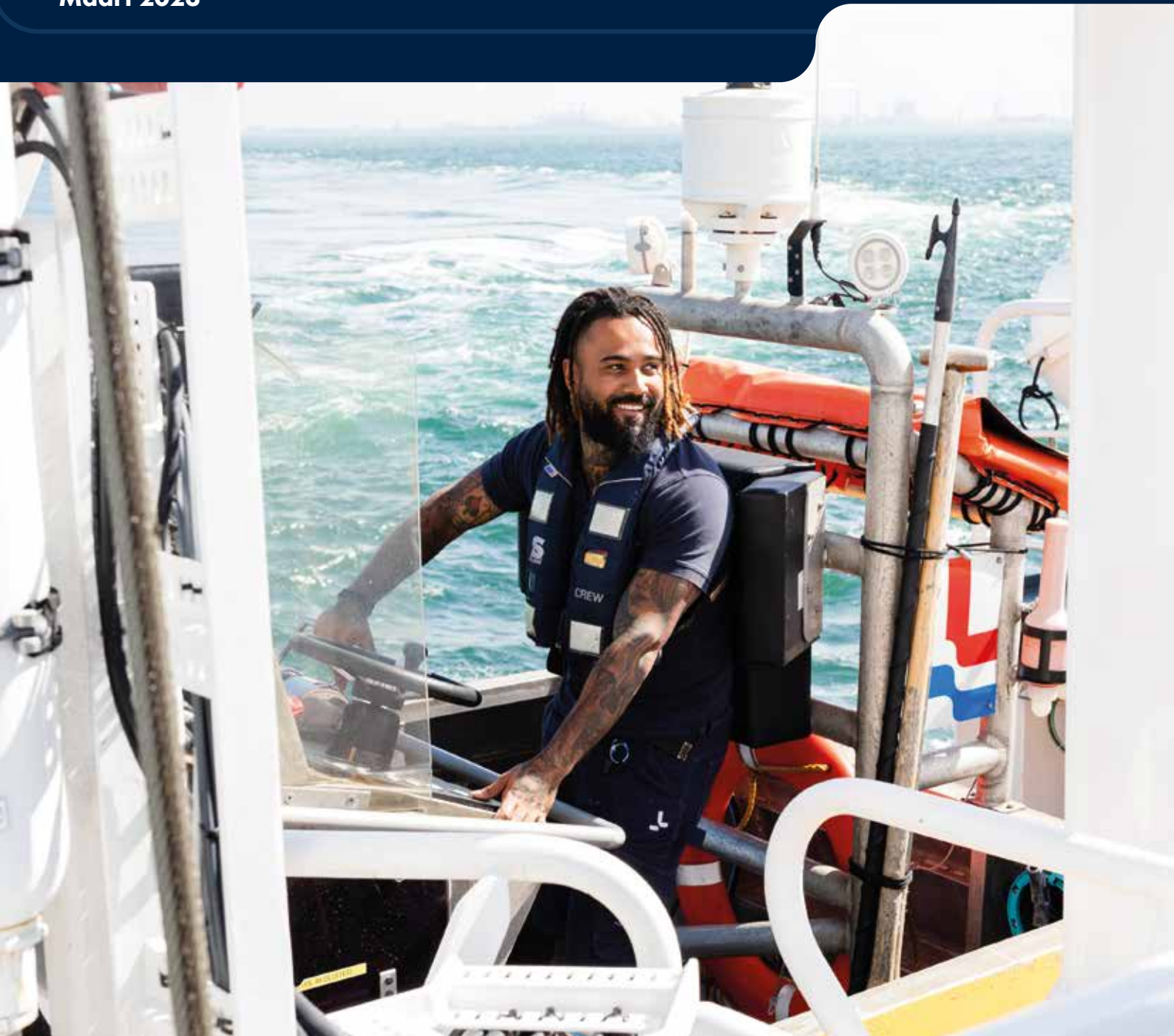


Loodswezen Aktueel

Maart 2023



**Een veelbewogen
jaar**

Pagina 8

**Meer automatisch,
minder ruimte
voor fouten**

Pagina 12

**Samen de
grenzen
bewaken**

Pagina 14

In dienst (verzameld vanaf 1 januari 2023)

Thierry Langeveld	Loodsdienstcoördinator	Regio Scheldemonen
Kees de Bock	Loodsdienstcoördinator	Regio Scheldemonen
Jelle Hornsveld	Werktuigkundige wal	COD
Barbera Silvis	Secretaris	NLc

Uit dienst (verzameld vanaf 1 januari 2023)

Koert Koster	Gezel tender	Regio Amsterdam-IJmond
Wijnand de Zeeuw	Hoofdwerktuigkundige/Instructeur	Regio Rotterdam-Rijnmond
Ferry van Veen	Business controller	COD
Rob Hagman	Secretaris	NLc

Jubileum 25 jaar in dienst

Ineke de Jager	Senior medewerker F&A IJmond	Regio Amsterdam-IJmond
Joost Bart	Administrateur/ Ass. regio controller	Regio Scheldemonen
Annemiek Bovenberg-Stans	Senior medewerker F&A en facturatie	COD

Jubileum 40 jaar in dienst

Ron Kuiper	Kapitein swath	Regio Scheldemonen
------------	----------------	--------------------

Geboren

17 december 2022	Elodie Noëlle, dochter van Klaas Jan en Cynthia Tuinstra
15 januari 2023	Adaeeze, dochter van Bintu en Stuart Konings
9 februari 2023	Noud Gerrit, zoon van Job en Melissa Fernig
11 februari 2023	Willem, zoon van Wilbert en Mariska Kievit
	Sara, dochter van Wouter en Jacintha Buitelaar

Fotografie coverfoto: Radancy



Pagina 6



Meer automatisch, minder ruimte voor fouten

Pagina 12



Het belang van het Oostgat onderzocht

Pagina 20

Personalia	02	Samen de grenzen bewaken	14
Colofon	03	OR aan het woord	16
Voorwoord	04	Historie	17
Investeren in de vloot: de tender van nu en de toekomst	06	De dag van Harko Coolman	18
Een veelbewogen jaar	08	Het belang van het Oostgat onderzocht	20
Samenwerken krijgt een gezicht	11	Kort Aktueel	22
Meer automatisch, minder ruimte voor fouten	12		

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 Boeiye en Caroline Verburg (regio Scheldemonen), 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

Slim, duurzaam, robuust

Dat het Loodswezen onderweg is om een slimme, duurzame, robuuste organisatie te worden is inmiddels ongetwijfeld duidelijk geworden. En dat is broodnodig in een wereld waarin technologie steeds belangrijker wordt. Technologische innovatie, artificial intelligence (AI) en het slim omgaan met big data, het zijn bouwstenen voor de toekomst van een organisatie als de onze, die zich in een hoog-technologische omgeving bevindt. De wijze waarop je moderne technieken in de dagelijkse praktijk zou kunnen inzetten, wordt door ChatGPT* als volgt beschreven:

