

Loodswezen Aktueel

December 2022



**Nederland door
de energiecrisis
loodsen**

Pagina 6

**Multivalente
loodsen van het
eerste uur**

Pagina 12

**Onze gedragscode:
de basis van een
goede samenwerking**

Pagina 14

In dienst (verzameld vanaf 1 november 2022)

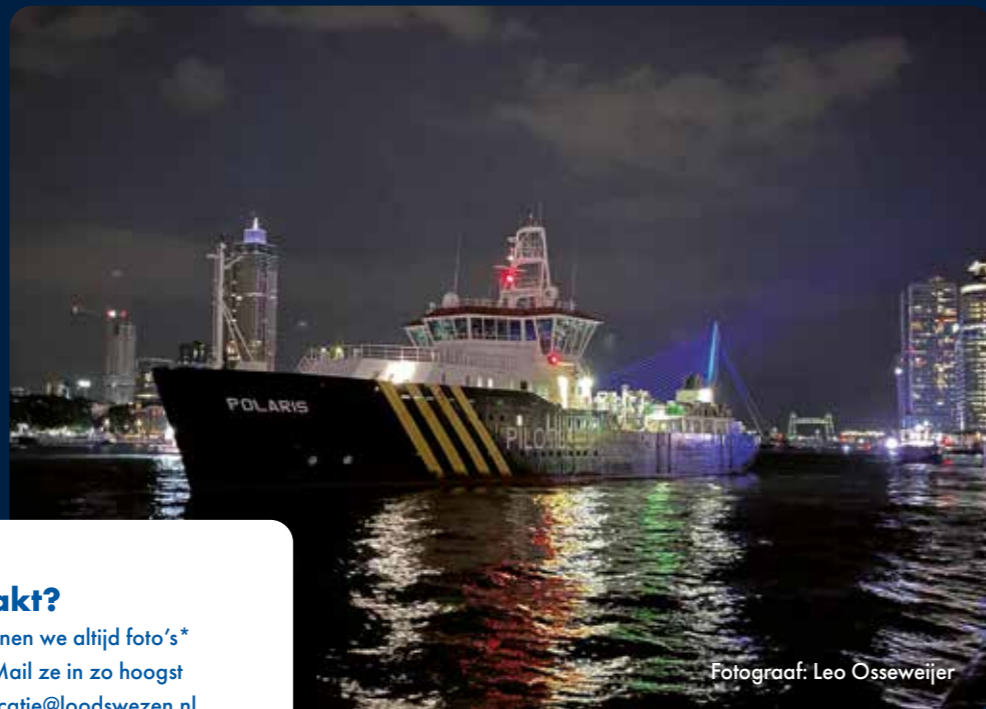
Nicole Schuijt	Secretariaatsmedewerker	Regio Amsterdam-IJmond
Tamarah Raats	Controller tarieven en toezicht	COD
Josia van der Kolk	Gezel loodsvaartuig	Landelijke Pool

Uit dienst (verzameld vanaf 1 november 2022)

Nico de Graaf	Werktuigkundige swath	Landelijke Pool
Renate Visser-van Noort	Directiesecretaresse	Regio Rotterdam-Rijnmond
Sophie Guldemond	Medewerker Marketing & Communicatie	Regio Rotterdam-Rijnmond
Roland Voois	Kapitein tender	Regio Rotterdam-Rijnmond

Geboren

10 oktober 2022 Evert, zoon van Jaco en Cornelia van Schie



Fotograaf: Leo Osseweijer

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

Fotograaf coverfoto: Danny Cornelissen



Pagina 6



Een dag uit het leven van Raymond Dubbelaar

Pagina 10



Samen snel van verzuim naar herstel

Pagina 18

Personalia	02	Gedragcode	14
Colofon	03	Medewerkersdagen	16
Voorwoord Herman Broers	04	Werving	17
Nederland door de energiecrisis loodsen	06	Verzuimbeleid	18
OR aan het woord	09	Woordzoeker	20
De dag van Raymond Dubbelaar	10	Historie	21
Multivalente loodsen	12	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), Marjolein van der Steen (regio Amsterdam-IJmond), Angela Stelt en Jeannette Vermeer (regio Rotterdam-Rijnmond), Mathilde Boeije en Caroline Verburg (regio Scheldemonden), Herman Broers (directeur NLBV), Patricia de Ligt (NLBV), Joost Mulder (voorzitter NLC), Clarinda van den Bor (NLC) en Karen Jochems (tekstschrijver) **Contactadres:** Berghaven 16, 3151 HB Hoek van Holland **Telefoon:** (088) 900 30 24 **Mail:** communicatie@loodswezen.nl

DOESLIEF

Mag ik het even zeggen? Wat een fantastisch bedrijf hebben we toch! Het is begin december en gisteravond hebben de kinderen uit Hoek van Holland op traditionele wijze afscheid genomen van Sinterklaas. Ja, hier gebeurt dat nog. De goedheiligman wordt uitgezwaaid, nadat hij ons land gedurende een aantal weken heeft bezocht. De eerste zes maanden zitten erop, en behalve een geplande zomervakantie en een kortdurend intermezzo in verband met de omicron variant – die precies in de herfstvakantie viel – is deze tijd in mijn nieuwe functie omgevlogen. De afgelopen maanden heb ik kennis gemaakt met velen van u, van Eemshaven tot Vlissingen, van IJmuiden tot Hoek van Holland en de Pistoolhaven.

Als er iets is wat ik daarbij heb opgepikt is het trots. Trots is wat ons verbindt. Dat is de kernwaarde die de grootste gemene deler is van de mensen van Nederlands Loodswezen B.V. We zijn een hechte club van mensen, die soms op grote afstand van hun huis en haard onder soms moeilijke omstandigheden de loodsen bijstaan in hun werk. Doordat kantoren en posten op grote afstand van elkaar gelegen zijn is de onderlinge verbondenheid niet direct voelbaar. Net zoals het beroep van loods een solitair beroep is, geldt dat ook in zekere mate voor de opvarenden van onze schepen. Maar ook door het vele thuiswerken de afgelopen jaren kunnen onze medewerkers op de ondersteunende kantoren die afstand voelen.

Met het voorbij gaan van de pandemie en het feit dat het leven thuis en op het werk zich weer enigszins normaliseert moeten we er allemaal aan werken om die verbondenheid opnieuw vorm te geven. Er zijn deukjes te herstellen, we moeten misschien wennen aan nieuwe werkwijzen, terwijl de wereld om ons heen harder wordt en onzekerder. En hoe houden we dan dat gevoel van verbondenheid, dat familiegevoel van “wij, het Loodswezen” vast? Een deel van deze Aktueel gaat over de gedragscode van het Loodswezen. Oftewel de vraag: “Hoe gaan we met elkaar om?”

Hoe wij tijdens ons werk met elkaar omgaan bepaalt voor een belangrijk deel de sfeer. En ik merk dat wij daar als beroepsgroep, zowel aan de loodsen-kant als aan de medewerkerskant best nog wel in kunnen verbeteren. De komende tijd mag u dan ook vanuit de organisatie initiatieven verwachten die te maken hebben met onze cultuur op het werk en hoe we met elkaar om gaan. Als er thuis wel eens iemand uit de bocht vliegt is bij ons de geijkte uitspraak “Doeslief!” en dat werkt over het algemeen heel goed.

Ik wens u allen heel mooie feestdagen, en voor de collega’s die dienst hebben: goede reizen. Alvast alle goeds voor het nieuwe jaar. Doeslief tijdens de komende feestdagen en in 2023. Thuis en op het werk, dat wens ik u toe!

