



**Opvolging van
de wacht**

Pagina 6

**"Blauwe schermen
wil je écht niet"**

Pagina 13

**Veilig werken doe
je samen**

Pagina 18

In dienst (verzameld vanaf 1 juni t/m 31 augustus)

Harrie van Hout	Financial controller	Regio Rotterdam-Rijnmond
Daan van der Drift	Stagiair	Landelijke pool
Priscilla Landman	Financieel medewerker	Regio Rotterdam-Rijnmond
Arie Ros	Gezel tender	Landelijke pool
Stefan Pronk	Loodsdienstcoördinator	Regio Rotterdam-Rijnmond
Remi Snoeck	Gezel tender	Landelijke pool

Uit dienst (verzameld vanaf 1 juni t/m 31 augustus 2024)

Carien van de Bree	HR-adviseur	COD
Pim Oosterlee	Werktuigkundige onderhoudssystemen	COD
Stefan de Ligt	Loodsdienstcoördinator	Regio Rotterdam-Rijnmond
Jacco Varkevisser	2° Werktuigkundige loodsvaartuig	COD
Chris van der Plas	Gezel tender	COD

Geboren

6 juni 2024	Jule, dochter van Ruud en Lynn Bouman
18 juni 2024	Suus, dochter van Peter en Mirjam Bolhuis
10 juli 2024	Kayleigh, dochter van Gijs en Nathalie de Jong
10 juli 2024	Pelle, zoon van Stijn Snelders en Manon Snelders van Leijssen
24 juli 2024	Aletta, dochter van Dorus Zwerts en Willemijn Boone
22 augustus 2024	Meeke, dochter van Roy en Elmarije Christiaansen
25 augustus 2024	Dean, zoon van Willem en Arenda Hoek
28 augustus 2024	Skyler Bakker, dochter van Mees en Damea Bakker
16 september 2024	Mees, zoon van Lotte van Splunter en Kevin Kiela

Mooie foto’s gemaakt?

Bij de afdeling communicatie kunnen we altijd foto’s*, bij voorkeur met medewerkers of loodsen erop, 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.

Coverfoto NHV



De dag van...

Pagina 12



“Je moet blindelings kunnen vertrouwen op het materieel en de mensen”

Pagina 14



Pagina 18

Personalia	02	De dag van Joost Nierop en Mohammed Alloui	12
Colofon	03	“Je moet blindelings kunnen vertrouwen op het materieel en de mensen”	14
Voorwoord Herman Broers	04	“We hadden altijd de volledige controle”	16
Opvolging van de wacht regio Scheldemonden	06	Veilig werken doe je samen	18
Bijzonder transport	09	Events	20
Verkiezingen Ondernemingsraad	10	Fotoselectie Hjalmar Fontijn	22
Voormalig loodsvaartuig ‘Rigel’	11	Kort Aktueel	23

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-Umond), Angela Stelt en Jeannette Vermeer (regio Rotterdam-Rijnmond), Mathilde Boeije en Caroline Verburg (regio Scheldemonden), 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

Veilige werkplek

Recent hebben we gemerkt dat er binnen het Loodswezen een toename is van roddels en geruchten. Dit is zorgelijk, omdat het de werksfeer en samenwerking negatief beïnvloedt. Daarom willen we het belang van een respectvolle en professionele omgang benadrukken.

We begrijpen dat sommige besluiten tot vragen kunnen leiden, bijvoorbeeld bij benoemingen van functionarissen. Omdat het hierbij altijd over personen gaat kunnen we daar geen details over delen. We voeren onze procedures altijd met zorg uit. Neem je vragen over deze procedures gerust op met de juiste personen.

Integriteit en respect zijn waarden die we als management hoog in het vaandel dragen. Het is cruciaal dat we elkaar op een open en transparante manier behandelen en dat we eventuele zorgen op de juiste wijze communiceren. Als je getuige bent van ongewenste geruchten, spreek de betrokkene dan aan of bespreek het met je leidinggevende.

Laten we samen bouwen aan een veilige werkomgeving, waarin iedereen zich gewaardeerd voelt. We moedigen constructieve gesprekken aan en nodigen iedereen uit om bij problemen de direct leidinggevende te benaderen. De deur van de MT-leden staat altijd open voor gesprekken over een positieve werkcultuur. Bedankt voor jullie inzet om onze organisatie een aangename werkplek te maken.

Met vriendelijke groet,

Herman Broers

h.broers@loodswezen.nl



Opvolging van de wacht

Regio Scheldemonden heeft sinds deze zomer een nieuwe manager operaties en een nieuwe coördinator LIS (Loodswezen Informatie Systeem). Wat zijn hun verwachtingen voor de komende jaren? En hoe kijken de voorgangers terug op hun tijd?

Tijdens de loodsenassociatie vergadering op 5 juni jongstleden werd Gerlof Bosker door de loodsen benoemd als manager operaties en secretaris van de Regionale Loodsencorporatie. Hij volgt Bastiaan Bijvank op; zijn tweede en tevens laatste termijn van vier jaar verstreek. Tijdens diezelfde vergadering werd Persyn van de Veire gekozen als coördinator LIS. Daarmee neemt hij het stokje over van Cees Stam, die eveneens acht jaar in functie was.



BASTIAAN EN GERLOF:

“Je staat altijd aan”

“Als manager operaties ben je het oliemantje in de regio”, zegt Bastiaan. “Je bent de link tussen de varende loodsen en de medewerkers varende dienst, zodat iedere loods alles heeft om zijn werk te doen. Als secretaris heb je een publieke functie. Het is jouw taak om ervoor te zorgen dat loodsen goed zijn opgeleid en dat er voldoende loodsen zijn om de publieke taak te vervullen. Het is een dubbele functie die heel druk, afwisselend en uitdagend maar vooral heel leuk is. Het kost heel veel energie maar het geeft ook heel veel energie. Je weet bijna alles wat er gebeurt en draagt jouw steentje bij aan de scheepsafhandeling, die 24/7 doorgaat.”