“Het loodswezen is een belangrijke dienstverlener die verantwoordelijk is voor de veiligheid van schepen die onze waterwegen en havens bevaren. Om deze taak in de toekomst efficiënt uit te voeren, is het op termijn van belang dat het loodswezen een datagedreven organisatie wordt. Artificial Intelligence (AI), efficiënt onderhoud van vaartuigen en innovatie zijn cruciale aspecten om dit te realiseren. Het gebruik van AI kan bijdragen aan een verbetering van de veiligheid op het water. Door het verzamelen en analyseren van gegevens over bijvoorbeeld weersomstandigheden, scheepsbewegingen en andere relevante factoren, kunnen AI-algoritmen gevaarlijke situaties voorspellen en kunnen loodsen hierop anticiperen. Daarnaast kan de inzet van de loodswezen vaartuigen op basis van deze analyses worden verbeterd. Een andere belangrijke factor voor een datagedreven organisatie is het onderhoud van onze vaartuigen. Door het verzamelen van gegevens over de prestaties van schepen kan het onderhoud beter voorspeld worden en kan proactief onderhoud gepland worden. Het gebruik van sensoren en Internet of Things (IoT)-technologie kan helpen bij het monitoren van de prestaties van motoren en andere belangrijke onderdelen van een schip, zodat eventuele problemen snel kunnen worden opgespoord en verholpen.

Tot slot kan een datagedreven aanpak bijdragen aan innovatie en een verbetering van de kwaliteit van het loodswezen. Door het analyseren van gegevens over scheepsbewegingen en verkeersstromen kunnen betere routes en vaarplannen worden ontwikkeld om schepen, zowel die van het loodswezen als schepen onder loodsaanwijzing efficiënter door onze waterwegen te laten navigeren. Dit kan leiden tot minder reistijd voor loodsen, schepen en minder milieubelasting door het verminderen van CO2-uitstoot. Kortom, het loodswezen moet zich richten op een datagedreven aanpak om de veiligheid, efficiëntie en betrouwbaarheid van hun diensten te verbeteren. AI, het verbeteren van het onderhoud van vaartuigen en innovatie zijn belangrijke middelen om dit te realiseren. Door hierin te blijven investeren kan het loodswezen blijven voldoen aan de hoge eisen van de scheepvaartsector en aan de steeds veranderende behoeften van onze klanten.” Bron: ChatGPT (www.chat.openai.com)

Zonder te vergeten dat het Loodswezen nog steeds mensenwerk is, is het goed ons te realiseren dat we, geholpen door wat hiervoor beschreven is, samen de toekomst van het Loodswezen vorm kunnen geven. Op naar de toekomst!

Met vriendelijke groet,

Herman Broers
h.broers@loodswezen.nl

*Een beknopte uitleg over ChatGPT en AI vind je op pagina 23.



Fotograaf: Simon Gebraad
registerloods regio Rotterdam-Rijnmond

Investeren in de vloot: de tender van nu en de toekomst

Later dit jaar neemt het Loodswezen de eerste van vier nieuwe tenders in ontvangst. Met de keuze voor de M-klasse wordt een belangrijke stap gezet in de verduurzaming van de vloot.

In 2024 neemt het Loodswezen afscheid van de eerste van vier tenders uit de Discovery-klasse. Deze schepen uit 1996 hebben jarenlang trouwe dienst gedaan maar zijn nu echt aan vervanging toe. In december jongstleden werd het contract getekend voor vier jet-gedreven loodstenders uit de M-klasse die in Nederland gebouwd zullen worden, bij Next Generation Shipyards in Lauwersoog.

Tussenstap: de 'Mira'

De zoektocht naar de opvolger van de Discovery-klasse begon zo'n zeven jaar geleden. Verduurzaming stond toen al hoog op de agenda. Er werd daarom gekozen voor een pilot project dat uiteindelijk leidde tot de 'Mira', een lichtere tender. Dit schip werd in 2020 te water gelaten. Het schip verbruikt minder brandstof en stoot daardoor minder CO₂ uit maar het vaargedrag liet te wensen over. Tweeënhalf jaar lang werden verbeteringen aan bijvoorbeeld romp en ballast-verdeling doorgevoerd totdat in het najaar van 2022 het schip haar uiteindelijke vorm kreeg. De nieuwe M-klasse is een doorontwikkeling op de 'Mira' en neemt alle verbeteringen uit de afgelopen tweeënhalf jaar mee.

Duurzaamheid, tenzij

Verduurzaming staat nog steeds hoog op de agenda van het Loodswezen. "Ik zit pas negen maanden op deze post maar het werd mij al snel duidelijk dat onze ambities op het gebied van

duurzaamheid erg hoog zijn. Vergeet niet dat 95% van onze totale CO₂-uitstoot bij onze vloot zit. Het is onze verantwoordelijkheid om deze uitstoot flink te verlagen. Daarnaast zijn er ook de eisen die gesteld worden", zegt directeur Herman Broers. "Denk aan wet- en regelgeving maar ook aan banken die steeds strengere duurzaamheidseisen aan financiering stellen. Daarom zijn we erg blij met de verkleining van onze CO₂-footprint die we met de inzet van de nieuwe M-klasse behalen: 30% minder CO₂-uitstoot is aanzienlijk."

Tegelijkertijd staat het vast dat verduurzaming nooit ten koste mag gaan van de kwaliteit van de robuuste dienstverlening. Daarom zijn er duidelijke afspraken gemaakt over de inzet van de nieuwe loodstenders: in elke regio komt één lichte tender te liggen. Herman: "We maken daarbij duidelijke keuzes: duurzaamheid als het kan en werkbaarheid als het moet. In 80 tot 90% van de tijd hebben we te maken met golfhoogtes tot 2 meter en dan is de nieuwe M-klasse prima inzetbaar. Bij meer uitdagende weersomstandigheden moeten we kiezen voor de zwaardere L-klasse, die weliswaar meer uitstoot, maar op zo'n moment het benodigde comfort en werkbaarheid biedt."

(Inter)nationale samenwerking

Ondertussen kijkt het Loodswezen nog verder vooruit. De verduurzaming gaat immers door en het uiteindelijke doel is

V.l.n.r.
Herman Broers,
Dirk Keizer en
Albert Keizer
(Next Generation
Shipyards)



een fossielvrije toekomst. Welke brandstoffen zal de vloot dan gebruiken? "Het zou geweldig zijn als we daarop kunnen anticiperen maar het eerlijke antwoord is: dat weet niemand", aldus Herman. "Wordt het waterstof of LNG? Gaan we elektrisch varen? Een eenduidige oplossing is er nog niet. Daarom werken we samen met scheepsbouwer Damen en onderzoeksinstituut MARIN aan een onderzoek naar alternatieve brandstoffen voor al onze schepen, loodsbotten, tenders, jollen en swaths. Ook denken we samen met MARIN na over de tender van de toekomst. Dat wordt mogelijk geen doorontwikkeling van een bestaand model maar misschien moeten we wel beginnen met een blanco vel en een open blik: hoe ziet de romp er dan uit, welke brandstof biedt de beste mogelijkheden? Het begint met een goed idee en gedegen onderzoek, dan pas kunnen we dit soort innovatieve projecten verantwoord opstarten."

