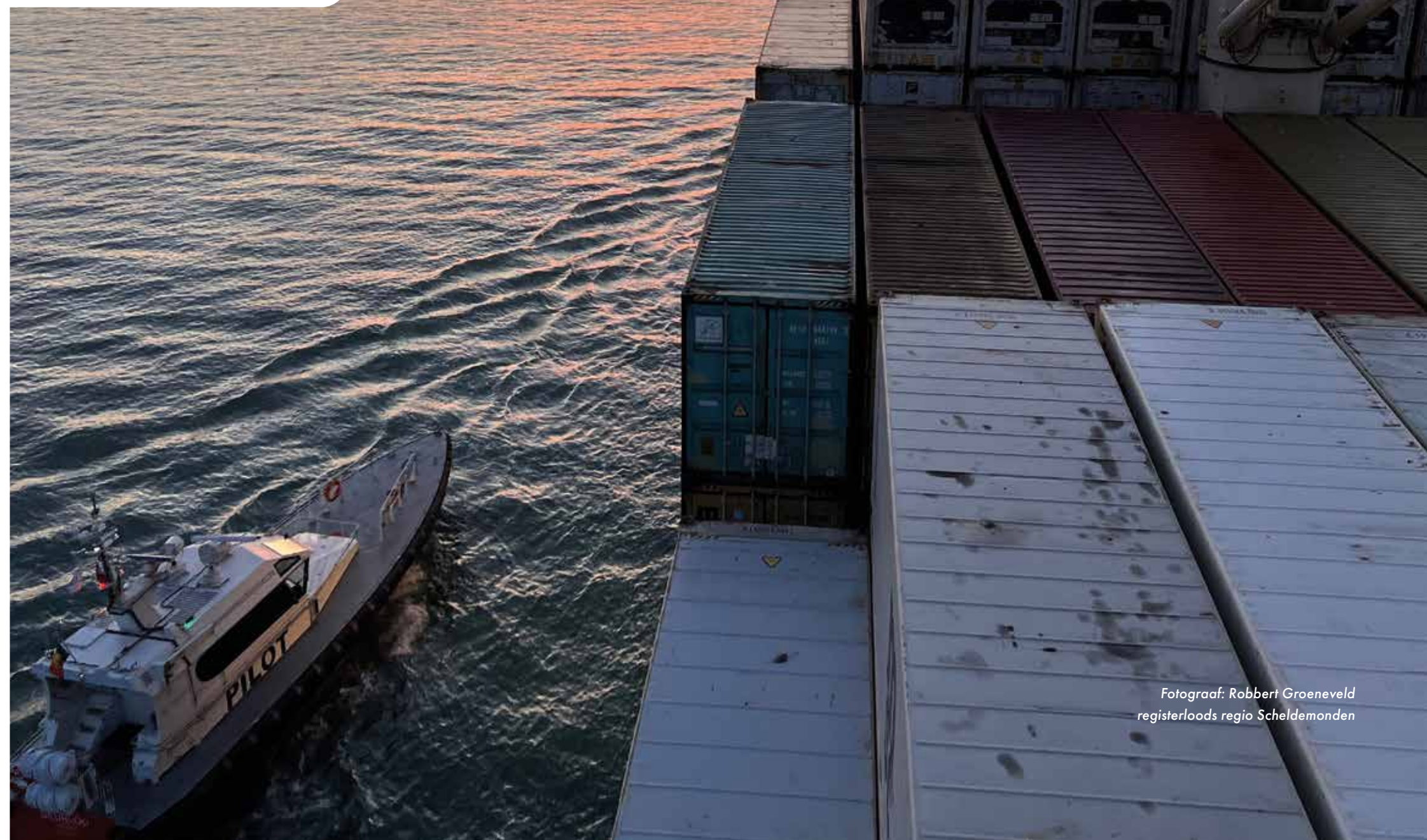
2023 is ook het jaar waarin we als Loodswezen hebben laten zien dat we er in donkere tijden voor elkaar zijn. Dat we elkaar opvangen, steunen en naar elkaar luisteren. Ik hoop dan ook van harte dat we de saamhorigheid die we hebben laten zien na het ongeval met de ‘Lacerta’ niet loslaten. We kunnen er alleen maar beter van worden als we blijven proberen elkaar te begrijpen. Samenwerken begint met #doeslief. Daar wil ik in 2024 verder aan werken.

Er is enorm veel werk verzet in het jaar waarin het Loodswezen 35 jaar bestond. Aan iedereen die daaraan een bijdrage heeft geleverd: Dank je wel voor je inzet voor het Loodswezen. Op naar het volgende jaar en dan gaan we er weer iets moois van maken. Zoals we inmiddels gewend zijn is het nooit rustig rondom onze mooie organisatie en dat is prima. Tenslotte bouwen we samen aan de toekomst.

Voor degenen die vrij zijn rondom de feestdagen of vakantie gaan vieren, veel plezier! En voor allen die er tijdens deze dagen voor zorgen dat onze dienstverlening door blijft gaan; goede wacht en goede reizen!

Ik hoop je weer te ontmoeten in het nieuwe jaar.

Herman Broers
h.broers@loodswezen.nl



Fotograaf: Robbert Groeneveld
registerloods regio Scheldemonden

Rust, ruimte en vertrouwen

Willem Bentinck, voorzitter van de NLc en Barbera Silvis, secretaris van de NLc, werken sinds mei samen. Een tweegesprek over de taakverdeling en de impact ervan op de organisatie.

“De secretaris is de rechterhand van de voorzitter”, zo vat Willem de taakverdeling kort samen. “Sinds mei zijn we bezig met de verdere uitwerking hiervan, zodat het voor iedereen helder is en iedereen er toegevoegde waarde in vindt. Maar ik kan nu al zeggen: het onderscheid secretaris/voorzitter maakt het invullen van deze job voor mij heel comfortabel.”

“Op hoofdlijnen is het zo dat het leidinggeven aan het stafbureau NLc staf/STODEL nu bij de secretaris ligt, zodat de voorzitter meer ruimte heeft om beleidsmatig en visionair te kijken en de blik naar buiten te richten”, licht Barbera toe. “En dankzij die ruimte kan ik me bezighouden met de vertegenwoordiging van de beroepsgroep in de buitenwereld in plaats van met details van de werkvloer”, vult Willem aan. “Zodat men begrijpt waarom wij loodsen er zijn en wat onze toegevoegde waarde is en er meer begrip en waardering daarvoor is. Dat is belangrijk voor de organisatie op strategisch niveau.”