Gerlof maakte de weloverwogen keuze om zich verkiesbaar te stellen als Bastiaans opvolger. “Ik ben nu 19 jaar loods en heb altijd rollen naast het varen opgepakt, waaronder opleider en loodsdienstleider. Durf ik deze stap te zetten, vroeg ik me af. Het heeft namelijk behoorlijk wat impact, ook op je privéleven. Maar ik wilde de uitdaging wel aan. En ik denk dat ik met mijn ervaring ook wat meebreng naar de functie.”

Inwerkperiode

Ten tijde van het interview, halverwege juli, zitten Bastiaan en Gerlof nog midden in de inwerkperiode. “Die is ook echt nodig”, zegt Gerlof. “Er zijn zoveel contacten en zoveel zaken waar je als varende loods geen weet van hebt. De eerste week wist ik niet wat me overkwam: zo druk en zoveel nieuwe informatie! Nu, zes weken later, is het rustiger en begint alles op z’n plek te vallen. Ik vind het echt heel leuk.”

“Het is lastig te vertellen wat je zoal doet de hele dag” vult Bastiaan aan. “Afspraken staan vast, maar wat er tussendoor gebeurt niet. Als je bijvoorbeeld moet reageren op een incident of ergens een oplossing voor moet bedenken. Gelukkig kennen Gerlof en ik elkaar goed en geeft hij het goed aan als zaken niet duidelijk zijn. Als de inwerkperiode voorbij is, kan hij het zelf invullen en zijn eigen accenten leggen. Daarom is het ook goed dat er na acht jaar verplicht wisseling van de wacht is.”

Toekomst

“Ik denk dat we wel een interessante tijd tegemoet gaan, als Loodswezen”, zegt Gerlof. “Met de situatie in de wereld, de technologische ontwikkelingen en de uitdagingen op de Noordzee. Het belangrijkste is dat we als regio’s schouder en schouder blijven staan met NLBV ertussen. Dat we van elkaar weten wat we doen, elkaar begrijpen en respecteren, maar bovenal samenwerken.”

Daar kan Bastiaan zich ook in vinden. “Ik vond het fijn om betrokken te zijn bij het team van professionals van NLBV en daaraan een bijdrage te leveren, bijvoorbeeld bij de keuze van de nieuwe swaths die eraan komen.” Zelf gaat hij weer als loods varen. “Ik ben opgeleid om aan boord van een schip te staan. Het is mooi om dat weer te kunnen doen voor mijn pensioen. De cirkel is dan rond. Ik wens Gerlof veel werkplezier en vooral niet te veel gedoe zoals de coronapandemie, bijvoorbeeld, een heel vervelende en onzekere periode. Ik kijk er zelf naar uit meer van mijn vrije tijd te kunnen genieten. Als manager operaties sta je namelijk altijd aan.”



Cees Stam (links) en Persyn van de Veire

CEES EN PERSYN:

“Dat een loods dit doet, is heel bijzonder”

“De coördinator LIS moet het systeem voor planning, inzet en facturering in goede banen leiden. De functie sprak mij wel aan, daarom besloot ik te solliciteren”, zegt Persyn. “Er was nog een collega die zich kandidaat had gesteld voor de functie; ik ben het geworden.” Dat de functie in regio Scheldemonden door een loods wordt vervuld, is bijzonder, legt Cees uit. “In andere regio’s wordt de functie vervuld door applicatiebeheerders van NLBV. Hier is 18 jaar geleden in de vergadering besloten om er een managementfunctie van te maken.”

De functie is breed – je bent naast applicatiebeheerder ook verantwoordelijk voor alle ICT – en behelst een volle dagtaak. Dat had Cees bij zijn aantreden acht jaar geleden niet gedacht. “Ik wist dat je affiniteit moest hebben met ICT, dat is logisch. Wat ik niet verwachtte, is alles rondom ketenafspraken. Alle applicatiebeheerders van het Loodswezen zijn aan elkaar gekoppeld en hebben veel overlegmomenten. Dat had ik het begin niet echt voor de bril. Maar met name de overleggen vond ik juist leuk. Net als samen met mensen op kantoor of met een leverancier vraaggestuurd zaken oplossen, bijvoorbeeld over facturatie. Ik vond het altijd het mooiste als zaken vooruitgingen maar niemand de verandering had gemerkt. ‘Dat zat er toch al?’ hoorde je dan.”

Overdracht

Ook Persyn en Cees zitten in de inwerkperiode. “Deze bevindt zich nu in de afrondende fase”, aldus Persyn. “Pas als je meeloopt, zie je inderdaad wat de functie allemaal behelst – zoals de vergaderingen met ketenpartners bijvoorbeeld. Dat is heel interessant om je in te

verdiepen en aan bij te dragen. Langzaam maar zeker sta ik steeds meer op eigen benen. In het begin dacht ik: ‘Dat doe ik even.’ Maar ik heb me inmiddels neergelegd bij het feit dat dat niet zo snel gaat.” “Persyn heeft een goede start gemaakt. Het gaat zo goed dat ik twee weken eerder weer als loods inzetbaar zal zijn”, voegt Cees toe. “Maar om echt goed in de materie te komen, heb je zo’n twee jaar nodig.”

Mee veranderen

Persyn heeft al een beeld van hoe hij de functie wil gaan invullen. “Digitalisering in het algemeen gaat razendsnel. We moeten daarbij blijven aansluiten. Ik wil voor iedereen een aanspreekpunt zijn. Je gaat mee in de stroom en kijkt waar mensen tegenaan lopen, wat ze nodig hebben. Het gaat er niet om wat ik van een applicatie of ontwikkeling vind, maar dat ik het stroomlijn en invul voor de collega’s. Daarbij helpt het natuurlijk dat ik zelf loods ben. En dat ik in een gespreid bedje ben gekomen.”