Die goede ideeën kunnen ook van buiten Nederland komen. "Alle Europese organisaties die net als wij het werk van loodsen ondersteunen hebben met dezelfde vraagstukken te maken. Dat maakt het extra waardevol om ook met hen samen te werken. Je hoeft het wiel niet zelf uit te vinden maar kunt van elkaar leren. Dat zullen we dan ook zeker blijven doen."



De 'Mira', eerste schip uit de M-klasse

Een veelbewogen jaar

2022 was in alle aspecten een bijzonder jaar te noemen. Af en toe had het zelfs wat weg van een rollercoaster. Welk effect had dat op onze jaarcijfers? En wat is het vooruitzicht voor komend jaar?

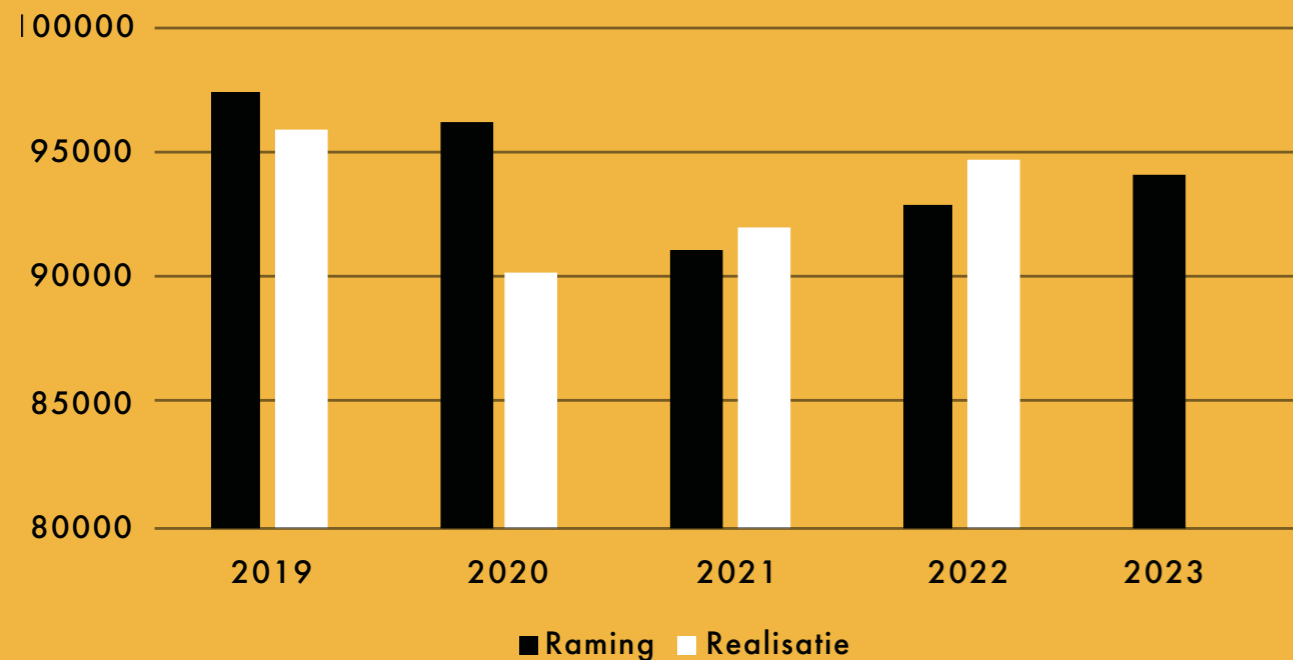
Financieel directeur Wino Dorst blikt terug op een veelbewogen jaar. "Aan het begin van 2022 waren we nog volop bezig met de effecten van COVID. We zaten midden in een lockdown en hadden geen idee hoelang die zou duren. In februari begonnen de zorgen net weg te ebben, toen de volgende crisis zich aandeed: er brak oorlog uit tussen Rusland en Oekraïne."

Meer reizen, een beter resultaat
De onzekerheid was groot, ook voor het

Loodswezen. "Wat zou dat betekenen voor de economie en voor energieprijzen? Al snel werd duidelijk dat de impact op onze organisatie gelukkig meeviel. Hoewel het containervervoer door de economische onzekerheid terugliep, nam het vervoer van energieproducten juist toe. In plaats van Russisch gas uit een pijpleiding, werden steenkool, olieproducten en LNG per schip aangevoerd. We zagen dan ook over heel 2022 in het aantal reizen een plus van 2% ten opzichte van de begroting."

Aan de kostenkant viel de impact van stijgende energieprijzen ook mee. Wino: "We hadden onze dieselprijzen van tevoren afgedekt. Het afdekken van de dieselprijzen vond al in 2021 plaats. Daardoor hadden we nauwelijks last van de verhogingen. Gelukkig maar, dat had anders een grote kostenpost kunnen zijn." Aangezien het aantal reizen steeg en de kosten min of meer stabiel bleven, boekte het Loodswezen over 2022 een beter resultaat dan in 2021.

Overzicht aantal geloodste scheepsreizen



Fotograaf: Frans Sanderse - registerloods regio Rotterdam-Rijnmond

Nieuwe wetgeving met impact

De ontwikkelingen op het wereldtoneel waren niet de enige gebeurtenissen die het jaar kleurden. Ook de nieuwe wetgeving zorgde voor grote verandering. Op 1 januari 2022 trad de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen (Wamr) in werking. Wino: "Deze wet bracht twee aanpassingen met zich mee. Ten eerste wordt de arbeidsvergoeding van loodsen met all-in uurtarieven berekend. En ten tweede wordt de wijziging van de loodsgeldtarieven anders berekend." (zie pagina 10)

Met de wetwijziging wordt een efficiencykorting geïntroduceerd. Die is bedacht om het Loodswezen te prikkelen om zo efficiënt mogelijk te blijven werken. Het ministerie gaat er namelijk van uit dat meer reizen ook meer schaalvoordelen met

zich meebrengen. "Op zich is het geen gek idee dat er iets in het prijsmodel moet zitten dat efficiency aanmoedigt", zegt Wino. "Je moet alleen voorzichtig zijn dat de focus niet alleen op de kosten komt te liggen. Ook de kwaliteit van dienstverlening is van groot belang."

Hij geeft een voorbeeld: "Stel: we verlagen ons tarief drastisch door de helft minder schepen in te zetten voor loodsenvoer. Dan kan het loodsgeldtarief fors omlaag, maar moeten schepen veel langer wachten op een loods. Daardoor kan de logistieke keten in de haven verstoord raken. De kosten daarvan zijn vele malen hoger dan de kosten die je bespaart dankzij een lager loodsgeldtarief. We hebben afgelopen zomer op Schiphol gezien hoe besparingen op de kosten van relatief kleine posten

zoals bagageafhandeling en beveiliging tot ellenlange wachtrijen en zelfs annuleringen leidden. Door besparingen op kleine kostenposten loopt dan het hele systeem in de war. Dat wil niemand in de haven."