Fris geluid

Willem en Barbera werken heel nauw samen. Was dat wennen voor ze? “Ik zag meteen dat ik met Barbera kon sparren”, zegt Willem. “Negentig procent van onze gesprekken gaan over strategie. De bouden en moeren pakt zij op. Dat is van enorme toegevoegde waarde.” “Er was direct een klik en vertrouwen, zodat we alles open met elkaar kunnen bespreken”, zegt ook Barbera. “Daardoor kunnen we nu heel snel schakelen.”

Voor Barbera is de maritieme sector nieuw. Hoe ervaart zij de overstap? “De governance structuur van het Loodswezen is lastig”, geeft ze aan. “Het is zowel publiek als privaat, er zijn veel zaken met elkaar verweven. Maar ik houd wel van complexiteit!” “En juist die frisse blik van buiten brengt ons heel veel”, voegt Willem toe. “Barbera durft vragen te stellen en dat dwingt mensen om na te denken over zaken die we al lang op routine doen.”

Positieve impact

De reacties vanuit het team en de organisatie zijn positief. Willem: “Voor het stafbureau NLc staf/STODEL is het heel fijn een vast aanspreekpunt te hebben die professional is op het gebied van leidinggeven in een kantooromgeving. Barbera creëert structuur en rust.”

Dat ziet Barbera zelf ook: “Ik merk dat mensen het fijn vinden om te kunnen sparren. Op inhoud kan ik dat nog niet altijd brengen, maar op proces wel – daarmee heb ik veel ervaring. Een duidelijk onderscheid tussen leidinggevende en bestuurder brengt helderheid. Dat vindt het team fijn.”

“Niet alleen het team: iedereen is positief”, weet Willem. “De bestuurders van het Loodswezen, de Algemene Raad en de RLC-bestuursleden schromen niet om Barbera te benaderen. Voor de ledenvergadering zoeken wij naar manieren om tijdens de vergadering nog beter het gesprek met elkaar te voeren. Tijdens de afgelopen vergadering hadden wij daarvoor, bij wijze van



Oproep aan loodsen

Een ding is Barbera in het bijzonder opgevallen: “Soms lijkt er een grote afstand te zijn tussen Hoek van Holland en de regio’s, terwijl we voor de buitenwereld één Loodswezen zijn. Juist daarom willen we toegankelijker en laagdrempeliger zijn voor iedereen. We roepen alle loodsen op om naar de ledenvergadering te komen, hun stem te laten horen en elkaar en medewerkers te ontmoeten!”

experiment, de Lagerhuis-constructie bedacht. Door die constructie bleek het voor veel loodsen laagdrempeliger om naar de microfoon te lopen en vragen te stellen. Dat hebben wij als positief ervaren en gaan we tijdens de volgende vergadering weer doen.”

Structuur en visie

Er is in de eerste maanden een goede start gemaakt. Wat zijn de ambities voor de toekomst? Voor Willem is het helder: “We zijn nog lang niet klaar! We willen loodsen nog beter bij de organisatie betrekken. Dat doen we door de landelijke vergadering anders in te richten om het gesprek met elkaar beter te faciliteren en de vergadering meer beschouwend in plaats van informeren te laten zijn. Ook gaan we informele communicatiekanalen inzetten, zoals een tweewekelijkse column.”

“Open met elkaar het gesprek aangaan is waardevol”, vult Barbera aan. “Wat zie ik, wat zie jij en hoe kunnen we van elkaar leren en de organisatie verder verbeteren? Ook werken we aan een nieuw beleidsplan en jaarplannen, met duidelijke prioriteiten. Zowel de visie op het beroep van loods als de structuur van de organisatie en het bestuurlijk besluitvormingsproces staan dus op de agenda.”

“Helderheid over waar we heen gaan, creëert rust, duidelijkheid en vertrouwen”, vat Willem samen. Dat is belangrijk, vindt ook Barbera: “Als je vertrouwen hebt in elkaar, kun je veel sneller schakelen en wordt het veel leuker werken voor iedereen.”



Van links naar rechts: Willem Hoogendijk, Carly van der Sluis en Evert Roest

De geoliede machine die niemand ziet

Het Loodsdienstcoördinatieteam (LTC) Rotterdam-Rijnmond is de spin in het web van een van de drukste zeehavens ter wereld. Hoe is dat? Drie lodico's die in deze regio werken, delen hun ervaringen.

Elke dag is anders en dat houdt het werk leuk, zo vat Evert Roest het kort en krachtig samen. Hij maakt sinds 2001 als loodsdienstcoördinator (lodico) onderdeel uit van het LTC. "Lodico's zorgen ervoor dat de juiste loods op het juiste moment op het juiste schip staat. Dat doen we vierentwintig uur per dag, zeven dagen per week." Per dienst van acht uur zijn er drie lodico's aanwezig: een voor vertrekkende schepen, een voor binnenkomende schepen, en een derde man of vrouw om alle communicatie te coördineren. Het LTC telt zeven van zulke ploegen, die elkaar in het rooster afwisselen.

Meer dan 1.000 verrichtingen per week

Op papier lijkt het een heldere opgave, maar in de praktijk is het werk van een lodico veel minder eenvoudig dan het klinkt. Iedere regio kent zijn eigen uitdagingen. In de regio Rotterdam-Rijnmond is de eerste het grote aantal verrichtingen. Dat zijn er jaarlijks zo'n 56.000; meer dan 1.000 per week. Daarnaast kunnen loodsdiensten vaak maar heel kort van tevoren ingepland worden. "Het loopt meestal lekker door", zegt Evert nuchter. "We hebben daarbij geregeld te maken met een heel korte planhorizon van twee tot drie uur. Dat maakt het heel lastig om te anticiperen en ervoor te zorgen dat er bijvoorbeeld voldoende loodsen en tenders beschikbaar zijn. Over geulgebonden schepen zoals LNG-tankers is er gelukkig meestal verder van tevoren informatie beschikbaar."

Aan Evert en zijn 22 collega's de schone taak om ervoor te zorgen dat er ondanks de korte voorbereidingstijd toch een goede planning ligt. Evert: "Het is een zeer dynamische werkomgeving. Je kunt alles rond hebben, een kopje koffie gaan halen en als je terug bent op je plek opnieuw beginnen, omdat de situatie weer helemaal anders is." Soms moeten reizen worden omgezet of loodsen van zee worden gehaald. In een heel enkel geval moet de reis van het schip later plaatsvinden, maar dat is uiteraard de allerlaatste optie.