Meegaan met de stroom is belangrijk, vindt ook Cees. “Veel dingen die we verbeteren in onze digitale wereld doen we omdat de buitenwereld of de toezichhouder het aan ons vraagt. Dat vinden loodsen niet altijd leuk. Denk alleen al aan wachtwoorden die je steeds moet veranderen. Maar we moeten het doen, omdat de buitenwereld het vraagt. Er zal altijd iemand zijn die iets te mopperen heeft, maar daar moet je een dikke huid voor krijgen. Zorg dat je met plezier naar je werk gaat en dat de mensen tevreden zijn. Het is een heel leuke functie waar je veel van kunt leren. Maak er wat van!”

Bijzonder transport door de zeesluis

Drijvend zonnepark ‘Merganser SolarDuck’ werd afgebouwd in de Amsterdamse haven en moest toen het klaar was, door de zeesluis, naar zijn ligplaats op zee. Ondanks dat de sluis met haar 70 meter de grootste van de wereld is, was de breedte van het platform, ook 70 meter, best een uitdaging. Het Loodswezen werd daarom in het voortraject gevraagd mee te denken. Registerloods Michiel Bakker uit regio Amsterdam-IJmond vertelt hoe deze uitdagende klus is geklaard.

Kennis delen en samenwerken

“De breedte van het platform is bijzonder, zeker, maar het feit dat het platform totaal niet op een schip lijkt gaf ook de nodige uitdagingen”, vertelt Michiel. “Op de waterlijn is het platform 65 meter breed, de bovenkant is 70 meter breed maar steekt uit dus dat gaf geen problemen. Uiteraard hebben we wel de hekken op de muur van de sluis weg moeten halen. Voorafgaand aan het transport hebben we met Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat, de vletterlieden en sleepdienst regelmatig overleg gehad. Hoe ‘gedraagt’ het platform zich bijvoorbeeld achter de sleepboot? Het geheel bestaat uit drie

losse platformen die met cilinders aan elkaar zitten en onafhankelijk van elkaar kunnen bewegen. Het platform kan in de sluis ook niet vastgelegd worden, dus bedachten we dat de vletterlieden het platform tegen de sluismuur zouden drukken. Ook zorgden we voor een noodligplaats in de buitenhaven.”

Door de sluis

“Het is juni 2024 en rustig weer”, gaat Michiel verder, “als we vroeg in de ochtend vertrekken vanuit de Amerikahaven. Met maximaal 3 knopen is het zo’n 2,5 uur varen tot de sluis. Ik begeleid het proces vanaf de voorsleepboot, want op het platform zelf kun je niet komen. Vanaf de muren houden twee collega-loodsen de boel in de gaten. We gaan rustig en volgens plan de sluis door. Voor het Loodswezen zit de klus erop als we de zee bereiken, de rest van het team vaart nog zo’n 6 à 7 uur door om het platform voor de kust van Scheveningen te verankeren. Het platform blijft daar anderhalf jaar liggen als test. Kan het de hoge golven, sterke wind en corrosieve omgeving weerstaan? Zo ja, dan komen we deze jongens waarschijnlijk vaker tegen in de sluis.”



Verkiezingen ondernemingsraad



Volgend jaar rond april is het zover; de zittingstermijn van de huidige Ondernemingsraad (OR) zit erop en er zal dus een nieuwe moeten komen. Dat betekent verkiezingen. Als je dit leest, is het oktober, dus dat lijkt nog aardig ver weg. En als je bedenkt dat al in januari met de voorbereidingen begonnen zal worden, is het toch wel tijd om hier wat dieper op in te gaan.

Werkzaamheden OR

Allereerst: wat doet de Ondernemingsraad? De OR komt op voor de belangen van de medewerkers van onze organisatie. Ze mag meedenken over bedrijfseconomische en sociale onderwerpen. De OR kan door advisering of instemming invloed hebben op de bedrijfsvoering. Zo kan deze raad een bijdrage leveren aan het goed functioneren van het bedrijf.

De OR is overlegpartner van het management en komt op voor de belangen van de medewerkers, maar verliest het bedrijfsbelang nooit uit het oog. Dat houdt in, dat de OR niet per definitie een 'tegenstander' van het management directie is. Sterker nog, een goede samenwerking tussen OR en management is van groot belang! De OR van Nederlands Loodswezen bestaat uit 11 leden. Uit deze leden kiest de OR zelf een voorzitter, vicevoorzitter en secretaris; ofwel het dagelijks bestuur (DB). De OR vergadert 6 keer per jaar, daarnaast zijn er ook 6 overlegvergaderingen met het

management. Meestal vinden die een week later plaats dan de eigen vergaderingen. De vaste vergaderdag voor de OR is op donderdag. Het DB heeft ook een aantal keren per jaar een informeel overleg met het management, waarin de lopende zaken (en meestal de agenda voor de komende overlegvergadering) worden doorgenomen.

Compensatie

Nu zullen veel OR-werkzaamheden niet in het verlengde liggen van het werk dat je dagelijks 'op de werkvloer' doet. Stukken lezen, vergaderen, discussiëren, onderhandelen. Om ervoor te zorgen dat OR-leden genoeg kennis en vaardigheden in huis hebben om hun taken uit te voeren, gaan we 2 keer per jaar op cursus; 3 dagen in mei en 2 dagen in november. OR-werk wordt goed gefaciliteerd. Vallen vergaderingen of cursussen in werktijd, dan kun je daarvoor BV aanvragen. Kosten worden vergoed en je krijgt een laptop 'van de zaak'. Eventuele vrije uren die je moet besteden aan (het voorbereiden van) vergaderingen of cursussen kun je compenseren.

Verkiezingen

De zittingstermijn van de OR is 4 jaar; daarna komen er weer verkiezingen. In april 2025 is het dus zover. Een aantal zittende OR-leden heeft aangegeven zich niet meer herkiesbaar te stellen, bijvoorbeeld vanwege pensioen of parttime werken. Dat betekent dat we hard op zoek zijn naar nieuwe kandidaten. Mensen uit alle afdelingen van

onze organisatie, die interesse hebben in medezeggenschap, het aanspreekpunt willen zijn voor hun collega's, iets willen leren over de organisatie en mee willen praten over de koers die het Loodswezen vaart. Ben je lid van een vakbond, dan zul je ter zijner tijd de mogelijkheid krijgen om je via die bond verkiesbaar te stellen. Ben je geen vakbondslid, dan kun je meedoen op persoonlijke titel.