Met vriendelijke groet,

Herman Broers
h.broers@loodswezen.nl



Nederland door de energiecrisis loodsen

Dit najaar is een nieuwe LNG-terminal de EET (Eemshaven Energy Terminal) in gebruik genomen in de Eemshaven. De bevoorrading verloopt via LNG-carriers van maar liefst 300 meter lang, 46 meter breed en met maximale diepgang van 11,5 meter. Deze nieuwe terminal heeft een enorme impact op het werk van de loodsen in regio Noord.

Door de oorlog in Oekraïne is de aanvoer van gas uit Rusland gestagneerd. De overheid zet in op LNG (vloeibaar aardgas) om tekorten aan te vullen. De Eemshaven werd aangewezen voor de extra aanvoer van LNG omdat er in deze haven nog voldoende capaciteit was om de grote LNG-carriers te laten aanmeren. Ook zijn er al twee gascentrales, en daarmee de benodigde (zware) gasinfrastructuur om het gas te vervoeren. Als 'linking pin' tussen de LNG-carriers en het gasnet wordt een zogenaamde FRSU (Floating Storage Regasification Unit) ingezet, de 'Golar Igloo'. Dit schip dient als opslagtank en verdampingsunit voor LNG. Dit gas komt namelijk binnen als vloeistof met een temperatuur van -162 graden Celsius maar moet in gasvorm worden omgezet en daarna gecompriëerd tot circa 70/80 bar zodat het aan het hoofdgasnet van Nederland kan worden ingebracht. Ook wordt er een geurtje aan toegevoegd; LNG is namelijk geurloos.

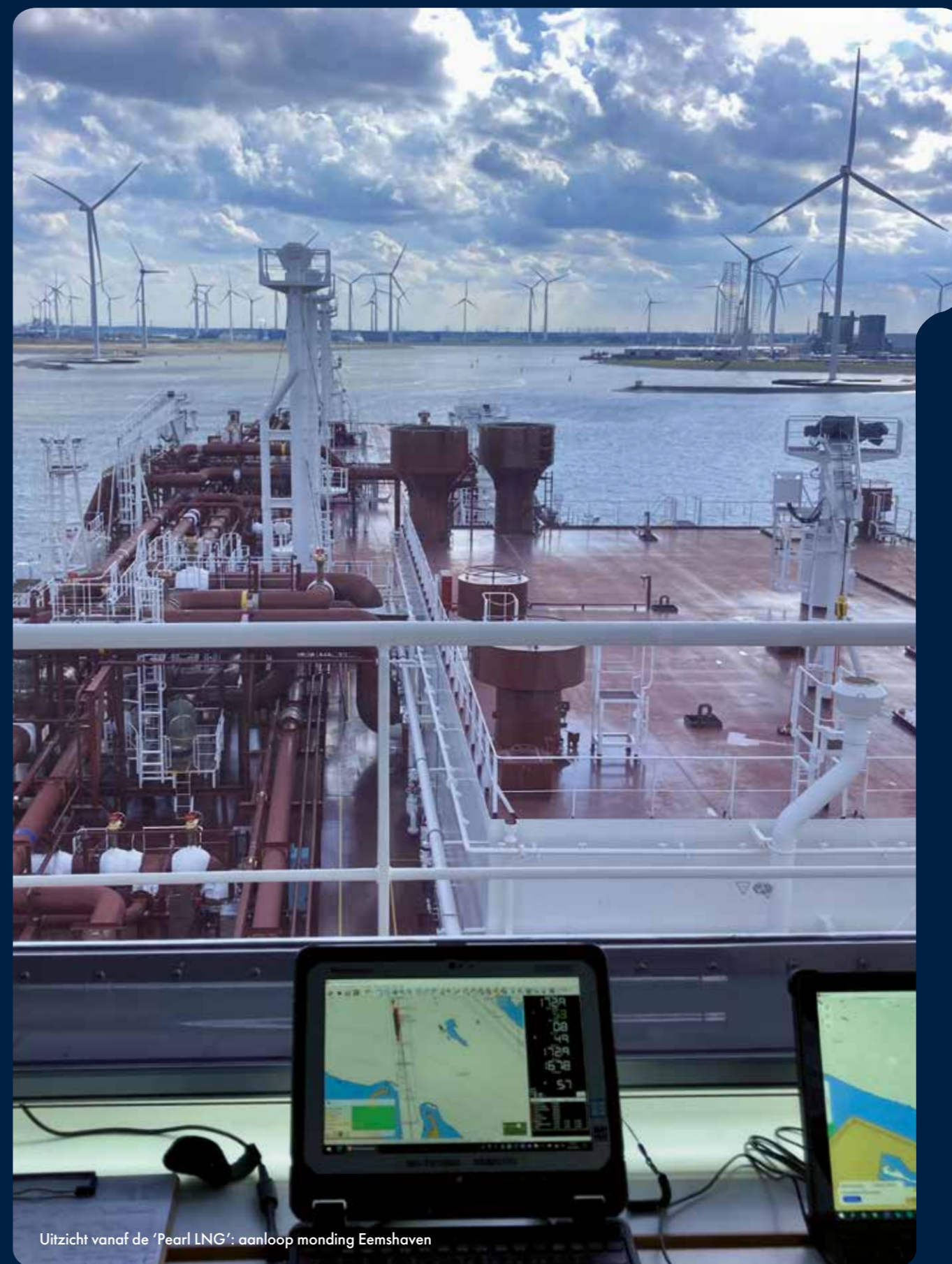
Simulator onderzoek bij MARIN

De loodsen van regio Noord waren al vroeg bij de plannen betrokken, vertelt Edward Kilian, loods en voorzitter van regio Noord. "Het Loodwezen is door de Gasunie ingehuurd om bij het MARIN in Wageningen simulatortesten uit te voeren: konden deze LNG-carriers überhaupt op de Eems varen en zo ja, onder welke weersomstandigheden? Er moet namelijk ongeveer 2,5 uur op de stroom gevaren worden binnen een geul van maximaal 200 meter breed. Ook de Duitse loodsdienst Lotsenbrüderschaft Emden was hierbij betrokken. Vanwege de grote auto-carriers (tot maximaal 225 meter lengte) die op hetzelfde traject varen, heeft MARIN runs uitgevoerd om te controleren op welke onderlinge afstand deze de

LNG-carriers nog steeds veilig gepasseerd konden worden." De simulator-runs wezen uit dat LNG-carriers tot en met windkracht 6 (<13,8 m/s) veilig konden binnenvaren. Ook het Duitse scheepsverkeer was geen probleem, mits er 200 meter afstand wordt gehouden. Wel werden er aanvullende eisen gesteld aan de sleepboten, waardoor Wagenborg Towage een extra en zwaardere sleepboot (>70 ton BP) moest aanschaffen naast de drie reguliere havenslepers (elk 56 ton BP) die al aanwezig waren op de Eems. De aangekochte sleper 'Waterlines' arriveerde precies op tijd om de eerste LNG-carrier (de FRSU 'Golar Igloo') te assisteren bij binnenkomst.