Een hecht team

"Het is mooi om zo'n grote rol te hebben in het doorlopen van de scheepvaart in de Rotterdamse haven", zegt Willem Hoogendijk,

customer service en supervisor loodsdienstcoördinatie. "Wij zijn hier echt de spin in het web." "We hebben een heel divers team, met een mooie mix van jonge en oudere collega's. De een brengt veel ervaring mee, de ander draagt nieuwe ideeën aan", vult Carly van der Sluis aan, sinds 2021 lodico. "Samen zijn we een heel hecht team."

Vanuit hun huidige rol werken Carly en Willem sinds september als supervisor voor de afdeling. Willem: "We ondersteunen de afdeling op allerlei vlakken. Zo zijn we met het team bezig om onze werkwijze vast te leggen. Het is heel mooi om te zien hoe enthousiast iedereen erover is en hoeveel iedereen bijdraagt."

Tussen wal en schip

Communicatie is belangrijk in het werk van de lodico's. Ze moeten snel schakelen met loodsen, de bemanningen op de tenders, Pilot Maas (PM) en de scheepvaart. Dat loopt prima – het LTC is een goed geoliede machine. De communicatie met collega's binnen het Loodswezen blijft wel een aandachtspunt, vinden de mannen. "We zitten in alle opzichten op een eiland", zegt Evert. "We werken niet op een gezamenlijk kantoor, net als andere collega's van het Loodswezen. Maar we horen ook niet bij de varende dienst. Daardoor hebben we soms het gevoel dat we tussen wal en schip vallen."

"Onbekend maakt onbemind, daarom willen we iedereen uitnodigen om een keer bij ons te komen kijken. Dan kun je zien wat we doen en hoe we het doen", vult Willem aan. "Dan zul je ook merken dat het ondanks alle hectiek waarmee we te maken hebben, altijd rustig is bij ons", zegt Carly. "Als lodico moet je de rust en het overzicht bewaren. Als je in paniek raakt, maak je fouten en dat kunnen we ons in deze sleutelrol in deze drukke haven niet permitteren!"

Wil je een keer kijken bij het LTC in Rotterdam-Rijnmond? Neem dan contact op met supervisor.rm@loodswezen.nl

35 jaar verzelfstandigd Loodswezen

**WIJ GAAN
VOOR
VEILIGHEID
OP DE
VAARWEGEN**

Dag en nacht begeleiden wij zeeschepen door de Nederlandse kustwateren tot in de vier belangrijkste havens: Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen en Delfzijl. Onder alle omstandigheden. Om dat is een vlotte en veilige scheepvaart in een schonere omgeving. Zo bevorderen wij tevens de optimale distributie van goederen en een veilige verplaatsing van schip en bemanning over zee. Moderne technologie en vijf decennia ervaring staan borg voor professionele maritieme dienstverlening.

Loodswezen

Roos, Schiedamschen 5108 4000
Bijz. Servicecentrum 020 452 33 90
Rijkswateren Rotterdam 010 452 33 90
Rijkswateren Delfzijl 06 452 33 90

KEEPING YOUR CAPITAL ON THE MOVE...

Time is money. And when ships travel through Dutch coastal waters, time lost is money lost. The hectic ship traffic in and around the world's largest ports places high demands on navigational skills, manoeuvring abilities and situation analysis. Loodswezen, the Dutch Maritime Pilot Service, is dedicated to getting your ship swiftly and safely to the desired location, 24 hours a day, 365 days a year. Our pilots know that holding the helm with a cool head, a firm hand and an eye on the clock is the surest way of minimizing risk and maximizing return. Using high-speed launches or a helicopter, it takes us only minutes to put the required know-how on your bridge. From then on, our full familiarity with local waters and local authorities eliminates all unnecessary time loss. Because we know, as well as you, that for your capital to produce a return it must remain on the move.

Loodswezen

P.O. Box 830 • 3000 AV Rotterdam • The Netherlands
Tel. +31 10 452 33 90 • Fax +31 10 452 33 90

IS YOUR HARBOUR AS GOOD AS IT CAN BE?

Loodswezen

THERE'S NOTHING WE LIKE MORE THAN A SAFE HARBOUR

Loodswezen

2023 was een lustrumjaar voor Nederlands Loodswezen. Na ruim anderhalve eeuw Koninklijke Marine (grotweg vanaf de Franse tijd tot 1 januari 1980) en een kleine 8 jaar DGSM (Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken, maar da's zo'n mond vol), werd het Loodswezen op 1 september 1988 een zelfstandig bedrijf. De loodsen vormden als zelfstandig ondernemers een maatschap, de ondersteunende diensten werden een BV. In de ongeveer

anderhalf jaar daarvoor was er overigens al 'proefgedraaid' met deze nieuwe organisatievormen, om de overgang niet al te groot te maken.

In die beginjaren werd er behoorlijk aan de weg getimmerd in diverse vakbladen. Paginagrote advertenties, met daarop pakkende slogans. Sommige van die kreten hebben de tand des tijds aardig weten te doorstaan, want zo heel af en toe hoor je er nog wel eens eentje.

Toen ik onlangs voor een ander projectje door mijn collectie met Loodswezen historie aan het grasduinen was, kwam ik weer een paar van die advertenties tegen. Sommige enigszins gehavend, maar het aankijken nog best waard. Het leek me wel grappig om dit jubileumjaar dan maar af te sluiten met deze reclame-uitingen.

Evert Roest
Loodsdienstcoördinator





“We moeten wennen aan het gebruik van data in ons dagelijks werk”

Een dag uit het leven van Dennis Lenting

Senior functioneel applicatie beheerder

Sinds wanneer werk je bij het Loodswezen?

“Ik ben in 2004 begonnen en heb eerst als lodico en daarna als teamleider gewerkt in de regio Rotterdam-Rijnmond. IT had altijd al mijn interesse, daarom besloot ik om naast het werk een opleiding Business IT & Management te volgen. Vlak voor mijn afstuderen in 2012 ben ik overgestapt naar mijn huidige functie.”

Je bent functioneel applicatiebeheerder. Wat houdt jouw werk in?