Tenslotte: de OR bestaat op dit moment uitsluitend uit mannelijke collega's, die bovendien voor het overgrote deel uit de operationele diensten afkomstig zijn. Voor een goede afspiegeling van ons bedrijf nodigen we graag iedereen uit, van elke afdeling en uit elke regio, om mee te doen! Het zou erg mooi zijn als de volgende OR wat meer diversiteit vertoont, waarbij ook 'kantoor' wat beter vertegenwoordigd is.

Geïnteresseerd in de OR?

Spreekt de OR je aan en wil je je stem laten horen? Denk er dan eens over na om je begin volgend jaar verkiesbaar te stellen. Wil je meer weten? Schiet dan een van de leden van de huidige OR aan met je vragen. We willen niets liever dan dat er ook vanaf mei volgend jaar weer een volledige OR met enthousiaste en gemotiveerde leden paraat staat! Je vindt de contactgegevens van de OR-leden op de portal.

Evert Roest
Ondernemingsraad

Voormalig loodsvaartuig 'Rigel'

Al sinds jaar en dag ligt de 'Rigel' in Maassluis. Sinds 1979 is dit het onderkomen van het plaatselijke Zeekadetkorps. Daarvoor echter was het één van de eerste naoorlogse loodsboten. En zelfs tot op de dag van vandaag herinneren sommige kleine dingen aan boord nog aan die tijd als loodsvaartuig!

De 'Rigel' kent hoe dan ook een bewogen historie. Na haar kiellegging als Groenlandtrawler werd zij in 1942 door de Duitse bezetter gevorderd om dienst te doen luchtafweerschip. Na de oorlog werd de 'Rigel', samen met haar twee zusterschepen 'Deneb' en 'Algol', omgebouwd tot loodsvaartuig, om de tijdens de oorlog verloren gegane vaartuigen te vervangen.

Op 14 oktober 1948 kwam de 'Rigel' in dienst voor het 4e/5e district, tegenwoordig regio Rotterdam-Rijnmond. Ook deed ze dienst om lichtschepen te bevoorraden en - na de watersnoodramp van 1953 - voer ze enige tijd als weerschep. In het vroege voorjaar van 1954 werd een korte tocht ondernomen naar Doggersbank, met enkele

onderzoekers van het KNMI aan boord, om metingen te verrichten. In maart 1979 werd ze buiten dienst gesteld en kort daarna voor iets meer dan 100.000 gulden verkocht aan het Zeekadetkorps Maassluis, die zich er nu altijd nog de trotse eigenaar van mogen noemen. In januari 2019 werd ondergetekende door toenmalig registerloods Fokke van der Weij uitgenodigd om een bezoekje te brengen aan de 'Rigel', die in die dagen volop werd gerenoveerd. Bij deze renovatie waren allerlei sporen uit haar verleden als loodsboot tevoorschijn gekomen. Zo was op de onderkant van een tafel nog een met de hand geschreven aanduiding te zien, dat die tafel bestemd was voor het dagverblijf van de loodsen. En ja, dat soort sporen moest natuurlijk worden vastgelegd! Hierbij dan ook een selectie van die foto's.

Evert Roest

Loodsdienstcoördinator





Joost Nierop (links) en Mohammed Alellou

“Blauwe schermen wil je écht niet”

Op 19 juli jl. kaptten veel organisaties in Nederland met de gevolgen van CrowdStrike; een wereldwijde storing veroorzaakt door een fout bij een software update. Bij het Loodswezen liep alles gelukkig ongestoord door. Joost Nierop en Mohammed Alellou vertellen wat zij dagelijks doen om alle ICT-systemen betrouwbaar en stabiel te houden.

Hoe ziet jullie werkdag eruit?

Mohammed: “Iedere dag is weer anders. Het varieert van kleine incidenten afhandelen zoals bijvoorbeeld een collega die op een verkeerde link heeft geklikt en blijven met ontwikkelingen tot in actie komen bij een grote storing of hack. Over het algemeen kun je zeggen dat ik samen met mijn collega's ervoor zorg dat we zo goed mogelijk voorbereid zijn op hacks en andere storingen; dat we zo min mogelijk aan het toeval overlaten en onze organisatie zoveel mogelijk afschermen.”

Joost: “Daar sluit ik me bij aan. 4 september jl. was een goed voorbeeld: ik was bezig met het checken van facturen toen ik werd gebeld door een collega of de stekker weer in het stopcontact mocht. Er bleek toen een grote stroomstoring te zijn in de regio Rotterdam/Europoort. Dan is het zaak om in actie te komen en te bekijken welke gevolgen dat heeft - of kan hebben - voor ons primaire proces: de loodsen ondersteunen bij hun werk. De loodsen moeten altijd hun werk veilig kunnen blijven doen; daarom hebben we voor vrijwel alle calamiteiten voorzorgsmaatregelen getroffen.”

Aan welke voorzorgsmaatregelen moeten we dan denken?

Joost: “We hebben op vrijwel alle gebieden een dubbele uitvoering van zaken. Denk aan back-up systemen, maar ook aan meerdere leveranciers op wie we kunnen terugvallen. Onze telefonie, bijvoorbeeld, zou overgepakt kunnen worden door een ander datacenter als dat nodig zou zijn.

We zijn bezig om de procedures daarvoor verder te stroomlijnen. Ook hebben we een heel goed team van IT'ers die hun eigen expertise hebben en allemaal hun rol pakken als er een calamiteit is.”