Vooruitzicht 2023

Voor 2023 raamde economische onderzoeksbureau Ecorys een stijging van 1.100 reizen. Dat betekent dat het loodsgeldtarief voor dit jaar op basis van het price-cap model is berekend (zie uitleg in kader op pagina 10). Maar de snel stijgende inflatie stelde dit nieuwe model meteen op de proef. Wino: "De loon-prijs inflatie wordt jaarlijks bepaald, over de periode van februari tot februari. De inflatie is al jaren redelijk stabiel. Maar vanaf maart 2022 begon die enorm te stijgen, net buiten de rekenperiode. Dat zou betekenen dat we

die snel stijgende inflatie niet in 2023 maar pas in 2024 mee zouden mogen rekenen in onze tarieven. De Autoriteit Consument & Markt was het met ons eens dat dat niet redelijk was. Daarom hebben zij ons verzoek om rekening te houden met bijzondere omstandigheden gehonoreerd en een extra verhoging van 1,74% toegekend. Dat compenseert enigszins maar betekent alsnog dat we 2023 met een prijsachterstand zijn

begonnen, terwijl we aan kostenkant ook stijgingen kunnen verwachten. We moeten dan ook in 2023 kritisch blijven op kosten zonder dat we daarmee de kwaliteit van onze dienstverlening op het spel zetten."

Maakbaarheid

Hoe het jaar 2023 onder de streep uit zal pakken, hangt met name af van het aantal reizen. "We leven in een onzekere wereld.

Geopolitieke ontwikkelingen kunnen een grote impact hebben op de scheepvaart", zegt Wino. "Gelukkig zijn er naast minnen ook plussen en zijn de schommelingen dan minder groot. Het effect op het Loodswezen blijft daarom ook beperkt. Maar het geeft wel aan dat de wereld niet zo maakbaar is als het nieuwe model voor onze tarieven veronderstelt. Het is goed dat we dat zelf voor ogen blijven houden!"

Hoe wordt de jaarlijkse wijziging van de loodsgeldtarieven bepaald?

Het onafhankelijke economische onderzoeksbureau Ecorys maakt ieder jaar een raming van het aantal reizen voor het daaropvolgende jaar. In dit wetenschappelijk model worden onder meer goederenstromen, scheepsgrootte en de beladingsfactor per zeehaven meegenomen. Het Loodswezen maakt zelf een raming van de verwachte kosten.

Tot en met tariefvoorstel 2022

De wijziging wordt berekend op basis van een zuiver **cost-plus** systeem. Hiervoor worden de kosten voor het komende jaar en het aantal reizen geraamd. Het loodsgeldtarief wordt bepaald door de geraamde kosten te delen door het geraamde aantal reizen. Het nieuwe tarief ten opzichte van het bestaande tarief is de procentuele wijziging.

Rekenvoorbeeld 1: cost-plus

Geraamde kosten 2022 : € 100.000
Aantal reizen 2022 : 100
Tarief per reis : € 100.000 : 100 = € 1.000 per reis

Geraamde kosten 2023 : € 102.900
Aantal reizen : 98
Tarief per reis : € 102.900 : 98 = € 1.050 per reis

Tariefmutatie: $(€ 1.050 : € 1.000) - 1 = + 5\%$

Vanaf tariefvoorstel 2023

Als het geraamde aantal reizen stijgt, moet de wijziging van de tarieven op basis van het **price-cap** model worden bepaald. Dat houdt in dat het tarief van het lopende jaar wordt

verhoogd met een loon-prijs index en dat er vervolgens een efficiencykorting wordt toegepast, die toeneemt naarmate het aantal reizen stijgt.

Tot 1000 reizen meer: 1%
Tot 2000 reizen meer: 2%
Meer dan 2000 reizen meer: 2,5%

De tariefwijziging is dan het bestaande tarief plus de correctie voor loon-prijs inflatie minus de efficiencykorting. Het verschil tussen beide systemen is dat het cost-plus tarief is gebaseerd op de geraamde kosten voor het komende jaar en het price-cap systeem op basis van de geraamde kosten van het lopende jaar, gecorrigeerd voor inflatie en verminderd met de efficiencykorting.

Rekenvoorbeeld 2: price-cap

Zelfde gegevens als rekenvoorbeeld 1, maar nu stijgt het aantal reizen naar 102

Stel: loon-prijsindex = + 4,0%; efficiencykorting is min 1,0%

Tariefmutatie wordt dan:

Tarief 2022		€ 1.000
Plus index	4,0%	€ 40 +
Minus korting	1,0%	€ 10 -
Tarief 2023		€ 1.030

Tariefmutatie: $(€ 1.030 : € 1.000) - 1 = + 3\%$

Als het aantal reizen gelijk blijft of daalt, dan mag het tarief op basis van **cost-plus** worden berekend.

Samenwerken krijgt een gezicht

Op werkbezoek gaan bij collega's is altijd leerzaam. Rob Bezee, teamleider loodsdienstcoördinator (lodico) Vlissingen, begeleidde een rondrit met lodico's door de havens in de regio.

"Toen ik 33 jaar geleden begon als lodico bij het Loodswezen ging ik samen met mijn oud-collega en vriend, Jan van der Beek een eerste kennismakingsrondje doen door de Antwerpse haven. Daar denk ik aan als ik op 28 november jongstleden met 5 collega lodico's in de personenbus van Antwerp Team Transport (ATT) stap. Ons doel vandaag is om meer inzicht te krijgen in het loodsenvoer en kennis te maken met collega's met wie wij dagelijks samenwerken. Daarvoor bezoeken we een aantal locaties, waaronder havens in de regio Scheldemonden en de loodsenwachten naast de Zandvlietsluis en in Terneuzen.

24/7 puzzelen

De vervoersplanning van de vijf ATT-contactauto's die 24/7 door de regio Scheldemonden en Vlaanderen (Antwerpen en Gent) rijden wordt door de lodico 'rivier' gemaakt. Hij of zij combineert het vervoer waar mogelijk met meerdere loodsen en ligplaatsen. Soms moet er omwille van aflostijden een rendez-vous worden gepland op plekken waar een overstap mogelijk is, bijvoorbeeld op een carpoolplaats of in een haven. Dan is het vaak ook de vraag: gaat de loods verder via ATT of varend transport? Varen kan tijdens de spits een hoop reistijd schelen.

We ervaren nu ook zelf hoeveel moeite de ATT-chauffeurs soms moeten doen om een terrein op te mogen rijden: controles,



het paspoort tonen en natuurlijk ook nog even netjes achter aansluiten in de rij van wachtende vrachtwagenchauffeurs. Daar gaat helaas veel tijd en geduld mee verloren.