“Mijn werkweek verdeel ik over drie gebieden. Ten eerste ben ik product owner van het DevOps-team*, dat applicaties ontwikkelt en beheert specifiek voor de regio's Rotterdam-Rijnmond en Noord. Dat doe ik inmiddels tien jaar. We brengen in kaart welke applicaties er nodig zijn om het primaire proces te ondersteunen, welke prioriteiten er zijn en we zorgen ervoor dat applicaties op maat worden gemaakt. Daarnaast ben ik verantwoordelijk voor de invoering van nieuwe software en softwareaanpassingen binnen de regio Rotterdam-Rijnmond. Tot slot ben ik sinds 2022 lid van het Loodswezen Datateam. We hebben onlangs een dataplatform gelanceerd en zijn bezig om verschillende use cases te ontwikkelen om te kijken hoe we meer datagedreven kunnen gaan werken binnen het Loodswezen.”

Wat doen we met data binnen het Loodswezen?

“We verzamelen data uit de primaire systemen. Daarmee kunnen we zogeheten dashboards maken, overzichten van data en combinaties daarvan om inzicht te bieden in bijvoorbeeld de tijdigheid van de levering van

loodsdiensten per regio. Een mooie toepassing waar we nu aan werken is het combineren van motormanagement data van de tenders met AIS-data, weerdata en G-krachten-data om tot inzichten te komen over, bijvoorbeeld, hoe we het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot kunnen verlagen.”

Hoe gaat de organisatie hiermee om?

“Er zijn veel mensen die ervoor openstaan, maar het duurt wel even voordat data en dashboards echt onderdeel worden van het dagelijks werk. Maar; als we blijven doen wat we gisteren deden, gaan we natuurlijk niet vooruit. Daarom moeten we wel gaan wennen aan het gebruik van data, want dat kan ons enorm helpen om processen bij te sturen of te veranderen.”

Wat is de grootste verandering van de afgelopen tien jaar binnen jouw IT-werk?

“Binnen het domein van SPIL/GIDS waren er tien jaar geleden relatief veel verstoringen. Niet alleen in onze eigen

systemen maar ook in die van ketenpartners. Als lodico had ik er toen behoorlijk veel last van! Toen ik in deze functie begon, was het daarom belangrijk om te gaan werken naar hoge beschikbaarheid van systemen en stabiele en betrouwbare software releases. Ik ben nu het aanspreekpunt voor alles rondom IT-software in regio Rotterdam-Rijnmond. We werken met het DevOp-team in sprints van twee weken en kunnen daardoor regelmatig aanpassingen doen of releases opleveren. Daardoor zijn onze systemen stabiel geworden en altijd beschikbaar.”

Wat wil je meegeven aan collega's over IT?

“Data kunnen iedereen helpen in zijn of haar dagelijks werk. Hoe? Dat zijn we nog als organisatie aan het ontdekken. Het dataplatform is een eerste stap daarin. Als je wensen, ideeën of verzoeken hebt, neem dan contact op via dataloket@loodswezen.nl. Zo kunnen we samen de organisatie blijven verbeteren.”

* Het DevOps team Loodswezen is een team van specialisten die verantwoordelijk zijn voor het beheer en de software ontwikkeling van de primaire proces applicaties in de regio's Rotterdam-Rijnmond en Noord.

Naam

Dennis Lenting

Hobby's

Hardlopen, wielrennen, tijd doorbrengen met gezin

Geboren

23 maart 1980

Wat weten weinig mensen van je

Ik heb Diabetes Type 1

Woonplaats

Alblasserdam

Loodswezen gehackt? Die kans wordt alleen maar groter in de toekomst.

Cybersecurity lijkt vooral relevant voor medewerkers op kantoor, en minder voor loodsen en de varende dienst. Maar is dat wel zo? Een gesprek met Peter Bloothoofd (interim manager varende dienst) en Herman Broers (directeur NLBV). Herman is zelf registerloods en Peter is gepensioneerd loods.

Wat zijn de gevolgen als het een keer mis zou gaan door bijvoorbeeld een hackaanval?

Herman: Als alles nu zou uitvallen, dan weet ik niet of er nog een schip zou varen. Het is best wel angstig om aan te denken. Het is niet de vraag óf het gaat gebeuren, maar wanneer het gaat gebeuren.

Peter: Het is ook de verwevenheid met de systemen in de havens. We zijn met alle systemen in de haven gekoppeld. Dus niet alleen als er met ons iets gebeurt, maar ook als er ergens anders iets fout gaat, hebben wij een groot probleem.

Maar hoe realistisch is dat? Kan dat nu echt zomaar gebeuren?

Herman: Kijk, je kan natuurlijk nooit zeggen hoe realistisch dat is. Maar wat we wel weten is dat als het fout gaat, dat het dan ook goed fout gaat. We hebben dat gezien met Maersk.

Maar wat heb je daar als loods nu mee te maken? Dit is toch allemaal ICT op kantoor?

Peter: Dat klopt, de ICT zit allemaal op kantoor. Maar de loods voert informatie in op die ICT-systemen en is dus een schakel in

die keten.

Herman: Daar zijn de systemen van het Loodswezen dan ook op ingericht. Je moet dan ook niet je eigen laptop of iPad gaan gebruiken, daar kunnen we niet dezelfde veiligheid op garanderen die je wel op je Loodswezen-apparatuur hebt.

Hoe heb je als loods dan met data te maken?

Herman: Neem bijvoorbeeld het scherp uitwisselen van schepen (één schip vertrekt, en een ander neemt die plaats in); dan is het belangrijk om ligplaatsen optimaal te benutten. Je ervaart als loods dan die druk. Je rekent uit waar jij als verhalende loods het vertrekkende schip moet tegenkomen om zo scherp mogelijk op die ligplaats uit te komen. Daarvoor is de beschikbaarheid van betrouwbare data vitaal: waar is dat schip en met welke snelheid vaart het?

Peter: Daar speel je soms ook mee. Het hele schip is dan wel klaar om te vertrekken, maar jij wacht als loods op het optimale moment om dat te doen.

Herman: Dat is een goed punt om te benadrukken. Een loods houdt niet alleen z'n eigen belang en dat van het schip in de gaten, maar het belang van de hele haven.

Dat is echt onze toegevoegde waarde. De beschikbaarheid van betrouwbare data speelt daarbij een cruciale rol.

We hebben veel over loodsen gesproken, maar hoe zit het met de medewerkers van NLBV?

Herman: Voor hen geldt ook: wees extra alert met e-mail, klik niet zomaar op een link. Als je twijfelt, neem dan contact op met de servicedesk om phishing te melden. Als het dan inderdaad roffigheid is, kunnen we maatregelen nemen en iedereen waarschuwen.