Twee loodsen

Toen duidelijk was dat het goed zat met de bevaarbaarheid op de Eems, moest ook bekeken worden hoe de schepen beloodst konden worden. "De LNG-carriers moeten door twee loodsen worden beloodst", legt Edward uit. "De bevoegde autoriteit op de Eems schrijft voor dat er vanaf 11 meter diepgang twee loodsen nodig zijn per schip. Dat geldt ook voor een geladen kolenschip (225 meter lengte en max. 14 meter diepgang) voor de RWE Eemshavencentrale. Deze (kolen-)energiecentrale is begin september jl. van 30% productie overgeschakeld naar 100% capaciteit, waardoor de aanvoer van kolen enorm is toegenomen. Maar waar een leeg kolenschip onder begeleiding van één loods de haven uit kan varen, moet een uitgaande LNG-carrier twee loodsen hebben. Uitgaande schepen hebben namelijk nog een bepaalde restlading LNG en vormen daarmee een verhoogd risico. Voor de komende vijf jaar gaat de EET uit van 75 calls per jaar



Uitzicht vanaf de 'Pearl LNG': aanloop monding Eemshaven



De 'Pearl LNG', net na passage pieren Eemshaven

van LNG-carriers. Dat betekent 150 reizen in en uit, gemiddeld drie reizen per week. De LNG-carriers en kolenschepen hebben hierdoor een enorme impact op de formatie. Edward: "We werken hier in totaal met 15 loodsen die maximaal bevoegd zijn op de Eems maar daarnaast ook varen op de havens van Delfzijl en Harlingen. Gelukkig kunnen we gebruik maken van een aantal flexloodsen uit regio Rotterdam-Rijnmond. Deze loodsen nemen reguliere vaarten van ons over, zodat we de maximaal bevoegde Eemsloodsen kunnen vrijspelen voor de LNG-carriers en de grotere, diepstekende zeeschepen."

Extra training

Ter voorbereiding op de komst van de LNG-carriers, hebben de loodsen een aanvullende LNG-training gedaan, verzorgd door collega-loodsen Lucas Wim Kuijper van regio Rotterdam-Rijnmond. "Het vervoer van LNG brengt andere risico's met zich mee. Het is

belangrijk om te weten waar het gevaar zit. Zo ligt alle scheepvaart in de haven een half uur voordat een LNG-carrier binnenkomt helemaal stil. Een scheepslanding heeft ook een grote marktwaarde: begin september van dit jaar was dat zo'n 300 miljoen euro."

Mooie samenwerking

Sinds het najaar maken de LNG-carriers integraal onderdeel uit van de werkweek voor de loodsen in regio Noord. Edward: "In 2023 zullen de eerste LNG-schepen met een breedte van 50 meter en diepgang van 12 meter arriveren. We zetten de mooie samenwerking met onze collega's in regio Rotterdam-Rijnmond dus graag voort. Om onze formatie op peil te brengen, beginnen we in 2023 met het opleiden van twee nieuwe flexloodsen. Dan zijn we goed op sterkte om pieken in de 'energie' scheepvaart op te kunnen vangen, zo lang als het nodig is."



Wim Siersema (links) op 30 september 2022 – zijn laatste vaardag én zijn eerste LNG-carrier – samen met de kapitein van de 'Pearl LNG' en Edward Kilian (rechts)



Een veelbewogen jaar

Als deze Aktueel op jullie mat ploft, is 2022 alweer bijna ten einde. Het is een jaar geweest waarin een hoop is gebeurd en niet alleen binnen de Ondernemingsraad. Allereerst was daar natuurlijk het trieste overlijden van Patricia ten Hamm. We missen haar nog altijd, bij alles wat we doen. In de eerste plaats natuurlijk als mens, maar niet in de laatste plaats om alles wat ze, vaak ogenschijnlijk onzichtbaar, voor de OR deed. Haar functie als secretaris is inmiddels overgenomen door Evert Roest, die tijdens haar ziekte al als interim-secretaris een aantal taken waarnam. Haar zetel in de OR is overgenomen door Sebastiaan Meijer.

Daarnaast kwam er in 2022 ook een nieuwe directeur. Willem Bentinck had al eerder aangegeven er afgelopen voorjaar mee te willen stoppen. De zoektocht naar zijn opvolger had nogal wat voeten in de aarde. Uiteindelijk kwam het tot een heuse verkiezing. Herman Broers zal de komende jaren als bestuurder onze gesprekspartner zijn. Daarnaast namen we ook afscheid van Ton Duivestein als manager varende dienst. Zijn plaats is op ad interim basis overgenomen door Peter Bloothoofd. We vertrouwen op een goede samenwerking met beide heren. Inmiddels hebben we al

een paar vergaderingen en andere vormen van overleg met hen achter de rug. De OR is altijd kritisch, maar niet per definitie een tegenstander van de directie. We behartigen de belangen van onze collega's waar we kunnen, zonder overigens het bedrijfsbelang uit het oog te verliezen.

Ook in andere opzichten is 2022 een bewogen jaar en daar krijgen we als OR nu ook mee te maken. Door de naweeën van Covid, maar zeker ook door de oorlog in Oekraïne is de wereld danig veranderd. Inflatie, torenhoge energie- en voedselprijzen, krapte op de arbeidsmarkt, nieuwe pensioenwetgeving, het zijn zomaar een paar voorbeelden van dingen waar we als organisatie, maar zeker ook als individuele werknemers, bijna dagelijks mee te maken krijgen. De OR niet uitgezonderd. Sommige onderwerpen zijn CAO-gerelateerd en daarom niet voor de OR, maar voor de vakbonden. Zo is bijvoorbeeld de zeer welkome 1.000 euro extra tot stand gekomen door overleg tussen vakorganisaties en directie en dus niet door de OR.

Op andere terreinen komt de Raad echter nadrukkelijk in beeld. Energietransitie, veiligheid, arbeidsmarkt,

roosterproblematiek en nieuwbouw, om maar wat voorbeelden te noemen. En daar zal het voor 2023 beslist niet bij blijven. Zo is daar bijvoorbeeld het in 2022 in gang gezette RADAR-project en de verdere uitwerking van de plannen voor het LCT Rotterdam-Rijnmond. Daarnaast, en dat is toch altijd wel weer positief, weten medewerkers ons steeds vaker te vinden als zij vragen hebben of eventueel iets ter discussie willen stellen. Blijf dat vooral doen! Hoe beter de band met onze achterban is, des te beter kunnen wij ons OR-werk doen. Het wil niet altijd zeggen dat we ons zin krijgen, maar het is belangrijk dat signalen vanaf de werkvloer ons blijven bereiken als andere wegen doodlopen.

Tot slot wil ik jullie allemaal, mede namens de voltallige Ondernemingsraad, prettige feestdagen, een goede jaarwisseling en een gezond, gelukkig en voorspoedig 2023 toewensen. En tegen al die collega's die met de kerstdagen en/of oud en nieuw moeten werken zeggen wij: goede wacht en, daar waar van toepassing, behouden vaart. Tot volgend jaar!

Namens de Ondernemingsraad,
Evert Roest



Een dag uit het leven van Raymond Dubbelaar

Kapitein tender regio Amsterdam-IJmond

Hoe begint jouw dag?

"Een dienst duurt twaalf uur en begint om 7 uur 's ochtends of 7 uur 's avonds. Soms draai je ook een B-dienst, dan ben je 24 uur beschikbaar om de vaste wacht af te lossen of om te varen als de helikopter bij slecht weer niet vliegt. Als eerste maak ik een rondje op het schip, om te checken of alles op peil is en alle systemen werken. Daarna is het wachten op een telefoontje van de dienstleider om een loods af te zetten of op te halen."

Hoe is de taakverdeling aan boord?

"We zitten met z'n drieën op het schip: kapitein, stuurman en gezelschap. Je werkt twaalf uur lang met elkaar dus een goede sfeer aan boord is belangrijk, voor jezelf en voor de andere jongens. Je bent met z'n drieën een vast team gedurende één jaar. Daarna rouleert de stuurman. Ik werk inmiddels al zo lang bij het Loodswezen dat ik vrijwel iedereen goed ken. De kapitein en stuurman werken in een navigator/co-navigator verhouding. In principe moet de stuurman alles kunnen wat ik doe. Hij moet me namelijk kunnen vervangen als ik bijvoorbeeld na twee uur

varen even een pauze neem. Het grote verschil is dat ik eindverantwoordelijk ben voor het reilen en zeilen aan boord. De gezelschap begeleidt de loods en helpt hem bijvoorbeeld met de ladder. Ook houdt de gezelschap samen met ons het schip schoon en leert hij van mij en de stuurman iedere dag iets over de werkzaamheden en de systemen. Vaak is dat een stukje vooropleiding voordat hij het leertraject ingaat."