Educatieve dag

De kennismakingen met de collega's zijn plezierig. Bij het 'Chalet', bijvoorbeeld, waar de aflos van de Vlaamse chauffeurs plaatsvindt en de directie van ATT is gehuisvest. Op de radarcentrale Zandvliet praten we met onze Vlaamse Loodswezen collega's en andere ketenpartners. In Terneuzen bezoeken we de tijdelijke loodsenwacht en het chauffeurs onderkomen en maken we kennis met de collega's van de verkeerspost Terneuzen, die vertellen over de sluisplanning via de GTI-tool. Een mooie afsluiting van een educatieve dag, die mijn (nieuwe) collega's hopelijk net zoveel meerwaarde biedt als mijn kennismakingsrondje destijds."

▲ Rob Bezee als lodico in Antwerpen, 33 jaar geleden

▼ De lodico's voor radarcentrale Zandvliet



Meer automatisch, minder ruimte voor fouten

Er gingen maanden van intensieve voorbereidingen aan vooraf maar op 1 januari van dit jaar was het zo ver: het Loodswezen stapte succesvol over op een nieuw planningssysteem voor Bemanningszaken binnen de Operationele Dienst. Een kijkje achter de schermen.

Binnen het RADAR-project worden de IT-systemen van het Loodswezen stap voor stap onder de loep genomen en vernieuwd. Zo ook het planningssysteem voor Bemanningszaken binnen de Operationele Dienst, dat onder SAP draaide. “We wisten al langer dat we vanuit SAP moesten overstappen naar een nieuw systeem”, vertelt Adrie Verbaan, hoofd Bemanningszaken en hoofd Landelijke Pool. “Dat kwam in een stroomversnelling toen we vorig jaar hoorden dat HR vanaf 1 januari 2023 al overging naar een nieuw systeem. Vanwege de intrinsieke link tussen planning en HR, besloten we onze overstap ook naar voren te halen.”

Het team van Bemanningszaken had zes maanden om een nieuw systeem te kiezen en alle voorbereidingen te treffen voor de overstap. Na een selectieprocedure kwam

Intus InPlanning als winnaar uit de bus. “We hebben gekeken naar de omvang waarvoor we moesten plannen, de interface en welke processen automatisch konden worden ingesteld”, zegt Marcel Janssen, medewerker Bemanningszaken. “De goede communicatiemogelijkheden van InPlanning gaven de doorslag: die bieden namelijk veel gebruiksgemak.”

Huzarenstuk

Om net als HR op 1 januari te kunnen overstappen, moest het team van Bemanningszaken daarna vol aan de bak: zo’n 75% van de gegevens uit SAP moesten handmatig worden overgezet naar InPlanning. Adrie: “We zijn met z’n vieren – naast Marcel en mijzelf ook Monique Wennekes en Astrid van Cittert – drie maanden lang een tot twee dagen per week hiermee bezig geweest.

Het was een huzarenstuk om dat op tijd gereed te hebben!” Zo moesten alle roostermodellen, voor iedere regio een uniek rooster, handmatig verwerkt worden, en moest voor ieder bemanningslid – 400 in totaal, uitzendkrachten meegerekend – een eigen regel worden aangemaakt. Ook het verlof dat al in SAP was toegekend, moest zorgvuldig, handmatig naar InPlanning worden overgezet. Duco Verheijen van Intus ondersteunde het team hierin. Adrie: “InPlanning was niet eerder toegepast in de scheepvaart maar Duco las zich razendsnel in en was een enorme steun.”

Veel vragen

De voorbereidingen kostten zoveel tijd dat er geen ruimte was om in de regio’s training te geven. Er werden in Rotterdam twee sessies georganiseerd om operationele collega’s een basistraining te geven over de



V.l.n.r. Marcel Janssen, Monique Wennekes, Adrie Verbaan en Astrid van Cittert

nieuwe roosterapp. Daarnaast stuurde Adrie collega’s iedere week een mail met een update over het systeem en handige tips.

Toch was het geen verrassing dat het team in januari overspoeld werd met vragen. Marcel: “Er kwamen zo’n vijftig vragen per dag, terwijl we zelf ook nog bezig waren om het systeem beter te leren kennen en ervoor te zorgen dat alle roosters goed bleven draaien. Het waren lange, vermoeiende dagen. Inmiddels zijn de vragen afgenomen. En het systeem biedt nu al zoveel gebruiksgemak dat wij niet meer terug willen naar SAP.”

Makkelijk ruilen

Highlights van InPlanning zijn onder andere de eerdergenoemde communicatiemogelijkheden waarmee opmerkingen kunnen worden ingevoerd en gedeeld,

individueel of binnen een groep. Ook kunnen diensten onderling gemakkelijk worden geruild. Adrie: “Het systeem geeft aan welke collega’s beschikbaar zijn, rekening houdend met de Arbeidstijdenwet (ATW). Je kunt ze aanvinken en een appbericht sturen. Als de dienst succesvol is geruild, stuurt het systeem alle anderen automatisch een bericht met ‘opgelost’. InPlanning kan de ruiling automatisch in de dienstroosters verwerken, maar we checken dit nog wel even om zeker te zijn dat zaken goed lopen.”

Privacywetgeving is ook beter toe te passen met InPlanning – op dit moment hebben alleen leidinggevenden autorisatie. Planners en bemanningsleden krijgen ook automatisch een seintje in het rooster over vervaldata van certificaten, VBB-bewijzen en medische keuringen.

Een pluim

Al met al is het systeem gebruiksvriendelijker: voor de afdeling bemanningszaken maar ook voor alle operationele collega’s. Zij experimenteren volop met alle mogelijkheden. Adrie: “Het was voor ons een grote opgave maar ik vind dat alle collega’s van de operationele dienst eveneens een pluim verdienen voor het snel wennen aan het nieuwe systeem. Want voor hen is het ook een enorme verandering.”

Samen de grenzen bewaken

Gezonde en veilige arbeidsomstandigheden zijn heel belangrijk voor iedereen. Hoe we met elkaar omgaan, legt de basis daarvoor. In de gedragscode van het Loodswezen staan de uitgangspunten beschreven. Maar sommige onderwerpen zijn heel complex en kunnen daarom nog steeds vragen oproepen. Dat is ook het geval bij grensoverschrijdend gedrag.

Er gaat bijna geen dag voorbij of we lezen of horen over een geval van grensoverschrijdend gedrag. Bij *The Voice*, tv-programma *De Wereld Draait Door* en zelfs in de Tweede Kamer. "Het is een onderwerp dat de laatste tijd veel aandacht krijgt in onze maatschappij", zegt Nancy van der Drift, HR-manager en vertrouwenspersoon binnen het Loodswezen. "Tegelijkertijd is het een onderwerp dat heel lastig is om goed af te kaderen. Volgens de definitie van

grensoverschrijdend gedrag brengt iemand een ander dan schade toe op fysiek, mentaal of emotioneel vlak. Fysieke schade is heel duidelijk en zichtbaar. Maar mentale en emotionele grenzen zijn heel persoonlijk. Wat voor mij normaal is, kan voor jou onveilig voelen – en andersom."