Wat voor de kantoormedewerkers anders is, is dat zij in een minder publieke ruimte werken. Die ruimte is beter afgesloten. Daardoor zijn er weer andere risico's. Ben je er wel voldoende alert op wie hier binnenkomt? Hoe ga je er bijvoorbeeld mee om als er iemand met zijn handen vol pakjes aan komt lopen? Hou je dan behulpzaam de deur open en laat je ze daarna vrij binnen? Of zorg je dat ze niet verder dan de receptie komen? Of wat doe je als je een technische ruimte vol IT-zaken open ziet staan? Denk je dan: 'dat zal wel', of ga je toch even informeren?

Peter: Je moet ook niet vergeten,

"Als ik om half één 's nachts word opgebeld, is m'n cyber-bewustzijn niet op z'n best"

operationele medewerkers en loodsen worden gebeld als ze nodig zijn. En als je om half één 's nachts wordt opgebeld en je komt om half drie de wachtruimte binnenlopen; dan ben ik niet op m'n best, dat cyber-bewustzijn is dan niet het eerste waar je aan denkt.

Tenslotte: zijn er nog concrete tips?

Herman: Wees alert op onbekende en onverwachte e-mail van buiten het Loodswezen. Als loods ben ik gewend om bij iedere kapitein eerst even te toetsen: wat is dat voor iemand? Wat kan ik daarmee? Kijk op dezelfde manier naar je mail. En als je twijfelt: gooi het weg of laat het door ICT eerst uitzoeken.

Vragen?

Heb je vragen over informatiebeveiliging of privacy en AVG of wil je graag meer uitleg voor jouw afdeling, neem dan rechtstreeks contact op met Carien, functionaris gegevensbescherming (FG), of met Geert, chief information security officer (CISO).

Je vindt deze pagina bij [NLBV > Informatiebeveiliging & Privacy > Informatiebeveiligingsbeleid](#)



Peter (links) en Herman

Cyberaanval op Maersk in 2017

In juni 2017 werd Maersk, een Deense rederij en de grootste container-aannemer ter wereld, getroffen door een cyberaanval. De aanval legde de IT-systemen van het bedrijf 10 dagen plat. Maersk was niet in staat om normaal te functioneren waardoor honderden containers vast kwamen te zitten in havens over de hele wereld. De kosten van de aanval worden geschat op ongeveer \$250 miljoen.

Resultaten quiz 'Are You Secure'

Hoe bewust zijn we ons van onze digitale veiligheid? Een vraag waar we met de game 'Are You Secure' meer over te weten wilden komen. Inmiddels zijn de resultaten bekend en beoordeeld. De conclusie? Er is nog veel te doen.

In april 2023 zijn we het privacy- en security awareness programma 'Pulse' gestart. Dit programma heeft als doel om het digitale veiligheidsbewustzijn binnen de organisatie te vergroten. Pulse startte met de 'Are You Secure'-quiz in juni dit jaar. Een quiz voor medewerkers om hun kennis en bewustzijn te meten.

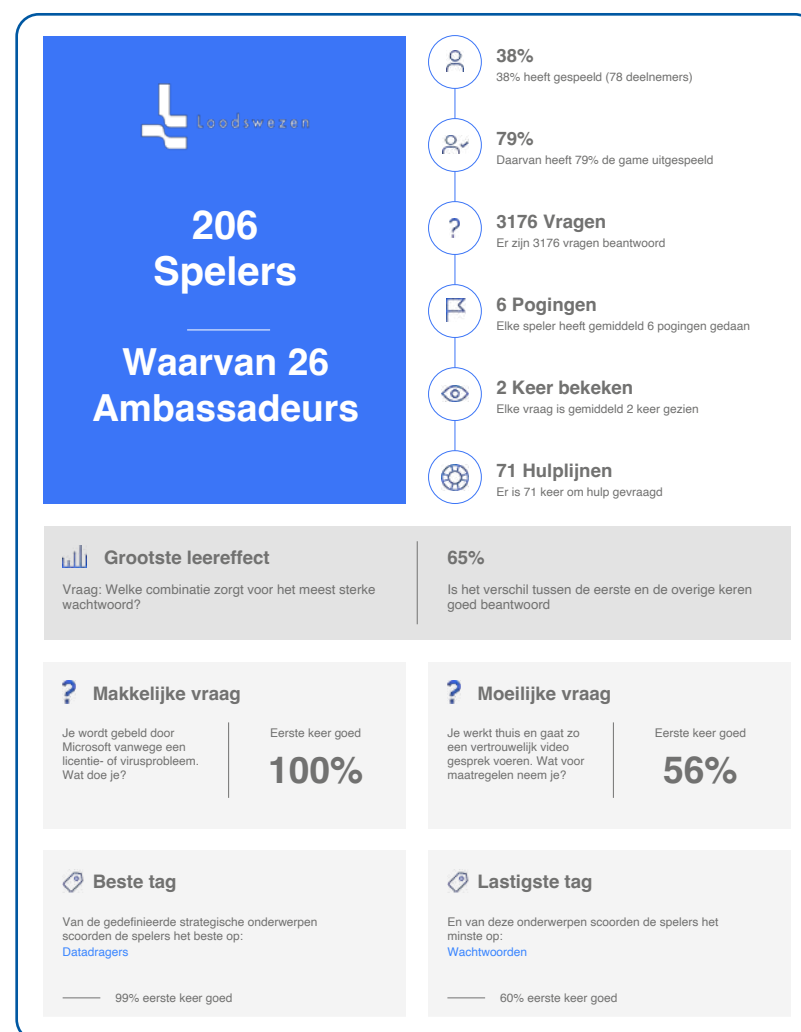
De resultaten van de quiz toonden aan dat 38% van de medewerkers deelnam, waarbij 79% de quiz succesvol afrondde. De betrokkenheid van ambassadeurs (leidinggevend) was echter laag en er waren problemen met de communicatie en spam-perceptie rond het spel.

Het spel heeft organisatiebreed niet het gewenste effect gehad. De deelname was te laag om daadwerkelijk impactvol te zijn. Vooral bij de twee onderwerpen 'Wachtwoorden' en 'Identiteit en Toegang' is nog veel te winnen.