Mohammed: “Op securitygebied werken we uiteraard ook met back-ups. Daarnaast proberen we het hackers zo moeilijk mogelijk te maken, met verschillende lagen van beveiliging. Zo moet je om in te loggen op ons netwerk natuurlijk eerst een wachtwoord invoeren, daarna controleren we het IP-adres en vindt er multi-factor authenticatie plaats via de app op je smartphone. Dat is allemaal keihard nodig omdat hackers steeds professioneler te werk gaan. Iedere barrière is belangrijk. Zo kunnen de lengte en moeilijkheidsgraad van een wachtwoord een enorm verschil maken: zijn hackers binnen een uur binnen of duurt het drie dagen? In dat laatste geval, ben je als organisatie een minder aantrekkelijk doelwit.”

Wat is belangrijk voor collega's om te weten?

Joost: “Je kunt het Loodswezen vergelijken met een huis. Om het veilig te houden, moet

je ramen en deuren niet open laten staan.” Mohammed: “Vanuit IT oogpunt zouden we het liefst een huis zonder ramen en deuren willen hebben! Maar alles draait natuurlijk om de balans, zodat we prettig maar ook veilig kunnen werken. De meeste collega's zijn zich goed bewust van de risico's maar het kan altijd beter. Daarom organiseren we ook jaarlijks trainingen.”

Joost: “Het is ook goed om te beseffen dat veel voorzorgsmaatregelen, van wachtwoordlengte tot opslag van data in Europa, niet door ons worden verzonden om collega's te frustreren, maar worden ingegeven door ingeschatte risico's, bevindingen vanuit jaarlijkse audits en wettelijke kaders waaraan wij moeten voldoen. We zijn niet voor niets een essentiële dienst binnen de scheepvaartketen van de Nederlandse havens.”

Mohammed: “Inderdaad: veiligheidsmaatregelen zijn er niet om collega's te pesten maar om onze organisatie – een cruciale schakel in de scheepvaartketen – draaiende te houden.”

Joost: “Blauwe schermen zoals onlangs op Schiphol wil je écht niet!”

Naam	Mohammed Alellou
Functie	Security officer
Leeftijd	29 jaar
Woonplaats	Rotterdam
Hobby's	Wandelen, uiteten, familiebezoek, gamen
Dit weten veel collega's niet	Ik kan accordeon spelen en heb zes jaar les gehad

Naam:	Joost Nierop
Functie	Hoofd ICT services en leveranciersmanagement
Leeftijd	61 jaar
Woonplaats	Barendrecht
Hobby's	Wielrennen, hardlopen, onze labradoodle trainen
Dit weten veel collega's niet	Ik vind hondengedrag heel interessant en verdiep me er graag in



“Je moet blindelings kunnen vertrouwen op het materieel en de mensen”

Voor zo’n 1200 schepen per jaar wordt de loods ingevlogen met een helikopter. Bijna 30 jaar lang werd hiervoor de Dauphin 365 ingezet. Dat toestel maakt binnenkort plaats voor een nieuw model, de H145. Aan deze bijzondere transitie gaan intensieve voorbereidingen vooraf.

Loodsen worden normaalgesproken via het water naar een schip gebracht en afgehaald. Vervoer per helikopter vindt alleen plaats in specifieke gevallen, legt Elco Oskam, manager operaties Rotterdam-Rijnmond, uit. “De heli wordt onder normale omstandigheden ingezet voor geul gebonden scheepvaart. De loods worden dan naar de zeeschepen gevlogen omdat per tender reizen te veel tijd vraagt. Dit gebeurt bij Amsterdam en Rotterdam en incidenteel in Vlissingen. Ook wordt de heli ingezet voor grote LNG-tankers in Rotterdam-Rijnmond. Daarnaast wordt de heli ingezet voor beloodsing van alle grotere zeeschepen bij storm, met golven van 2.80m en hoger.”

Betere comfort en performance

Het Loodswezen heeft geen eigen heli’s maar werkt al 20 jaar samen met NHV, die helikopterdiensten aanbiedt aan bedrijven. Het ingaan van de contractverlenging op 1 januari aanstaande vormde een mooi moment om over te schakelen op een nieuw toestel, legt Bart Sinnaeve, Operations Director bij NHV, uit. “De Dauphin 365 is een toestel met een fenomenaal trackrecord wereldwijd maar het nadert het einde van zijn commerciële levensduur. Vanuit de fabrikant is er dan geen support meer om het toestel aan de nieuwste certificatiestandaarden te laten voldoen. De

H145 is de opvolger van de Dauphin en in alle aspecten moderner.”

Het nieuwe toestel is iets lichter, stiller, 10% zuiniger en kan tot 50% op de meer duurzame bio kerosine vliegen. Daarbij biedt het belangrijke voordelen op het gebied van comfort en performance. Bart: “De cabine is ruimer en biedt meer hoofd- en beenruimte – dat is zeker voor grote Nederlandse loods en comfortabeler. De autopilot werkt op basis van de nieuwste technologie. En de heli kan goed op één motor blijven hangen.”

Voorbereidingen

Aan het overschakelen van de Dauphin naar de H145 gaat een uitgebreid trainingsprogramma vooraf, voor de piloten, hoist operators die de lier bedienen én de loods. Zo moeten alle piloten uiterlijk Q4 een vergunning behalen voor het nieuwe toestel. In mei en juni hebben alle loods al een conversietraining doorlopen, om te wennen aan het nieuwe toestel, de bijbehorende veiligheidsprocedures en de nieuwe manier van hoisten (takelen): de loods zit niet langer in een ‘rescue sling’ maar draagt een full-body harnas en een helm. De hangar in de Pistoolhaven wordt vernieuwd en vergroot, om ruimte te maken voor de H145. Om dit op te vangen, is de operatie tijdelijk naar Oostende verhuisd.

“We schakelen gradueel over op de H145”, legt Bart uit. “Dat is nu het primaire toestel vanuit Oostende; in Rotterdam wordt met de Dauphin gevlogen. Straks draaien we dat om en faseren we de Dauphin langzaam helemaal uit.”