Heel breed
In de gedragscode wordt dit benoemd onder het kopje Menselijke waardigheid.

Nancy: "Discriminatie op grond van persoonlijke kenmerken zoals geslacht, ras, huidskleur, geloof, handicap of seksuele geaardheid wordt niet getolereerd. Dat is een duidelijk verhaal. Maar we spreken ook over 'intimidatie en soortgelijke vormen van psychische bejegening'. Wat we daaronder verstaan, is heel breed. Denk aan pesten, bijvoorbeeld, door steeds grapjes te maken over iemands geloof of geslacht. Of verbaal geweld, in de vorm van

schelden of iemand agressief benaderen. En wat denk je van iemand buitensluiten? Dat is veel lastiger te duiden maar kan ook veel mentale en emotionele schade aanrichten. Kortom: het gaat om allerlei vormen van ongewenst gedrag."

Wat kun jij doen?

Maak je zelf grensoverschrijdend gedrag mee, dan is het belangrijk om dat te melden. Bespreek het met je leidinggevende of als je dat lastig vindt, met Nancy of een van de twee externe vertrouwenspersonen. Blijf er niet mee zitten. Zwijgen lost niets op.

Tijden veranderen, gedragsnormen ook. Dat maakt het des te belangrijker om over dit onderwerp open met elkaar in gesprek te gaan én blijven. Want iedereen kan een steentje bijdragen aan een veilige en gezonde werkomgeving.

Dit zijn dingen die je zelf kunt doen:

- Als je ziet dat een collega last heeft van het gedrag van een ander, zeg er dan iets van. Als je niet direct durft in te grijpen, check dan achteraf hoe die collega het zelf ervaren heeft en of die OK is. Als je denkt dat de situatie erom vraagt, geef je collega het advies om een melding te maken.
- Denk na over je eigen gedrag. Misschien ben je bijvoorbeeld gewend om grapjes te maken over het geloof, maar is er net een nieuwe collega op de afdeling begonnen die gelovig is. Vindt die dat ook OK? Probeer je in te leven



Illustratie: Jessamijn

in de belevingswereld van een ander. Of vraag een op een, op een vriendelijke manier, wat je collega van dit soort grapjes vindt.

- Wees je bewust van de toon waarop je iets zegt. De directheid die je bijvoorbeeld vaak aan boord van een schip ziet, kan door een ander die een meer indirecte manier van communiceren gewend is als bot of zelfs agressief worden ervaren. Dat geldt nog meer als het gaat om geschreven taal, waarbij de ander

je gezichtsuitdrukking of houding niet kan zien. Lees e-mails vanuit die gedachte na voordat je ze verstuurt.

Samen aan zet

Het Loodswezen doet er alles aan om een veilige en gezonde werkomgeving voor iedereen te garanderen, benadrukt Nancy. "Laten we allemaal proberen om meer rekening met elkaar te houden en korte lontjes te voorkomen. Je oogst wat je zaait: laten we samen de positieve sfeer creëren waar we allemaal baat bij hebben."

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.

Wat doen we als iemand zich niet aan de gedragscode houdt?

Dan volgen we de stappen die in de gedragscode staan. Hierin staan de sancties per onderwerp beschreven. Dit kan een waarschuwing zijn maar ook ontslag, afhankelijk van de ernst van de zaak.

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.



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



Cao-onderhandelingen: ondernemingsraad of vakbonden?

2023 is inmiddels alweer een poosje onderweg, maar het is wel duidelijk dat het een spannend jaar gaat worden. De economische effecten van de nasleep van COVID, de oorlog in Oekraïne, het heeft allemaal ook gevolgen voor ons hier in Nederland. Het menselijk leed staat bij oorlogen en natuurrampen natuurlijk altijd voorop. Maar hoewel dat oorlogs- en natuurgeweld zich voorsnog niet in Nederland afspeelt, krijgen we er hier wel degelijk iets van mee.

Zo werden we in 2022 geconfronteerd met een inflatie, die we sinds de jaren '70 van de vorige eeuw niet meer hadden gezien. Vooral gas en elektriciteit werden fors duurder, dat had weer gevolgen voor de prijs van onze boodschappen en ga zo maar verder. Om de effecten van deze prijsstijgingen enigszins te dempen en koopkracht te behouden, zien we bij cao-onderhandelingen in het land forse looneisen op tafel komen. In het nieuws horen we ofwel van flink hogere cao's die afgesloten worden, ofwel van acties om een beter bod van werkgevers af te dwingen. Het gaat hierbij vaak niet alleen om meer geld, maar ook om het verlichten van werkdruk, afbouwregelingen en dergelijke.

Ook bij NLBV zullen in de loop van dit jaar weer onderhandelingen geopend worden

voor een nieuwe cao. We hebben het er hier in deze rubriek, maar ook op andere plaatsen, al dikwijls over gehad. Toch zijn er nog steeds veel collega's die ervan overtuigd zijn dat de cao-onderhandelingen namens de werknemers, door de Ondernemingsraad, gevoerd worden. Het wordt een grijsgedraaide grammofoonplaat - en dat geeft meteen aan hoe oud dit misverstand al is - maar dat is dus niet zo. De OR is in geen enkel opzicht betrokken bij deze onderhandelingen.

Dat misverstand op zich is wel te verklaren. Tot een aantal jaren geleden was het eigenlijk altijd zo dat OR-leden ook actief waren als kaderleden van hun vakbonden. En met die vakbondspet op waren sommige van hen dan weer actief bij de cao-onderhandelingen. Let wel: als vakbondsonderhandelaar en dus NIET als lid van de Ondernemingsraad. Waarmee meteen het antwoord is gegeven op de vraag wie er met de directie onderhandelt over de cao: de vakbonden!

Dat de OR tot nog niet zo heel lang geleden vrijwel uitsluitend bestond uit vakbondsmensen is ook te verklaren. Als iemand, die geen lid was van een bond, zich verkiesbaar wilde stellen voor de OR, dan moest diegene aan allerlei eisen voldoen, zoals handtekeningen verzamelen

van mensen die hem of haar steunden en zelf ook geen lid waren van een bond. Dat was in de Wet op de Ondernemingsraden (WOR) zo bepaald. Een jaar of 10 geleden vervielen die wettelijke eisen, waardoor ook mensen die niet georganiseerd zijn zich nu zonder poespas verkiesbaar kunnen stellen. Ook onze OR heeft nu leden die niet bij een vakbond zijn aangesloten.

De wet werd aangepast omdat steeds minder mensen lid waren van een vakbond. Met name jongeren vonden de bonden ouderwetse organen die vooral voor oudere werknemers opkwamen. Op zich klopte dat wel. Vakbonden nemen het immers op voor hun leden en als dat ledenbestand dan vooral bestaat uit ouderen, dan is het logisch dat dáár de nadruk op ligt. In de media lezen we echter de laatste weken berichten dat het ledental van de diverse vakorganisaties weer flink toeneemt. Kennelijk heeft de onrust in cao-land als gevolg van de hoge inflatie ervoor gezorgd dat werknemers zich weer gaan organiseren.