Hoe nu verder

Naast een nieuwe versie van de quiz kunnen jullie de komende tijd het volgende verwachten; een aanvalssimulatie, interviews over privacy en beveiliging en demonstraties van cybersecurityaanvallen. Er vinden ook ad-hoc activiteiten plaats om specifieke onderwerpen te benadrukken.

We bedanken ieder die interesse heeft gehad in de 'Are You Secure'-quiz!



Najaarscursus OR 2023

Het is goed gebruik dat de ondernemingsraad zo half november 2 dagen op najaarscursus gaat. Deze keer waren we neergestreken in Asperen om wat lopende onderwerpen door te nemen en kennis op te frissen.

Allereerst waren er natuurlijk, na de tussentijdse verkiezingen van afgelopen september, twee nieuwe OR-leden aangeschoven. Inmiddels hadden zij al enkele vergaderingen meegedraaid, maar nu dus ook mee op cursus:

Kees van Zonderen is stuurman tender in IJmuiden. Voor hem is de OR allemaal nog nieuw, maar het is wel duidelijk dat hij zich goed in de materie heeft verdiept. Hij weet in elk geval wat het betekent om OR-lid te zijn en waar je zoal mee te maken kunt krijgen.

Michel van Reeve is een oude bekende. Kapitein tender/swath in de regio Rotterdam-Rijnmond en beslist geen onbekende voor de OR. Na zo'n 20 jaar OR-lidmaatschap, waaronder als vicevoorzitter, zwaaide hij bij de laatste reguliere verkiezingen af. Nu is hij voor de periode van anderhalf jaar herkozen en brengt dus een heleboel ervaring mee.

Vervolgens moesten we enkele vacatures binnen de OR opvullen. De diverse commissies en werkgroepen werden, waar nodig, opnieuw ingedeeld of van verse krachten voorzien. Dan het Dagelijks Bestuur. Na het vertrek van onze toenmalige

voorzitter Aadil Hmamouch was Jeroen Verspeek als vicevoorzitter voorlopig doorgeschoven naar de functie van interim-voorzitter. Bram Ides nam de functie van interim-vicevoorzitter voor zijn rekening. Aangezien beiden het in die rol goed doen en er ook geen tegenkandidaten waren, zijn Jeroen en Bram nu in deze functies bevestigd voor de rest van deze zittingstermijn.

Nu we het daar toch over hebben; de volgende (reguliere) verkiezingen vinden plaats in maart/april 2025. Dat lijkt nog een eind weg, maar het is zover voor je er erg in hebt. Het is duidelijk dat een aantal leden van de huidige OR in de volgende raad niet meer zullen terugkomen (vaak omdat zij met pensioen gaan). We moeten dus op zoek naar flink wat nieuwe kandidaten! Denk dus allemaal eens na of je OR-lid zou willen worden, vooral als medezeggenschap je altijd al geïnteresseerd heeft.

Na de lunch schoof onze directeur, Herman Broers, bij ons aan. We evalueerden de samenwerking tussen OR en directie, namen huidige en te verwachten ontwikkelingen binnen de organisatie door en praatten gewoon even bij. Dit allemaal in een informele setting en dat is ook best eens nuttig. We zijn allemaal overtuigd van het belang van goede samenwerking en er werd door Herman nog eens bevestigd dat we altijd welkom zijn en dat dingen niet altijd hoeven te wachten tot een vergadering of overleg. Als OR omarmen we deze gang van

zaken, want korte lijnen met iedereen binnen ons mooie bedrijf maakt dat zaken snel gesignaleerd worden.

Daarop gingen we aan de slag met wat wetgeving, de WoR (Wet op de Ondernemingsraden). Al doende kwamen we op een interessante casus die momenteel erg actueel is, al een poosje loopt en nog altijd niet is afgerond. De discussie hierover trok wat breder en was soms flink pittig, maar dat mag best. Soms heb je de wet aan je kant en soms ben je gebonden aan diezelfde wet. Juist dan blijkt dat een cursus met alle informatie onontbeerlijk is. De volgende ochtend gingen we hier nog even mee verder. Als gevolg van deze discussies hebben we tot enkele vervolgcursies besloten. Problemen signaleren is goed, maar je moet ze natuurlijk ook gezamenlijk oplossen.

Aan het einde van de cursus namen we nog wat processen door, onder andere enkele vragen over waar de OR nu wel en niet over gaat. Vaak naar aanleiding van voorbeelden uit onze praktijk. Ook daar werd even over gediscussieerd, maar met name de wet is hier heel duidelijk over. Tenslotte gingen we allemaal weer huiswaarts, een hoop wijzer en met een aantal dingen die we op korte termijn op moeten gaan pakken. We gaan er zeker mee aan de slag!

De ondernemingsraad

“Trots en opgelucht dat het goed ging”

Iedere maand doet kapitein Nico den Dulk met zijn bemanning de man-overboord-oefening met een dummy. Hoe nuttig dat is, bleek op 3 oktober toen zij een drenkeling wisten te redden.

De man-overboord oftewel MOB-oefening moet minimaal tien keer jaar worden gedaan. De bemanning moet dan een dummy uit zee redden volgens een scenario waarin precies vaststaat wie welke taak en verantwoordelijkheid heeft. “Je hebt een navigator, een co-navigator en een gezelschap”, legt Nico uit. “De navigator stuurt, de co-navigator zit ernaast om informatie uit de radarkanalen te halen en de gezelschap staat buiten om op zicht aanwijzingen te kunnen geven waar de dummy in het water ligt.”

“De navigator volgt de aanwijzingen van de co-navigator en gezelschap, en vaart zo naar de dummy toe. De co-navigator loopt alvast naar achteren om de MOB-installatie half te laten zakken, klaar om de dummy op te vangen. De gezelschap haalt de dummy in de haak. De co-navigator loopt naar hem toe, daarna lopen ze samen naar achteren. Daar neemt de co-navigator de dummy over van de gezelschap. De navigator zet de motor in zijn neutraal zodat er geen voortstuwing meer is en zet de MOB-installatie in de onderste stand. De co-navigator begeleidt de dummy in de MOB-installatie en de navigator haalt de installatie omhoog. De ‘drenkeling’ is aan boord en de oefening is klaar.”

Voor ‘het echie’

Nico en zijn bemanning doen de MOB-oefening elke maand. Daarbij wisselen ze telkens van rol zodat iedereen altijd precies weet wat

er moet gebeuren. De MOB-procedure zit er dan ook heel goed in. Gelukkig maar, want op 3 oktober moesten zij het tijdens hun dienst in regio Rotterdam-Rijnmond voor ‘het echie’ doen: er moest een drenkeling uit het water worden gehaald.