De voorbereidingen vragen veel tijd. “We zijn al negen maanden bezig om de transitie vorm te geven”, legt Elco uit. “Dat is ook echt nodig. Het is vliegen op Champions League-niveau. De piloten van NHV moeten tijdens heel slecht weer onze loods veilig op heen en weer bewegende schepen kunnen hoisten, ook als het donker is of als het zicht slecht is. Daarom beginnen we met in de zomer te oefenen, bij daglicht en goede condities, om het vertrouwen in het nieuwe toestel op te bouwen. En zorgen we ervoor dat iedere loods minimaal één hoist heeft gedaan.”

Bouwen aan vertrouwen

Vertrouwen is het sleutelwoord, zegt Elco: “Als loods hang je weerloos aan een draad en moet je blindelings kunnen vertrouwen op het materieel en de mensen. Aan die band hebben we in de afgelopen 20 jaar met elkaar gebouwd. Dat betaalt zich nu, tijdens de transitie naar het nieuwe toestel, uit.” “Het verlengen van onze samenwerking is een bevestiging van dat grote vertrouwen. Daar zijn we blij mee en fier op”, zegt Bart.



“We hadden altijd de volledige controle”

Op 18 juli ging loodsvaartuig de 'Procyon' na zes weken groot onderhoud weer in de operationele dienst in Vlissingen. Superintendents André Ardon en Arnout Oosterhof vertellen over de dokbeurt en de proefvaart van dit bijzondere schip.

De drie P-klasse schepen van het Loodswezen zijn loodsvaartuigen die als uitvalsbasis op zee dienen voor het beloodsen van zeeschepen in de regio's Scheldemonden en Rotterdam-Rijnmond. De schepen zijn zo'n tien jaar geleden speciaal voor het Loodswezen gebouwd. Dat maakt de schepen uniek en iedere dokbeurt bijzonder.

Mede om die reden werd gekozen om deze dokbeurt door twee superintendents te laten begeleiden in plaats van één, zoals gebruikelijk. “Met twee superintendents heb je extra capaciteit op het project en kun je inhoudelijk sparren”, legt André uit. “Zo'n dokbeurt is ook eigenlijk te veel werk voor één superintendent, als je voor een hoog kwaliteitsniveau gaat”, vult Arnout aan.

Onderhoud en klasse certificaat

De 'Procyon' onderging de dokbeurt om twee redenen: voor groot onderhoud en voor verlenging van het klasse certificaat; een vereiste als een schip tien jaar oud is. Arnout: “De P-klasse gaat elke vijf jaar het water uit om het hele onderwaterschip te kunnen bekijken. We letten dan bijvoorbeeld op de schroeven, roeren en schroefassen. Hoe ouder het schip, hoe groter de kans op verrassingen. Zo zijn nu alle ballasttanks geïnspecteerd, wat een enorme klus is. Het schip is ook schoongemaakt en geschilderd, zodat ze er weer vijf jaar tegenaan kan.”

“De verlenging van het klasse certificaat is een tijdsgebonden factor”, legt André uit. “Dat was de reden waarom het schip nu naar het droogdok moest. Naast het reguliere onderhoud hebben we ook de schroefaslagers vervangen en een deel van de apparatuur op de brug vernieuwd. Die investeringen deden we uit oogpunt van verbeteringen en om de continuïteit te borgen: dat is belangrijk want de P-klasse schepen kennen een hoge inzetbaarheidseis van 99,7%.”

Waardevol

De bemanning was gedurende de zes weken dat de 'Procyon' in het dok lag bij DAMEN in Schiedam aanwezig om te helpen bij alle voorkomende werkzaamheden. Dat was van grote waarde, weten

de superintendents. “Zij hebben heel veel klussen opgepakt; van schoonmaken en schilderwerk tot het nalopen van werkzaamheden die door de werf zijn gedaan. Het is sowieso fijn om met een vaste bemanning te werken, die de hele dokking heeft meegemaakt en precies weet wat er is gebeurd. Daarnaast levert het een kostenbesparing op.”

Dik in orde

Nadat alle werkzaamheden waren afgerond, was het tijd voor de 'proof of the pudding'; de proefvaart. Arnout: “In de ochtend hebben we eerst het nieuwe magnetisch kompas gesteld om daarna samen met het klassebureau koers te zetten richting zee. Onderweg hebben we een inloopp programma gedaan om de nieuwe schroefaslagers rustig in te laten slijten. In de middag was het volle kracht varen om alles nog een keer goed te checken. Ook hebben we de davits, de drie kranen met de jollen, op zee nog uitgebreid getest. Ook hebben we nulmetingen gedaan voor de koelers en hebben we geluidsmetingen en trillingsmetingen verricht. Gelukkig bleek alles dik in orde en is het klasse certificaat verlengd.”

Onder controle

Om de dokbeurt goed te kunnen managen, werd gekozen voor een gestructureerde, projectmatige aanpak met ondersteuning van PMO (Project Management Office). Dat was in het begin even wennen, maar is goed bevallen. “Aan de voorkant hebben we de rollen en verantwoordelijkheden vastgelegd en de risico's uitgebreid in kaart gebracht”, zegt Arnout. “Dat betekende in eerste instantie een grotere administratieve last, maar de uitgebreide voorbereiding bewees zijn waarde tijdens het traject. Er was minder ruis, meer rust en we konden snel met de juiste personen schakelen bij onverwachte zaken - en die zijn er altijd. Gedurende het gehele project hadden we de volledige controle. Zelfs toen een van ons tijdelijk wegviel, kon alles gewoon doorgaan omdat afspraken en acties goed waren vastgelegd.”

De 'Procyon' is nu samen met de 'Pollux', die zijn dokbeurt eerder had, operationeel in regio Scheldemonden. Maar het projectteam gaat nog even door. “We moeten nog heel wat administratieve zaken afhandelen”, legt André uit. “Ook willen we een draaiboek opstellen voor een dokbeurt van de P-Klasse: zo hoef je niet iedere keer opnieuw het wiel uit te vinden en kunnen we veel tijd besparen. Dat draaiboek kunnen we al heel snel gebruiken: in 2027 staat een dokbeurt in de planning voor de 'Polaris', die dan als eerste van de P-klasse schepen 15 jaar oud wordt.”