Wat is het leukste aan jouw werk?

"Het leukste is het varen – daarvoor ben je tenslotte kapitein. Je bent er om de loodsen van en naar schepen te vervoeren. Er zijn zo'n zestig loodsen in IJmuiden. Het contact met ze is over het algemeen heel goed en ongedwongen."

En wat maakt het werk uitdagend?

"Als je moet varen bij mist of slecht weer ben je echt op elkaar aangewezen. Je vaart op de radar; een goede wisselwerking tussen stuurman en kapitein is dan cruciaal. Om de loods veilig aan boord brengen, moet je de tender goed kunnen beheersen. Dat gaat grotendeels op ervaring. Die

uitdaging maakt het werk ook afwisselend. Zo'n dag vliegt altijd voorbij!"

Hoe ben je eigenlijk bij het Loodswezen gekomen?

"Ik heb van huis uit het gevoel voor water meegekregen. Mijn vader kwam namelijk ook van het water af. Ik ben begonnen met varen in de kleine handelsvaart en maakte op 1 februari 1986 de overstap naar het Loodswezen. Na een jaar kreeg ik een vast contract en ben ik nooit meer weggegaan."

Het werk is je dus altijd goed bevallen?

"Ik werk al 37 jaar hier en het heeft me nog nooit verveeld. Ik heb in die tijd veel ontwikkelingen meegemaakt, zoals de privatisering van het Loodswezen in 1988 en de overgang naar jet-schepen. En ik heb zelf ook veel geleerd. Via het Loodswezen kon ik opleidingen volgen aan de Zeevaartschool. Dat heeft me veel goeds gebracht. Ook op sociaal gebied is het Loodswezen trouwens een prima werkgever – het bedrijf heeft nooit verstek laten gaan. Dat mag ook wel eens gezegd worden."

Naam

Raymond Dubbelaar

Geboren

17 december 1964

Woonplaats

Velserbroek

Hobby's

Wandelen met mijn vrouw en ons hondje. We lopen vaak afstanden van 10-12 km.

Wat weten maar weinig mensen van jou?

Ik ken sommige collega's al 37 jaar, dan heb je weinig geheimen meer voor elkaar.

"Bij slecht weer ben je echt op elkaar aangewezen"

Multivalente loodsen van het eerste uur

In de regio Scheldemonden maakten we vroeger onderscheid tussen zee-, rivier- en kanaalloodsen. Verschillende typen loodsen met eigen bevoegdheden. In 1994 kwam daar verandering in en werd het begrip 'multivalente loodsen' geïntroduceerd; loodsen die zowel op het zee-, rivier- als kanaaltraject konden worden ingezet. Om te kunnen voldoen aan de eisen die aan multivalente loodsen werden gesteld, startte de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden een opleiding voor dit type registerloodsen. Nu – 28 jaar later – zwaait de eerste lichter multivalente loodsen af. We vroegen twee van hen, Jan van Zalinge en Eugene Heugen, hoe zij terugkijken op deze tijd.

Start van multivalente loodsen

Jan trapt af: "De scheiding tussen zee- en rivierloodsen was van oudsher omstreken. De rivierloodsen vonden dat ze efficiënter werkten, de zeeloodsen claimden dat ze door de grote afstand meer uren moesten besteden aan een beloodsing dus minimaal zo efficiënt waren. Om deze discussie te beëindigen, maar vooral ook om de financiële vergoeding recht te trekken, werden de multivalente loodsen geïntroduceerd. Ze combineren verschillende trajecten. Zo is er een combinatie zee en rivier en een aantal jaren later de combinatie zee en Kanaal van Gent naar Terneuzen." Eugene vult aan: "Eenvoudig was dit niet omdat niet iedereen die overstap wilde maken. Het heeft wel 10 jaar geduurd voordat iedereen was omgeschoold tot multivalente loods."

Opleiding

"We begonnen aan de opleiding met vier studenten," vervolgt Eugene. "Eén viel tijdens de opleiding af, maar Jan, Piet Buren (helaas overleden) en ik maakten de opleiding af en werden – als eerste in Nederland – benoemd tot multivalente loodsen. Voor het opleidingsteam was dit wel

een huzarenstukje, meer dan één discipline in één programma vatten was beslist niet makkelijk."

'Maritiem bloed'

De band met de maritieme sector gaat bij alle drie de heren ver terug. "Onze vaders waren ook loods," vertelt Jan. "Mijn vader en die van Piet waren rivierloods en Eugene's vader was zeeloods. Toch was het in die tijd niet logisch dat we in de voetsporen van onze vaders zouden treden. Het werd als een voorrecht gezien dat je loods mocht worden en daar hielp 'de zoon zijn van een loods' niet bij. We hebben er zelf hard voor moeten werken.

Mijn vader startte zijn opleiding in 1966. In die tijd was er geen compendium. De aspirant-loodsen namen aantekeningen over van oudere loodsen. In de periode daarna is de opleiding en daarmee onze vakkennis sterk verbeterd. Dat moet ook wel, want er is meer scheepvaart en de schepen zijn groter. De samenwerking met onderzoeksinstituut MARIN – waar we simulaties kunnen doen – is daarbij belangrijk. Wij delen onze ervaring met hen en zij hun kennis met ons, dat werkt goed."

Grootste veranderingen

"De rol van loods is niet wezenlijk veranderd ten opzichte van 100 jaar geleden," vindt Jan. "Ik noem het wel eens een 'ervaringsjob'; hoe meer mijlen je vaart en schepen je hebt beloodst, hoe beter je in je vak wordt. De grootste verandering zit hem in de techniek. Hiermee is het niet alleen voor ons als loods, maar ook voor andere partijen in de keten vooral veiliger geworden. Voor ons werk hebben met name de navigatie ondersteunende