Nico: “We hadden net twee loodsen van de loodsboot afgehaald bij de Maasgeul-boei en waren op weg om nog een afhaler op te halen bij de Maas-Oost. Plotseling kregen we op kanaal 2PM de melding dat er op de ‘SC Mara’ bij het binnenhalen van de loodsladder een man over boord was gevallen. We spraken af met de Pilot Maas (PM) dat we het afhalen zouden staken en zijn teruggekeerd naar de Maasgeul-boei, waar de drenkeling zou liggen. Dat duurde ongeveer tien minuten, want het was slecht weer.”

Achter de ‘SC Mara’ lag de ‘SC Connector’, met een loods aan boord die afgehaald moest worden door de loodsboot. Nico nam in zijn rol als co-navigator contact op met die loods om te vragen of hij de drenkeling kon zien. “Hij gaf me instructies dat hij 300 meter ‘achterlijker dan dwars’ aan bakboordzijde de drenkeling had gezien. We voeren naar die plek toe met alle lichten aan. Het was best spannend en duurde naar ons gevoel daardoor heel lang.”

Op een half mijl zuidoost van de Maasgeul-boei was er aan bakboordzijde zicht op de drenkeling. Nico: “Op dat moment

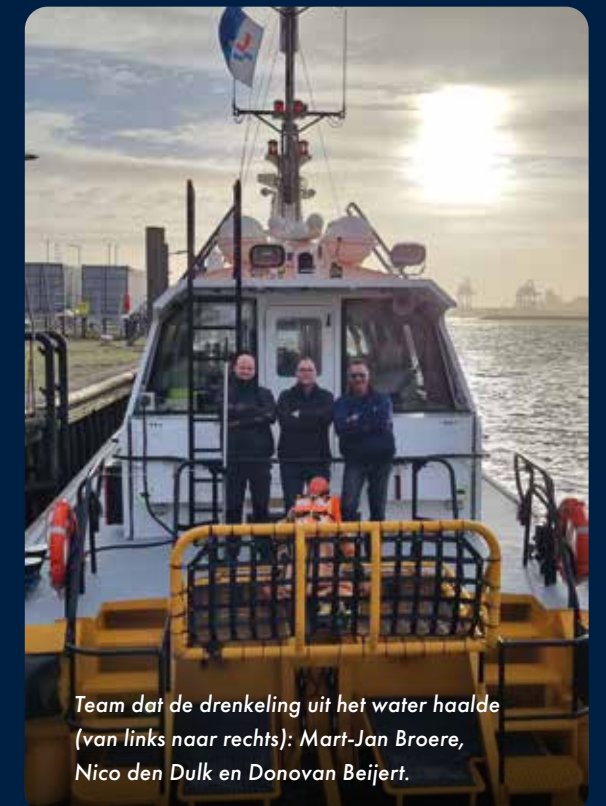


begonnen we de MOB-procedure uit te voeren precies zoals we hadden geoefend. De gezelschap kreeg alleen vanwege het slechte weer de drenkeling niet in zijn eentje in de haak. Daar heb ik hem bij geholpen. Eenmaal aan boord was de drenkeling gelukkig aanspreekbaar. We hebben hem droge kleding aangetrokken en zijn naar de Berghaven gevaren, waar een ambulance op hem stond te wachten. Een dag later kon hij weer aan boord van zijn schip.”

Napraten

In de Berghaven praatten de partijen die betrokken waren bij de redding na over wat er was gebeurd. “Dat was goed”, zegt Nico. “Het was voor mij pas de tweede keer dat ik dit meemaakte en de eerste keer dat ik een drenkeling moest zoeken. Dankzij het vele oefenen handelden we allemaal automatisch en viel alles op zijn plaats. Dat was fijn voor ons om te merken en voor de drenkeling, natuurlijk!”

Oefenen loont dus echt, dat wil Nico graag benadrukken. “Je bent dan goed op elkaar ingespeeld en kunt snel handelen. De communicatie tussen de verschillende schepen verliep goed – dat is ook belangrijk. Wat dat betreft, zou het misschien goed zijn als de tenders en de loodsbotten ook eens gezamenlijk kunnen oefenen op MOB. Ik ben in ieder geval heel erg opgelucht en trots dat alles zo goed is gegaan. Het had ook heel anders kunnen aflopen.”



Team dat de drenkeling uit het water haalde (van links naar rechts): Mart-Jan Broere, Nico den Dulk en Donovan Beijert.



LW35 kruispostentocht groot succes!

Afgelopen september bestond het Loodswezen, in de huidige verzelfstandigde vorm, 35 jaar. Een mooie gelegenheid om samen iets leuks en sportiefs te ondernemen; daarom bedachten we eind 2022 de 'LW35 kruispostentocht', een fietstocht langs alle kruisposten van het Loodswezen.

Vertrek Vlissingen

Vrijdag 29 september was het zover. Na een geweldig ontvangst in de Sociëteit in regio Scheldemonden vertrokken we, met een peloton van ongeveer 50 enthousiaste wielertoeristen, vanuit Vlissingen voor een tocht van in totaal 480 km richting Delfzijl. Hoewel we na de start een paar flinke buien over ons heen kregen en er een frisse tegenwind op de Zeeuwse dammen stond, kon dit de pret niet drukken. Er werd enthousiast en in hoog tempo gefietst waardoor iedereen ruim op tijd was voor de ontvangst in de sociëteit van regio Rotterdam-Rijnmond. Een borrel met bitterbal later werden we door de roeiers overgezet naar Hoek van Holland. Na het oprispen hebben we gezamenlijk gegeten in Hotel Amerika.

Etappe 2

De volgende ochtend vertrokken we in kleinere groepjes voor de tweede etappe. Onze tocht liep via Scheveningen door het mooie duingebied van Zuid- en Noord-Holland richting IJmuiden. Met een heerlijk zonnetje en een lekker briesje in de rug was het ideaal fietsweer. In IJmuiden stond de lunch klaar en hierna had iedereen voldoende energie voor de resterende kilometers naar Bergen. Het tempo lag weer behoorlijk hoog waardoor er nog uitgebreid de tijd was om in Bergen op een zonnig terras van een biertje te genieten. Ook hier hebben we in de avond weer gezamenlijk gegeten en hadden sommigen zelfs nog energie voor een drankje aan de bar.