Namens de Ondernemingsraad,
Evert Roest

Schepen van de afhaaldienst

In 1950 werd in Hoek van Holland, toen nog het 4e/5e district genaamd, een afhaaldienst gestart. Uitgaande loodsen werden door deze dienst van boord gehaald, zodat zij terug konden naar Rotterdam voor een volgende uitgaander. Er werd toen nog onderscheid gemaakt tussen uitgaande loodsen (rivierloodsen) en binnenkomende loodsen (zeeloodsen). Afhalen gebeurde tussen de zogenaamde Viandasteiger en de Berghaven door een tweetal motorafhaalboten; de 'Makreel' en de 'Spiering'.

Aanvankelijk hadden deze schepjes een open stuurhuis, in 1959 werd gelukkig een plastic koepel geplaatst. Ook in de jaren '60 werden nog diverse verbeteringen aangebracht. De 'Spiering' verhuisde in 1969 naar het 3e district (Den Helder) en werd in november 1973 buiten gebruik gesteld. De 'Makreel' was vanaf 1971 nog reserveboot. In april 1982 werd het schepje afgevoerd. De afhaaldienst bestond toen overigens al niet meer, die was in 1965 al overgegaan in de tenderdienst.



Motorafhaalboot de 'Spiering'



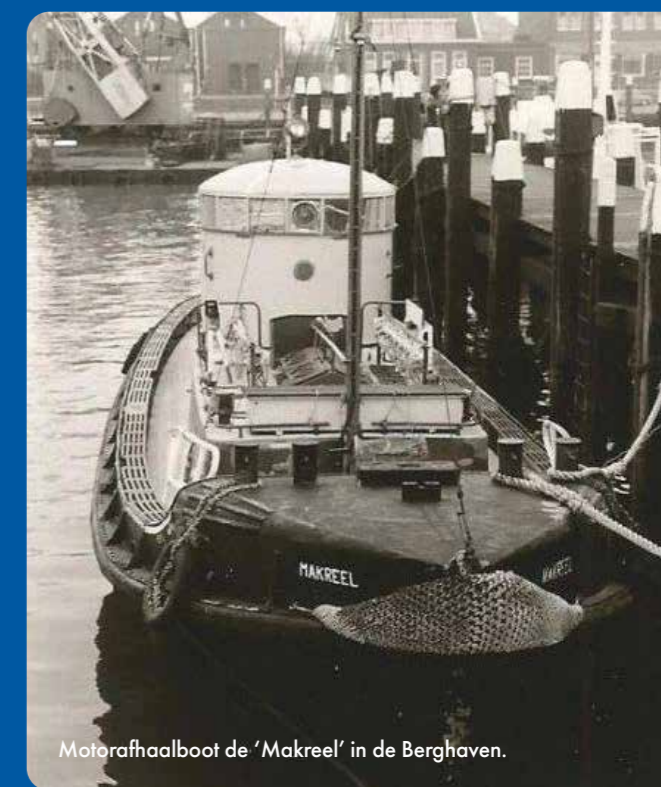
Motorafhaalboot de 'Makreel'. Foto: Theo de Ruiter



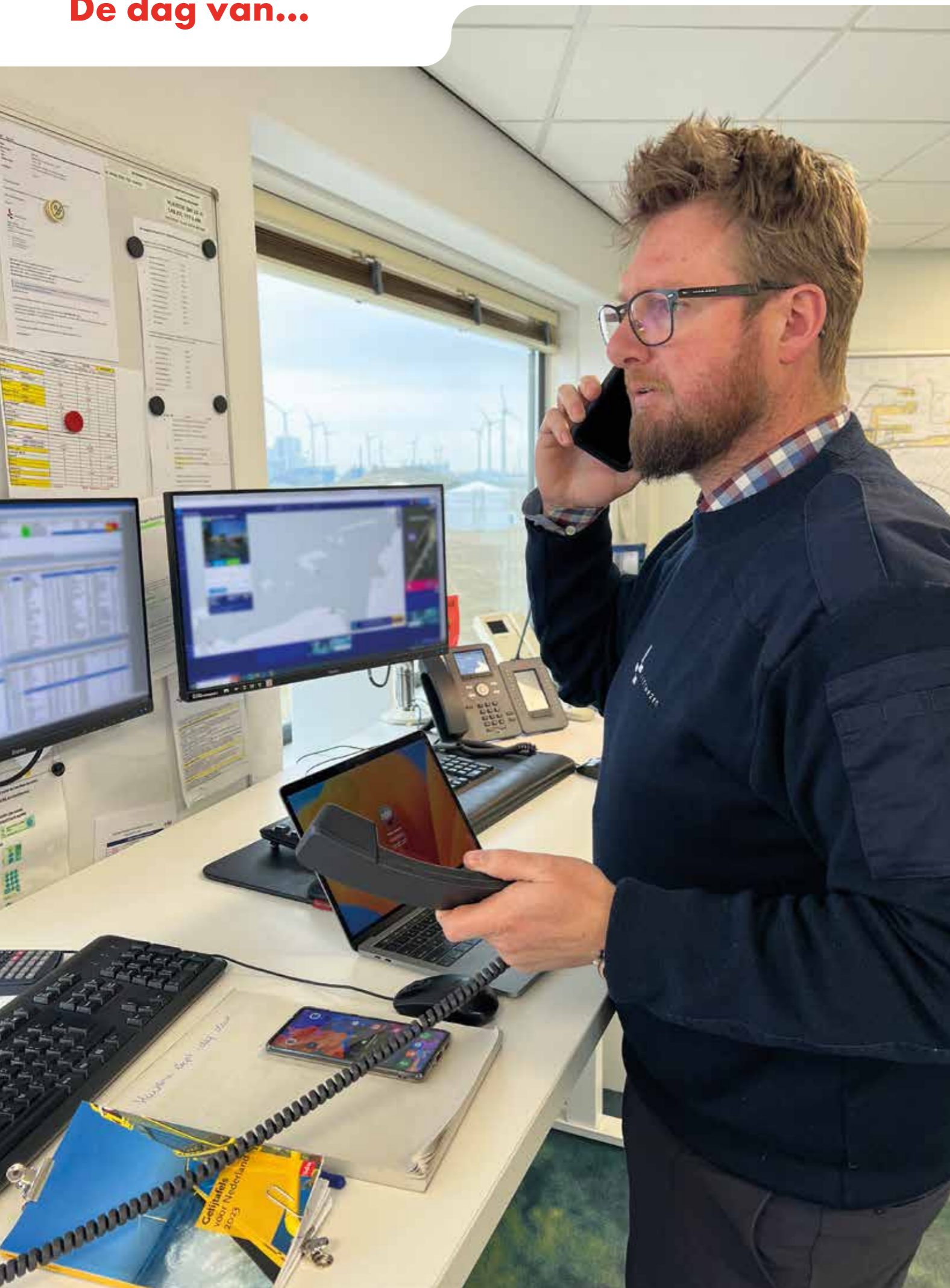
Motorafhaalboten de 'Makreel' en de 'Spiering'.
Foto: Theo de Ruiter



Motorafhaalboot de 'Makreel'. Foto: Kees van der Ende



Motorafhaalboot de 'Makreel' in de Berghaven.