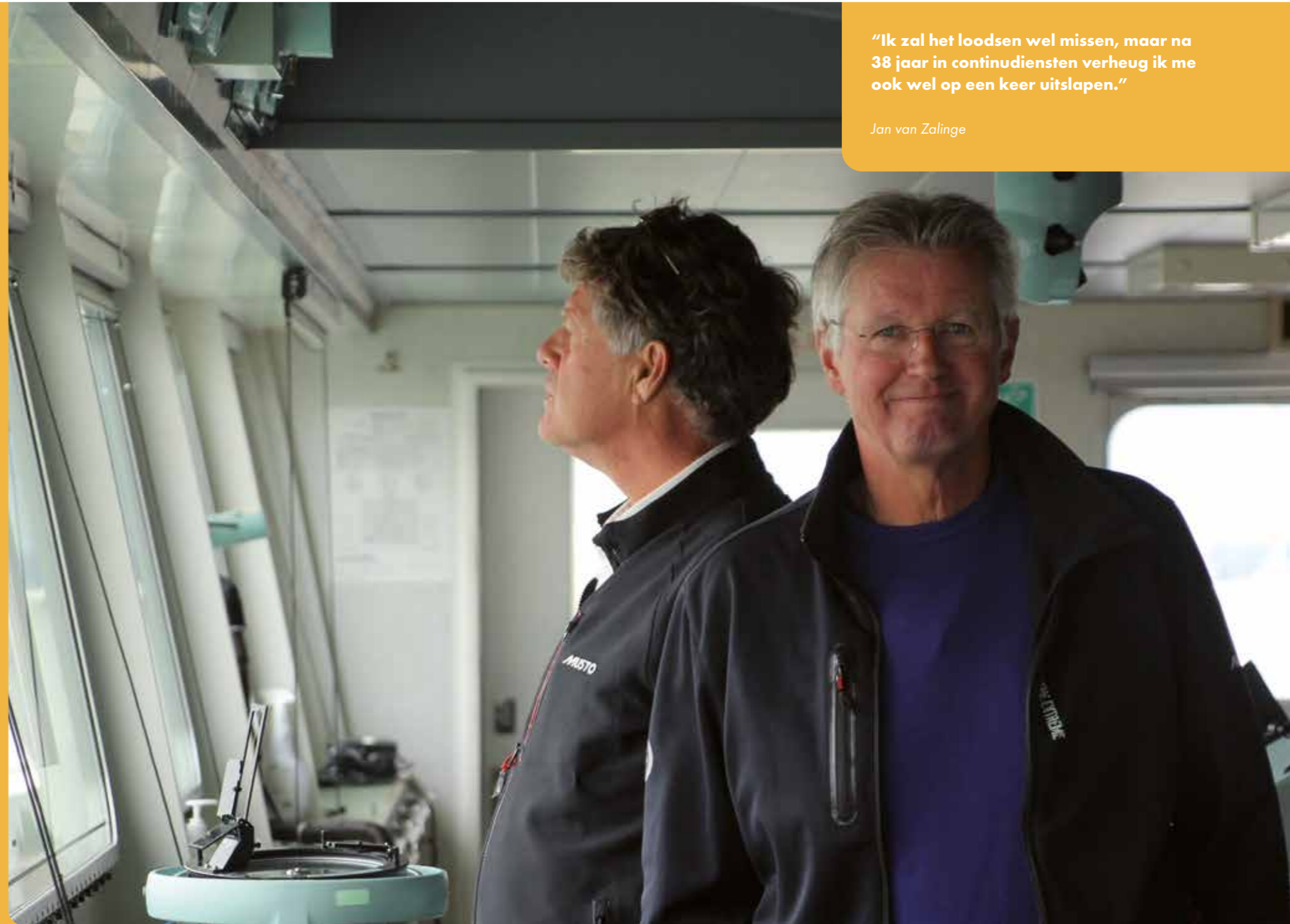
middelen zoals de SNMS (Schelde Navigator Marginale Schepen) aan de veiligheid bijgedragen. Toen Eugene en ik startten met het loodswerk plakten we peilkaarten aan elkaar vast en scanden we deze met een mobiele scanner om een gebied letterlijk in kaart te brengen. Met de zogenaamde 'pods'* die we nu gebruiken weten we tot op 1 centimeter nauwkeurig waar we zijn. Zonder SNMS hadden we nooit 400-meter-schepen naar de haven van Antwerpen kunnen varen." Jan

vult aan: "We merken vooral dat het werk op IT-gebied veel complexer wordt. Gelukkig hebben wij daar als loodsen geen 'last' van. De IT-ondersteuning, materialen, faciliteiten van NLBV zijn altijd super geweest en daardoor hebben wij ons werk altijd goed kunnen doen."

(*) Sensoren die worden bevestigd op de brugvleugel van een schip en die data leveren aan de SNMS.

"Ik zal het loodsen wel missen, maar na 38 jaar in continudiensten verheug ik me ook wel op een keer uitslapen."

Jan van Zalinge



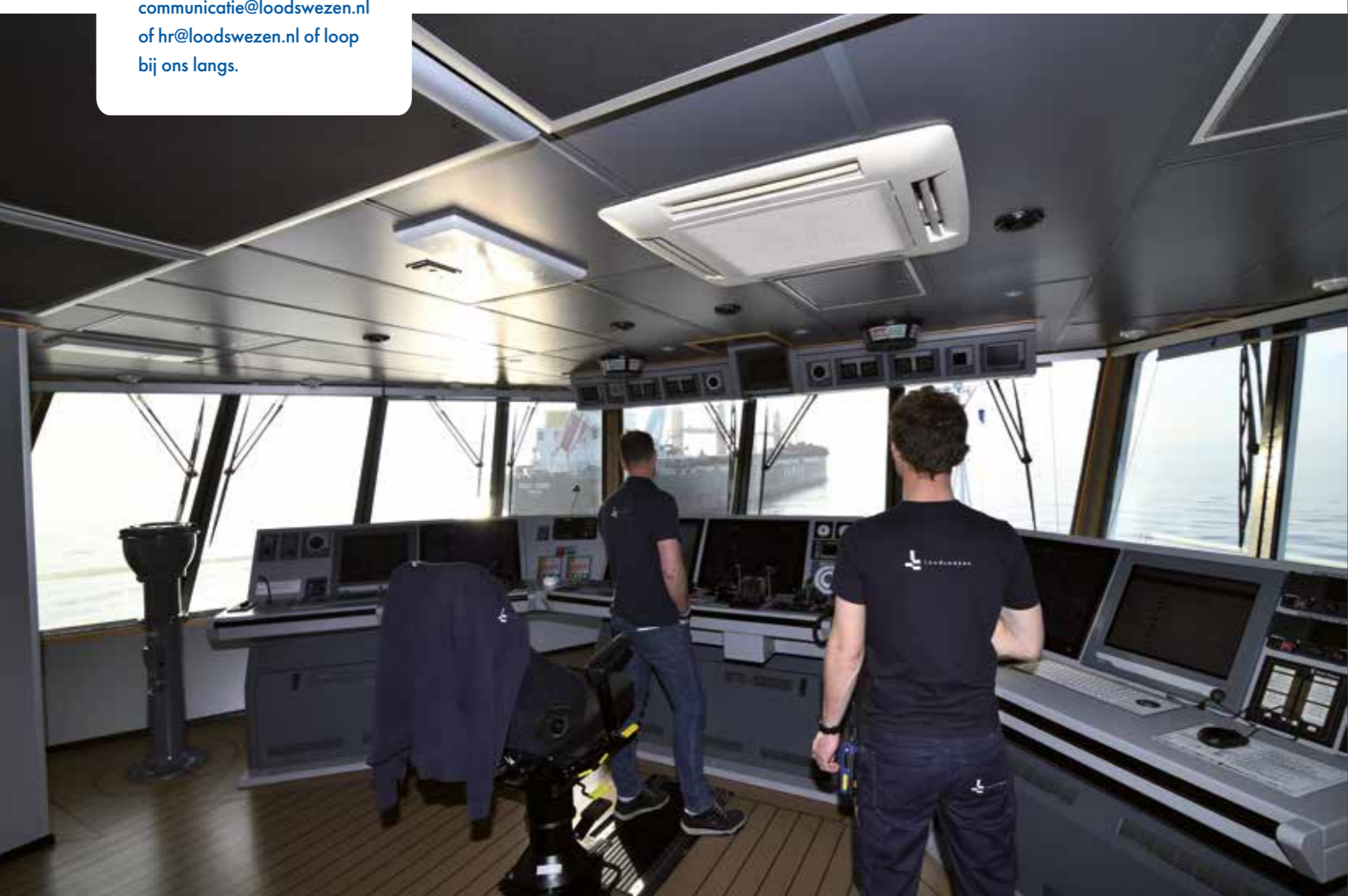
"De standaard van NLBV is altijd hoog geweest."

Eugene Heugen



Gedragscode onder de loep

In komende edities van Aktueel gaan we dieper in op specifieke onderwerpen uit de gedragscode. Is er een onderwerp dat je hier graag terug ziet komen, mail naar communicatie@loodswezen.nl of hr@loodswezen.nl of loop bij ons langs.