Veilig werken doe je samen

Veiligheid speelt een belangrijke rol in het werk van het Loodswezen. Maar waar staan we als organisatie op dat gebied? En welke stappen kunnen we samen zetten om veiligheid naar een nog hoger niveau te tillen?

"Als Loodswezen dragen we verantwoordelijkheid voor het veilig en vlot afhandelen van het scheepvaartverkeer. Veiligheidsbewustzijn loopt dan ook als een rode draad door onze organisatie. We doen ons werk veilig én goed", zegt directeur Herman Broers. "Tegelijkertijd is er sprake van een sterke 'can do' mentaliteit binnen de organisatie. We willen alles eraan doen om de scheepvaart door te laten gaan en de loodsen aan en van boord van schepen te laten gaan. Daardoor opereren we weleens op de grens van wat veilig mogelijk is. Dat gaat over het algemeen goed maar als het een keer misgaat, gaat het ook echt mis."

Visie statement

Het MT besloot daarom begin 2023 dat het goed zou zijn om intern meer aandacht te vragen voor veiligheid en een visie statement rondom dit thema op te stellen dat als input kan worden gebruikt bij het toekomstige Loodswezen-brede missie-visie-strategiedocument. Het ongeval met de 'Lacerta' in 2023 vormde de katalysator om hier ook daadwerkelijk mee van start te gaan.

Herman: "Hiertoe is de werkgroep 'Veiligheidsbewustzijn' opgezet waarin vier loodsen en een aantal collega's uit de operatie zitting hebben (zie kader). We willen namelijk graag dat de visie op veiligheid niet van bovenaf wordt opgelegd, maar vanuit de

organisatie zelf komt. Met alle kennis en kunde die er aanwezig is, ben ik ervan overtuigd dat dat lukt. We hebben het externe bureau AML erbij betrokken vanwege hun expertise in het begeleiden van dergelijke trajecten."

De werkgroep heeft inmiddels een eerste sessie achter de rug. In de komende weken zullen er nog een aantal volgen. "Ons doel is om visie op veiligheid te formuleren die Loodswezen-breed is, dus zowel voor medewerkers als voor loodsen", zegt Herman. "Dat moet voor het einde van het jaar gereed zijn." In het verlengde daarvan zal een veiligheidscampagne worden uitgerold.

De basis ligt wat Herman betreft besloten in de zin: 'we zorgen ervoor dat we allemaal veilig thuiskomen na het werk'. Iedereen heeft daarin een rol te vervullen. Daarom wordt er vooruitlopend op het visie statement nu al meer aandacht gevraagd voor bestaande procedures die aan veiligheid bijdragen, zoals het 'stop the job' principe. "Het doel daarvan is dat we bij alle werkzaamheden op en om het water met z'n allen een last-minute risicoafweging maken", legt hij uit. "Vinden we het allemaal veilig en verantwoord, dan gaan we aan de slag. Als er ook maar één collega is die twijfelt, leggen we de werkzaamheden stil: stop the job."

Spreek elkaar aan

Zo'n principe vereist een veel actievere houding van medewerkers en loodsen ten aanzien van veiligheid. Dat betekent: iedere situatie kritisch beoordelen in plaats van ervan uit te gaan dat het goed zit. Om een principe als 'stop the job' goed te laten werken, moet je elkaar bovendien kunnen (en durven) aanspreken. Herman: "Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om met vingertjes naar elkaar te wijzen, maar om samen te leren en een nog veiligere organisatie te creëren. Elkaar op een constructieve manier aanspreken hoort daarbij. Op die manier kunnen we toewerken naar een zogeheten 'just culture', waarbij we niet oordelen op basis van de uitkomst maar op basis van het gedrag dat eraan voorafging. En op die manier delen we daadwerkelijk allemaal de verantwoordelijkheid voor de veiligheid binnen onze organisatie."

Samen verbeteren

Dit biedt concrete punten waarmee we als organisatie aan de slag kunnen gaan. "We zagen in het laatste cultuuronderzoek dat veiligheid al vrij hoog scoorde. Het streven is om die score te verbeteren in een volgend onderzoek. We willen ons als organisatie blijven verbeteren", zegt Herman. "Met procedures zoals het 'stop the job' principe en het instellen van de werkgroep veiligheid hebben we een goed begin gemaakt. Nu is het zaak om er samen een goed vervolg aan te geven."

Even voorstellen

De werkgroep Veiligheidsbewustzijn bestaat uit de volgende leden:

- Hubert 't Hart (manager operaties/loods regio Amsterdam-IJmond)
- Frans Westra (loods regio Noord)
- Marco van Kuik (loods regio Rotterdam-Rijnmond)
- Jasper Reymer (loods regio Scheldemonden)
- Marjolein Westdorp (HR-adviseur)
- Annebel de Deugd (hoofd technische dienst)
- Marco Vermaas (kapitein)
- Bram Ides (stuurman/OR)
- Peter Bloothoofd (oud-loods/oud-manager varende dienst/adviseur)
- Wilfred Haaijer & Evert Jansen (AMI)



Bij het Loodswezen organiseren we regelmatig events of doen we aan events mee. Een impressie van de afgelopen maanden.



Havendagen Terneuzen

Tijdens de Havendagen Terneuzen op 6 en 7 juli was de 'Mira' aanwezig. Tegen een kleine vergoeding (voor het goede doel) werden er rondvaarten van ca. 25 minuten gedaan. Een aantal hadden het geluk dat de tender ook nog even langszij een groot zeeschip kon liggen. Een leuke ervaring voor velen.

Vlissingen Maritiem

1 juni 2024. Ondanks het slechte weer een prachtig evenement in Vlissingen, waarbij een groot aantal durfals de glibberige klimwand wisten te beklimmen.



Wereldhavendagen Rotterdam

Op 6, 7 en 8 september vonden in Rotterdam de Wereldhavendagen plaats. Met de 'Procyon' opvallend aan de kade recht vóór Hotel New York aan de Wilhelminakade, rondvarende tenders en jollen, een drukbezochte stand, prominente aanwezigheid bij het MATCH career-event en veel, heel veel publiek was deze editie van WHD voor het Loodswezen een groot succes.