Langste etappe

De derde etappe was met z'n 145 kilometer de langste. Het eerste stuk voerde van Bergen via het duingebied naar Den Helder en vervolgens naar Den Oever. Omdat het fietspad over de afsluitdijk was afgesloten hebben we dit stukje met alternatief vervoer gedaan. Hierdoor hadden we de gelegenheid om het klaargemaakte lunchpakketje soldaat te maken en aan het einde

van de afsluitdijk direct door te fietsen richting Harlingen. Hierna voerde de route ons langs de Friese zeedijk en verschillende dorpen naar Dokkum. Een borrel op het terras en diner in het hotel complementeerde weer een geslaagde dag.

De laatste loodjes

Tijdens de laatste etappe - van Dokkum naar Delfzijl - zijn we gestopt in Lauwersoog voor een korte rondleiding op de werf van Next Generation Shipyards waar de nieuwe M-klasse-schepen worden gebouwd. Damien, Toyah en Steven hartelijk dank hiervoor! Na de rondleiding gingen we in kleine groepjes verder voor de resterende kilometers door het Groningse Hogeland. Bij het kantoor in Eemshaven stonden de collega's klaar om ons aan te moedigen voor de eindsprint naar Delfzijl. Hier hebben we nog uitgebreid kunnen lunchen en borrelen op het terras voordat we in de touringcar en volgauto's stapten richting huis.

Het was heel leuk om te zien hoe gedurende de tocht de groep – bestaande uit collega's en gepensioneerd uit verschillende regio's – zich mengde. Juist deze diversiteit maakte het tot een zeer gezellig en geslaagd evenement.

Veel dank

Graag willen we iedereen die heeft bijgedragen aan dit evenement hartelijk bedanken: mevrouw Van der Wijs voor de inspiratie, alle sponsors, de NLC, NLBV en RLC's, de sociëteiten, de dames en heren achter diverse bars (en frituren), de (bus)chauffeurs, de lunch-hulptroepen, de supporters, uitzwaaiers (en binnenhalers), de KRVE, de Fietsbus en iedereen die we nog vergeten zijn.

Hubert 't Hart

Guustaaf Moorer

Registerloodsen regio Amsterdam-IJmond



Storm Ciarán trotseren

Dag en nacht, door weer en wind. Ons werk gaat (bijna) altijd door, ook tijdens storm Ciarán. Dit kan omdat we werken met goed getrainde vakmensen die zich continu inzetten voor veilige scheepvaart. Bedankt! En, blijf alert en let goed op elkaar.

Foto: Portzoom

Mooie actie

De bemanning van de 'Pollux' heeft lege flesjes en blikjes ingezameld voor Kyan Mol, de zoon van werktuigkundige/instructeur Hans Mol. Kyan heeft - onder andere door de inzameling van de 'Pollux' - een indrukwekkend totaal van 2502 flesjes en blikjes ingezameld voor de 'Stichting Vrienden van Siem'; een stichting die zich inzet voor de strijd tegen kanker. Mooie actie!



Spontaan bezoek

Op zaterdag 23 september heb ik in klein gezelschap een kijkje genomen bij de indrukwekkende zeeluis in IJmuiden. En dan is de Zuidersluisweg dichtbij. Dus natuurlijk hebben we daar ook even gekeken. We hadden geluk: de 'Aquila' kwam net aanvaren!

Hartelijk dank aan Jay Kedaria en Peter Ros die de moeite namen om de vragen van de groep (die vooral verstand had van onroerend goed) geduldig te beantwoorden.

Désirée Wassenaar



Iemand zei ooit:
Every sailor knows that the sea...
is a friend made enemy...!

En zo, met haar, onstuimig en wild,
onberekenbaar, soms mild...
sloot ik een pact, wij samen één...!
Zij, de zee, ik, de zeeman, geen handgemeen...

Maar toch rook ik onraad...
bij de eerstvolgende keer dat ze brieste, kwaad...
zodat ik bijna verzoop, tekst en uitleg vroeg:
Ik voel me niet meer door jou bemind!

Sprak ze achteloos, met een tikje verijnt:
Het was niet ik...

Het was... de Wind...!

De Dijkdichter

De Dijkdichter

Geert Kalkhuis (zie ook Aktueel 07/21), loods in de regio Amsterdam-IJmond en bekend onder zijn pseudoniem 'de Dijkdichter', heeft een dichtbundel uitgebracht met 35 korte gedichten waarvan de onderwerpen variëren van drama tot humor en uit het leven gegrepen situaties. De bundel is

geïllustreerd door grafische vormgever Marcel de Boer. Deze bundels zijn leuk voor jezelf, maar ook om weg te geven, bijvoorbeeld met de feestdagen.

Je kunt deze bundel à slechts € 15 (exclusief verzendkosten) bestellen door een mail te sturen naar: dedijkdichter@gmail.com.



Berghaven, 7 november 2023
Fotograaf: Herman Broers

Groene schil 'Ever Ace'

Een feestelijke buitenste 'schil' van containers in bedrijfskleuren, dat zie je vaak bij de eerste reis van een schip. Vooral als het de eerste van een nieuw scheepstype is. Dit schip, de 'Ever Ace' uit de 'A-klasse' van Evergreen, was twee jaar geleden (heel even...) het grootste containerschip ter wereld. Loods Jeff LeFeber was wat verbaasd dat hij diezelfde 'Ever Ace' weer zo 'aangekleed' aantrof bij de Euromax-terminal om haar naar zee te loodsen. Wat bleek, na navraag bij de kapitein? Zij is nu via het Suezkanaal onderweg naar het Verre Oosten, maar doet onderweg mee aan de festiviteiten rond het openen van een nieuwe containerterminal in Port Saïd, Egypte. Geen nieuw schip dus, maar gewoon reclame maken bij een nieuwe terminal. En dat Evergreen nu zijn beste beentje voor zet is begrijpelijk na het 'akkefietje' aldaar in 2021...

Foto: Jeff LeFeber, registerloods regio Rotterdam-Rijnmond



Varend of vliegend

Bij het Loodswezen worden onze loodsen meestal per schip vervoerd. Soms gebruiken we een helikopter om loodsen aan boord van een te beloodsen schip te brengen. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij alle inkomende LNG-schepen. Zo ook toen loods Frans Sanderse werd afgezet op de LNG carrier Sonangol Benguela.

Fotograaf: Frans Sanderse, registerloods regio Rotterdam-Rijnmond