Onze gedragscode: de basis van een goede samenwerking

Hoe gaan we met elkaar om? Mag je bijvoorbeeld de bedrijfsbus gebruiken voor een verhuizing? Waar moet je op letten als je berichten plaatst op social media? Wat als je verliefd wordt op je collega? Of je niet veilig voelt op je werkplek? Om antwoord te geven op deze en alle andere vragen over gedrag, heeft het Loodswezen een gedragscode.

Als je samenwerkt, is het belangrijk om duidelijk te zijn over wat je van elkaar kunt verwachten. Op werkinhoudelijk gebied, maar ook over de manier waarop je met elkaar omgaat. Dat kun je vastleggen in een gedragscode. Hierin wordt beschreven wat er verwacht wordt van zowel werknemer als werkgever over de omgang met collega's en externe partijen, en met eigendommen van het bedrijf.

Bij het Loodswezen hebben we ook een gedragscode. De informatie over gewenste omgangsvormen zal niet heel verrassend zijn, maar in de code wordt ook aandacht besteed aan onderwerpen met

'grijze gebieden' of onderwerpen waarover meningen kunnen verschillen. Het privégebruik van bedrijfsmiddelen bijvoorbeeld: voor de één is het geen enkel probleem maar de ander vindt het ongepast. Of een goedbedoelde arm om je schouder, die ook als intimiderend kan worden ervaren.

De gedragscode geeft richtlijnen hoe hiermee om te gaan. Maar het allerbelangrijkste is dat we met elkaar over omgangsvormen en gedrag kunnen praten. Loop je ergens tegenaan en lukt het om wat voor reden dan ook niet om er samen uit te komen, neem dan contact op met een vertrouwenspersoon.

“Uit berichten in de media blijkt wel dat een gedragscode belangrijk is. Daarom brengen wij dit onder de aandacht. Loop langs of bel me als je hier iets over wilt vragen”

Nancy van de Drift - HR-manager

Vertrouwenspersonen:

INTERN

Nancy van der Drift
n.vanderdrift@loodswezen.nl
06-51052879

EXTERN (ARBO UNIE)

Aster Luijendijk
aster.luijendijk@arbounie.nl
06-52502378

Luuk Smilde
luuk.smilde@arbounie.nl
06-52500749

OVER DE GEDRAGSCODE

Waar staan we voor als Nederlands Loodswezen?

Wederzijds respect, eerlijkheid, transparantie en integriteit. Dat zie je terug in hoe we samenwerken, intern en extern, in naleving van de wet- en regelgeving.

Meer weten?

De gedragscode staat als pdf op de SharePoint-site van de afdeling HR. Scan de qr-code om de samenvatting direct te openen.



“Duurzaamheid is een zaak van ons allemaal”

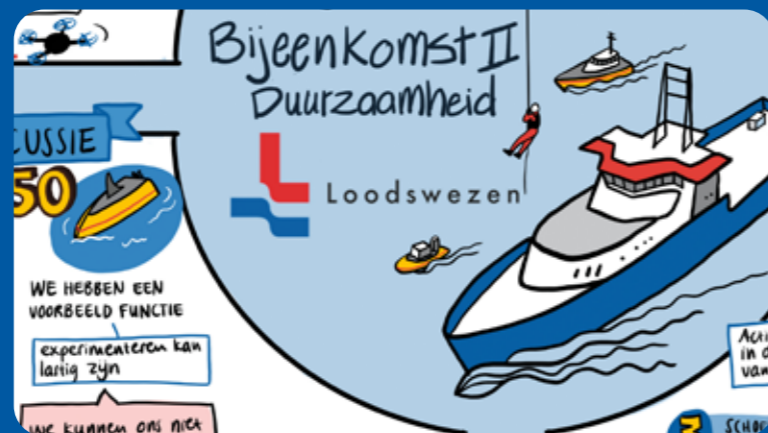
Op 5 en 12 oktober vonden de Medewerkerdagen 2022 plaats in het Louwman Museum voor automobielen in Den Haag. Een mooie gelegenheid om elkaar weer live te ontmoeten en met elkaar in gesprek te gaan over duurzaamheid en innovatie.

Herman Broers tekende samen met HR-manager Nancy van der Drift voor de organisatie. Hij maakte de medewerkerdagen voor het eerst mee in zijn rol als directeur van het Loodswezen. “Ik heb nog niet met iedereen in alle regio’s kunnen kennismaken, dus dit was een mooie gelegenheid om me voor te stellen aan meer collega’s.”

Betrokkenheid

Het tweetal had een afwisselend programma opgesteld rond het thema ‘duurzaamheid en innovatie’. Nancy: “Tom Selten van zonneautofabrikant Lightyear en Joyce Blik van agrarische innovator Lely deelden als keynote speakers hun inspirerende verhalen. Daarna was er een paneldiscussie met loodsbestuurders uit de regio’s. De Maritime Sisters zorgden ervoor dat alle medewerkers daarbij betrokken werden. Ook vroegen we de zaal via de Mentimeter naar hun mening over stellingen.”

Het toekomstperspectief voor loodsen kwam tijdens de discussies aan bod. Herman: “Enkele collega’s stelden voor dat zij zich in de toekomst ook bezig zouden kunnen houden met de vaarveiligheid op de Noordzee, om schepen door het groeiende woud van windturbines te loodsen. Ook bespraken we de mogelijkheid van autonoom-varende schepen. Daarop moeten we als Loodswezen op voorbereid zijn, wanneer het zover komt.”



Duurzaamheid verankeren

Duurzaamheid en innovatie zijn belangrijke onderwerpen voor het Loodswezen. “Niet alleen vanuit onze faciliterende rol voor de loodsen”, zegt Herman. “We kunnen ook initiator zijn van nieuwe duurzame technische ontwikkelingen. Daaraan kan iedereen binnen onze organisatie een bijdrage leveren.” Uit de Mentimeter-stellingen bleek ook de bereidheid om mee te denken én mee te doen. “Het begint bij de mens en de bereidheid om mee te willen doen – zo vatte een collega het mooi samen”, zegt Nancy.

Het Loodswezen wil de aandacht voor duurzaamheid niet laten wegebben maar verankeren binnen de organisatie. Daarom is besloten om in de zeer nabije toekomst een duurzaamheidsfunctionaris aan te stellen, vertelt Herman. “Duurzaam denken en doen is belangrijk. Er komen veel uitdagingen op ons af waarin het een rol speelt. Denk alleen al aan de toekomstige vloot en de inzet van alternatieve brandstoffen.”

Niet nieuw

Na afloop van het programma konden medewerkers het museum bezoeken en een blik werpen op de geschiedenis van de automobiel. “Het was mooi om te zien dat een van de oudste auto’s al aangedreven werd door accu’s”, zegt Herman. “Een Tesla van 140 jaar oud! Zo zie je maar: de geschiedenis herhaalt zich.”

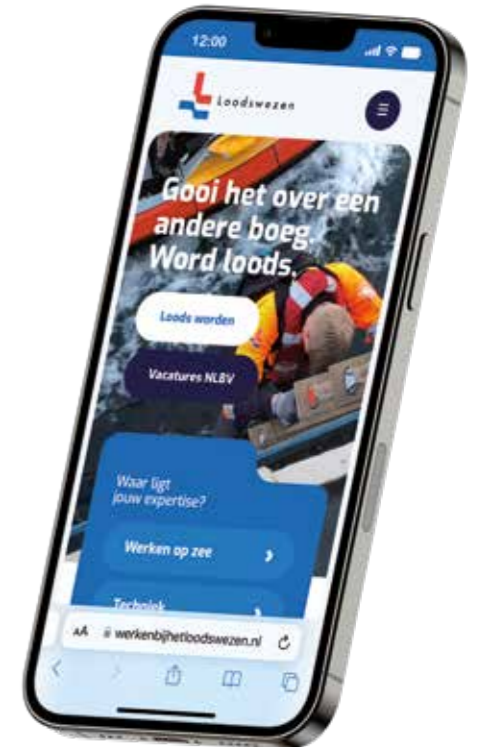
Meer weten?