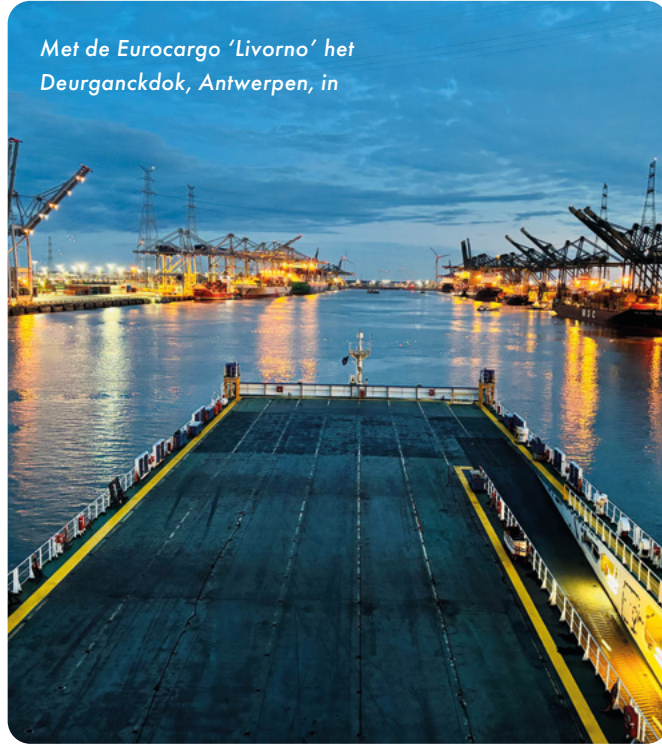


Loods Hjalmar Fontijn uit regio Scheldemonden maakt prachtige foto's. Een greep uit de 'oogst' van de afgelopen maanden!

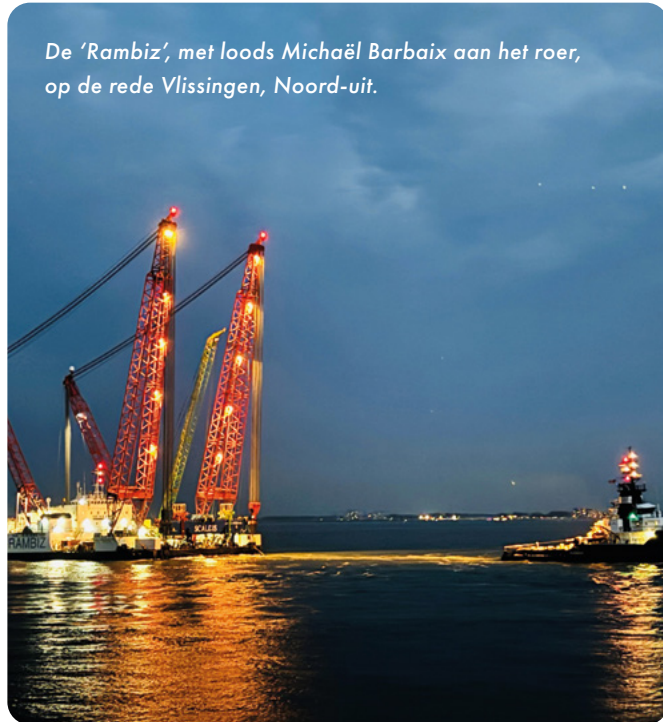
Met de 'Yeoman Buntrup' afvarend in de bocht van Bath



Met de Eurocargo 'Livorno' het Deurganckdok, Antwerpen, in



De 'Rambiz', met loods Michaël Barbaix aan het roer, op de rede Vlissingen, Noord-uit.



De 'Searunner', Noord-in, met 250 meter door de Sardijngeul.



'Deugniet'

Eind augustus zag loodsdienstcoördinator Evert Roest ineens twee schepen voorbij komen met nogal opvallende namen: Deugniet en Bengel. Grappige, niet alledaagse scheepsnamen.

Evert doet een aanzet voor nog wel een paar aardige suggesties mocht de vloot zich uitbreiden:

Belhamel, Schoffie, Vlegel, Schelm, Vlerk, Schavuit, Blaag, de zusterschepen Galgenaas en Galgebok, Schooier, Kwapoets, Ketje (thuishaven Antwerpen), Rapaille, Boef, Addergebroed, Schurk, Kwajongen (maar een schip is vrouwelijk of is dat tegenwoordig niet meer?), Ondeugd, Doerak, (Snot)aap.... en zo kunnen we nog wel even doorgaan.



Loodsboot 7

Loodsboot 7. Nog steeds in functie bij onze collega's van de Vlaamse dienst. Het 46-jaar oude schip ligt normaliter in Vlissingen of Oostende en is één van de laatste van de vorige generatie loodsbotten (ter vergelijking; even oud als onze oude 'Markab'). Als de 'Wandelaar' - de grote moederswath van het Vlaams Loodswezen vrijdags naar binnen gaat voor brandstof, water en voedsel - ligt 'Loodsboot 7' weer buiten.

Fotograaf: Hjalmar Fontijn





Doop 'Mees' in IJmuiden

Woensdag 18 september; een prachtige dag voor de doop. Samen met enthousiaste studenten, interessante sprekers, doopvrouw Annemiek en haar kinderen en natuurlijk diverse collega's hebben we de 'Mees' gedoopt. Met de 'Mees' voegen we weer een nieuwe tender toe aan onze vloot. Maar ook al hebben we het materieel nodig om ons werk uit te kunnen voeren, het zijn onze mensen die dit samen mogelijk maken. Bedankt!

"omdat water doet leven, al is het zoet, is het zout

en als je vaart, vaar je nooit in je eentje

maar altijd in gedachten: degene van wie je het allermeest houdt"

Passage uit de voordracht van 'Dichtwater'.