De uitkomsten van de dagen zijn vastgelegd in tekeningen, bekijk ze op de portal.



Het tij keren

Steeds minder jongeren kiezen voor zeevaartonderwijs. Daardoor zijn er op termijn ook tekorten te verwachten bij varende beroepen. Wat merkt het Loodswezen daarvan?



Bepalende momenten

Yvette Ross houdt zich als stafmedewerker beleid en organisatie bezig met het dossier instroom voor de beroepsorganisatie. “Als er op termijn tekorten ontstaan in de zeevarende beroepen, dan heeft dat natuurlijk ook impact op het beroep van loods”, vertelt Yvette. Er is actie nodig om het tij te keren, daarom heeft Yvette samen met de coördinatoren opleidingen en trainingen in kaart gebracht op welke momenten door studenten en scholieren keuzes worden gemaakt die bepalend zijn om loods te worden. “Denk aan de profielkeuze op de middelbare school, de keuze voor de zeevaartschool of het besluit van startende zeevarenden om door te zetten en de benodigde mijlen te maken”, somt Yvette op. “Maar het begint al op de basisschool.”

Het belang van loodsen

Voor 2023 zijn drie speerpunten vastgesteld. Yvette: “Zeevaartschoolstudenten in hun 4e jaar en startende zeevarenden kunnen zich alvast bij ons melden. Wij houden dan

op een leuke manier contact met ze. Ook gaan we inzetten op actieve vermenging met het zeevaartonderwijs, door gastlessen te verzorgen of ons materieel beschikbaar te stellen. En we willen de zichtbaarheid van het maritieme onderwijs rondom de profiel- en studiekeuze vergroten.”

Het belang van het beroep loods moet bij het grote publiek bekend worden. Daarvoor worden producties voor tv en online ingezet. “Veel dank aan de collega’s van de varende dienst die zich hiervoor en voor studentenactiviteiten hebben ingezet.

De rol van zeetransport in onze economie moet helder worden. En hoe alle vrachten hier veilig aan wal komen. Daarvoor heb je toch echt het Loodswezen nodig!”

Nieuwe ‘werken bij’ site

“Op dit moment hebben we gelukkig nog geen problemen om varende functies in te vullen”, zegt Charlotte Bosveld, HR-adviseur instroom. “Sterker nog: we hebben dit

jaar meer gezellen aangenomen dan ooit tevoren. Daarmee binden we medewerkers met kwalificaties en opleiding aan ons. De uitdaging zit ’m bij ons in bepaalde kantoorfuncties. Het verloop is laag, dat maakt het lastig om je daarvoor voor te bereiden.” De relatieve onbekendheid van ons werk maakt het werven soms lastiger. “In de varende wereld kent iedereen ons als een goede werkgever, maar daarbuiten is dat veel minder”, geeft Charlotte aan. “We hebben vorig jaar een nieuwe ‘werken bij’ site gelanceerd, om meer informatie over ons werk en de bijzondere wereld waarin we opereren te geven. Komend jaar willen we een vertaalslag maken om onze vacatureteksten uitnodigender maken. En we kunnen ook voordeel hebben van de activiteiten van Yvette.”

Samen snel van verzuim naar herstel

Sinds mei van dit jaar is onze verzuimprocedure gemoderniseerd. Daarin heeft de praktijkondersteuner bedrijfsarts een belangrijke rol gekregen. Wie is zij en waarvoor kun je bij haar terecht? Patricia Heemskerk stelt zich graag aan iedereen voor.

Sinds half september dit jaar is Patricia Heemskerk namens ArboUnie praktijkondersteuner bedrijfsarts voor het Loodswezen. Zij is weliswaar een nieuw gezicht voor de organisatie maar al sinds 1998 werkzaam in haar functie. "Ik ben gestart in de Europoort, in de petrochemie. Nu ben ik vooral werkzaam rondom Rotterdam en Dordrecht. Als praktijkondersteuner bedrijfsarts mag ik kijken in de keuken van heel verschillende bedrijven, van de industrie tot een school of een theater. En nu dus ook voor het Loodswezen."

Eerste aanspreekpunt

Patricia ondersteunt bedrijfsarts Saskia Vollema bij alles rondom gezondheid, van preventie tot verzuim en re-integratie. Zij is het eerste aanspreekpunt en doet de intake. Waar nodig, schakelt zij Saskia in. Bedrijfsartsen zijn namelijk schaars en zo kan er optimaal gebruik worden gemaakt van Saskia's uren. Het werkveld van Patricia is dan ook breed. "Mensen kunnen contact met mij opnemen als zij vragen hebben over

gezondheid en werk. En als iemand zich ziek meldt, ben ik degene die op de derde dag belt om te kijken hoe het gaat en wat er aan de hand is. Op basis van een kort gesprek kan ik dan een inschatting maken: wat speelt er en wat is er nodig voor herstel? Bij een griepje of een gebroken been is dat meestal duidelijk. In het geval van psychische problemen kan het een stuk ingewikkelder zijn. Maar in alle gevallen probeer ik samen met de medewerker een passende oplossing te vinden. Een spoedig herstel is voor iedereen van belang."

Breed pakket

Welke oplossingen mogelijk zijn, is werkgever-afhankelijk. Bij het Loodswezen is dat goed geregeld, vindt Patricia. "Er wordt een breed pakket aan mogelijkheden geboden, waaronder bedrijfspsychologie en bedrijfsmaatschappelijk werk. Het werk dat mensen doen kan – zeker in de varende beroepen – fysiek zwaar zijn. Er is daarom veel aandacht voor duurzame inzetbaarheid en het gezond en fit halen van de eindstreep."

Beroepsgeheim

Als schakel tussen werkgever en werknemer, neemt Patricia een onafhankelijke positie in. "Dat is belangrijk omdat werkgever en werknemer dingen soms weleens anders zien. Ik probeer om de partijen samen te brengen en een passende oplossing te vinden voor het gezondheidsprobleem. Net als Saskia heb ik beroepsgeheim. Dat is belangrijk om te weten. Wat iemand mij vertelt, blijft tussen ons. Ik vertel dat niet door aan een leidinggevende of wie dan ook uit de organisatie."

Dat betekent overigens niet dat de leidinggevende geen rol heeft in het verzuimproces. "Integendeel: het is heel erg belangrijk dat mensen zich gesterkt voelen door hun leidinggevende. Die moet vooral contact houden en de juiste vragen stellen op het juiste moment. Niet: wanneer denk je weer te kunnen starten? Maar: wat kan ik voor je betekenen? Ook helpt het om duidelijke afspraken te maken rondom communicatie met collega's."



Verzuim: wie doet wat?

- Wie ziek is, neemt contact op met zijn leidinggevende.
- De leidinggevende kan informeren hoe het gaat maar mag niet naar je gezondheid vragen.
- Dat doet de praktijkondersteuner bedrijfsarts wel.
- Zij neemt op de derde dag contact op.
- Zo nodig schakelt de praktijkondersteuner bedrijfsarts de bedrijfsarts in.
- De leidinggevende blijft wel betrokken door gedurende het verzuim regelmatig contact te houden met de medewerker. Leidinggevende en medewerker maken samen zo mogelijk afspraken over (aangepaste) werkhervatting.
- Duurt het verzuim langer dan zes weken? Dan treedt de Wet verbetering poortwachter in werking en moet er bijvoorbeeld een plan van aanpak voor re-integratie worden gemaakt.

Meer weten?

Kijk op de SharePoint-site van de afdeling HR of scan de qr-code om het document direct te openen.



L	G	R	I	N	K	O	P	E	R	S	R	N	S	O	M
T	N	E	V	A	H	S	M	E	E	E	E	I	T	O	A
R	I	K	T	E	N	D	E	R	D	I	T	E	U	H	G
O	L	R	U	E	S	I	V	D	A	T	T	T	U	O	A
O	E	E	R	O	T	I	D	U	A	A	I	I	R	E	Z
P	D	W	S	O	C	I	D	O	L	R	Z	P	M	K	I
O	F	E	N	E	D	I	U	M	I	J	E	R	A	A	V
R	A	D	D	E	L	F	Z	I	J	L	P	O	K	N	A
U	R	E	G	I	S	T	E	R	L	O	O	D	S	N	E
E	S	M	A	D	R	E	T	T	O	R	V	W	B	H	H
K	E	S	E	C	R	E	T	A	R	E	S	S	E	O	E
E	J	O	L	H	A	R	L	I	N	G	E	N	S	L	E
E	D	I	R	E	C	T	E	U	R	A	Z	W	T	L	R
Z	V	E	R	G	A	D	E	R	I	N	G	E	U	A	D
C	O	N	T	R	O	L	L	E	R	A	E	E	U	N	E
V	L	I	S	S	I	N	G	E	N	M	N	R	R	D	R

ADVISEUR
AFDELING
AUDITOR
BESTUUR
CONTROLLER
DELFZIJL
DIRECTEUR
EEMSHAVEN

EUROPOORT
HARLINGEN
HOEKVANHOLLAND
INKOPER
JOL
KAPITEIN
LODICO
MAGAZIJNBEHEERDER

MANAGEROPERATIES
MEDEWERKER
REGISTERLOODS
ROTTERDAM
SECRETARESSE
SERVICEDESK
STUURMAN
TENDER

VERGADERING
VLISSINGEN
VOORZITTER
WEER
ZEE
IJMUIDEN

oplossing

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Het Loodswezen begin jaren 50



Arie v/d Klooster en Willem Blomme



'Bakkie' doen op de loodsboot



Rinus Bijl, Jaap van Plat,
Joop van Vliet, Willem Blomme,
H. de Zwart, C. Smit, P. van de Gaag



Willem Blomme en L. Blok gaan een loods afhalen

"Het grappige is, als een beetje bekend raakt dat je je wel eens met de geschiedenis van het Loodswezen bezighoudt, dat mensen je op een gegeven moment weten te vinden. Ik kreeg al eens boeken, documenten, zelfs een heuse sextant, die alweer een paar jaar in de vitrine aan de Berghaven staat. En regelmatig verzoeken om informatie, ook dat. Van collega Erik Blomme kreeg ik onder andere bijgaande foto's. Zijn opa, Willem Blomme, was Rijksloods van 1929

tot 1954. Willem is terug te vinden op de foto's, net als de opa van huidige loods Paul de Zwart. Er staan trouwens meer mensen op de foto's, dus misschien duiken er later nog andere namen op. De foto's zijn oud, maar zijn verder, voor zover ik weet, nergens te vinden. Dus een leuk kijkje in het Loodswezen van begin jaren 50."

Evert Roest - Loodsdienstcoördinator regio Rotterdam-Rijnmond

We hebben zo zorgvuldig mogelijk de namen overgenomen van handgeschreven notities bij de foto's, het kan zijn dat hier kleine onjuistheden in staan.



Bedankt voor de gastvrijheid

Snuffelstagiaires, cameraploegen, enthousiaste fotografen, Koninklijke bezoekers en nog veel meer mensen die maar wat graag een kijkje bij het Loodswezen willen nemen. Dat snappen we wel, want we hebben ook fantastisch werk, maar het kost ook tijd al die mensen over de vloer. Ondanks dat worden gasten altijd met open armen ontvangen en is er een grote bereidheid om mee te werken en vaak ook model te staan. De trots voor ons vak is daarmee duidelijk te zien. Bedankt allemaal voor jullie gastvrijheid en inspanning.



Meer weten?

Scan de qr-code en bekijk de uitzending 'Hoe word je loods' in het programma 'De Helden van Nu'.



Rectificatie foto Jaap Buren

In de vorige editie van Aktueel schreven we over de laatste vaardag van Jaap Buren. Helaas stond de foto van Jaap er door een technisch foutje niet volledig in. Bij deze de foto nog een keer in de juiste weergave.



Snuffelstage

Om middelbare scholieren te helpen met hun beroepskeuze en vervolgopleiding gaan ze op 'snuffelstage'. Zo ook Frank van Huizen die plannen heeft om in de toekomst loods te worden. Hij liep een paar dagen mee op de 'Pollux' en mocht met Arthur Straver mee op twee loodsreizen. Zo kon hij uit de eerste hand zien wat het werk van een loods nu precies behelst. Frank heeft het prima naar zijn zin gehad en de stage was erg leerzaam. We zien hem over een jaar of 15 graag terug.

Fotograaf: Arthur Straver
registerloods regio Rotterdam-Rijnmond



Uittredersreceptie 4 november 2022

Op 4 november jl. zijn er weer een aantal loodsen van regio Rotterdam-Rijnmond uitgezwaaid.

De receptie werd druk bezocht door oud-collega's, andere dienstverleners, collega's en kantoor-medewerkers in het vertrouwde Maasgebouw van De Kuip in Rotterdam.

Natuurlijk mochten er foto's worden gemaakt op het voor velen 'heilige' gras.

Na de receptie werd een diner aangeboden aan de jubilarissen en hun dierbaren, een traditie die elke keer weer enorm wordt gewaardeerd. Een lekker muziekje erbij en de avond vloog voorbij.

Wij wensen de uittreders een hele mooie – nieuwe toekomst!!



Zeeliedenherdenking 29 oktober 2022

Het was een zeer mooie maar wel beladen Zeeliedenherdenking op Terschelling. Uitkijkend op het Schuitengat waar een week daarvoor 4 mensen het leven lieten. De krans werd gelegd door oud-loods Richard Gorter. Verder waren Guus Schweigman, Ko Kaale en Aike Lettinga aanwezig.

Presentatie Technasium

Ruim 60 Technasium-leerlingen van het Libanon Lyceum uit Rotterdam hebben hun ideeën voor het 'overbruggen van hoogte tussen twee schepen' aan het Loodswezen gepresenteerd. Heel inspirerend! Denk aan een klimharnas dat gezeurd is aan de loodsladder, lichtjes op de spreilat, magneetbevestiging van de ladder aan de huid van het schip, netten aan de zij- en onderkant van de ladder, loodsnavel, telescooppladder en een wateraangedreven jetpack. Deze laatste oplossing zou er volgens de bedenkers zeker toe leiden dat heel veel mensen loods willen worden...



Zusterschepen

Foto van twee zusterschepen in de handelshaven van Breskens. De 'Sirocco' (van Kapitein Maritiem) is de ex-'Mercury' van het Loodswezen.

Fotograaf: Johan Verbeke - registerloods regio Scheldemonden



Hoog bezoek

Bedankt Sinterklaas, namens alle Loodswezen-kinderen van regio Noord.

**Fijne feestdagen
allemaal en
een gezond en
voorspoedig 2023
toegewenst**