Een dag uit het leven van Harko Coolman

Loodsdienstcoördinator/Gezel (Iodico-gezel) regio Noord

Waarom heb je voor het Loodswezen gekozen?

"Ik werk pas sinds september 2020 bij het Loodswezen maar de organisatie trok me van jongs af aan. Als kind zag ik de schepen van het Loodswezen al varen in de Eemshaven, waar ik vlakbij woonde. Toen ik zelf aan het werk ging in de havens, als teamleider bij de aanvoer van kolen voor energiecentrale RWE, zag ik de tenders opnieuw. Daar wilde ik ook deel van uit maken. Ik ben heel trots dat het is gelukt."

Wat doet een Iodico?

"Als Iodico ben je eigenlijk de spin in het web. Je zorgt ervoor dat de juiste loods op tijd aan boord is van zeeschepen die er een nodig hebben om de haven in of uit te varen. Om dat goed te doen, bestaat mijn werk vooral uit het combineren van veel verschillende soorten informatie. Welke loodsen staan er op de rol, hoeveel IPL's zijn er, kloppen de verwachte aankomst- en vertrektijden, zijn alle tenders beschikbaar of wordt er onderhoud uitgevoerd? Je kijkt ook veel vooruit: worden er later in de week grotere golfhoogtes verwacht, dan moet je tijdig anticiperen en bijvoorbeeld heli-vluchten of haal-meeneem reizen voorbereiden. Hebben we genoeg volledig bevoegde loodsen voor Harlingen beschikbaar?"

Het is de kunst om alles zo te combineren dat je zo efficiënt mogelijk werkt en de tender zoveel mogelijk schepen bedient met één keer uitvaren. Als dat lukt, geeft dat enorm veel voldoening."

Doe je dat aan wal?

"We zijn hier Iodico-gezel. Tot voor kort bereidden we het werk aan wal voor en gingen dan met de tender mee. Aan boord werkten we verder. Sinds een paar maanden is er bij wijze van proef een gezel aanwezig, die tussen 06:00 en 18:00 uur meevaart om ons te ontlasten en de bereikbaarheid van de Iodico's te vergroten. Dat is wel teleurstellend, want dan mis ik het persoonlijke contact met de varende dienst en de loodsen. Na 18:00 uur varen we gelukkig wel mee."

Wat is het leukste aan je werk?

"Het leukste is de combinatie van Iodico en gezel. Het opzetten van je planning, alles rondzetten en uitwerken, communiceren met de zeeschepen, loodsen en tenders. Als je dan zes schepen achter elkaar in twee uur tijd kunt bedienen, is dat echt gaaf. Daarvoor ben je namelijk een halve dag aan het bellen en voorbereiden. Dat we in vergelijking met andere regio's minder loodsen op de rol hebben, maakt het uitdagender om combinaties te maken – ook omdat Harlingen steeds drukker wordt."

Hoe is regio Noord?

"Wij zijn gestationeerd in de Eemshaven en bedienen in totaal drie havens. Harlingen op afstand, Delfzijl en de Eemshaven fysiek als Iodico-gezel. Ons team bestaat uit acht man. We zijn heel hecht en zitten helemaal op één lijn. Dat maakt de samenwerking echt goed. We hebben gemiddeld zeven loodsen op de lat staan."

De Eemshaven heeft zich de afgelopen jaren echt ontwikkeld, als haven en regio. Dat is goed voor de lokale economie en voor Nederland als geheel. Er is veel verkeer vanwege de offshore business, energie supply en overslag. Een van de blikvangers is de nieuwe LNG-terminal. Daar is momenteel weinig traffic. Ook is er een nieuwe veerdienst naar Noorwegen en worden enorme cruiseschepen soms in de haven afgebouwd. Ik vind het fantastisch om bij de bedrijvigheid in de havens betrokken te zijn, al speel ik maar een kleine rol. Het maakt me echt trots."

Hoe ziet jouw toekomst eruit?

"Bij het Loodswezen zit ik echt op mijn plek. Op moment volg ik de opleiding SMBW op Urk om in de toekomst ook op de tender te mogen varen. Dan ben ik op nog meer fronten inzetbaar. Vanuit de organisatie krijg ik alle mogelijkheden daarvoor. Dat is fantastisch."

Naam
Harko Coolman

Geboren
4 november 1982

Woonplaats
Kropswolde, met vrouw en twee kinderen

Hobby's
Tennissen, zeilen, varen, wintersport

Opvallend
In mijn vrije tijd ben ik rijvaardigheidsinstructeur op het TT-circuit in Assen

"Betrokken zijn bij de bedrijvigheid in de havens maakt me echt trots"

Het belang van het Oostgat onderzoek

Wat is de relevantie van het Oostgat, een vaargeul voor de kust van Walcheren, als vaarwater? Om daarop een antwoord te geven, bracht Alexander Kleber op wetenschappelijke wijze alle aspecten van deze kwestie in kaart. De Regionale Loodsencorporatie (RLc) Scheldemonden faciliteerde zijn onderzoek.

“Ik kom mijn hele leven al naar Zeeland voor vakantie en ik heb altijd al een passie gehad voor scheepvaart”, vertelt geograaf Alexander Kleber. “Ik wilde er alles over weten! Op mijn veertiende schreef ik een vragenmail van twintig pagina’s die ik aan alle zeevaart-gerelateerde organisaties in Vlissingen stuurde. Ook naar het Loodswezen. De toenmalige manager operaties Jan-Willem Siewe nam als enige de tijd om alle vragen te beantwoorden. Zo ontstond een band die altijd is gebleven”

Promotieonderzoek

Alexanders passie bracht hem via de Zeevaartschool uiteindelijk naar de Ruhr-Universität Bochum waar hij aardrijkskunde ging studeren. Zijn band met het Loodswezen leidde tot een onderwerp voor zijn promotieonderzoek. “Er is al jarenlang discussie over de relevantie van het Oostgat als toegangsweg tot de Westerschelde. Dat komt onder meer doordat de schepen steeds groter worden, er vragen zijn over de impact van de maritieme industrie op het milieu, en gemeenten en omwonenden die bezorgd zijn over veiligheidsrisico’s. Het was wenselijk om een wetenschappelijk onderzoek hiernaar te doen waarin alle aspecten – nautisch, economisch, toeristisch, ecologisch – werden meegenomen.

Daarmee was dit het perfecte onderwerp voor mij. De RLc Scheldemonden was bereid om het onderzoek te faciliteren.”

Uiteenlopende meningen

Om een compleet plaatje van de situatie te krijgen, sprak Alexander met kapiteins, zeeloodsen, nautische autoriteiten, lokale organisaties, bedrijven, inwoners en toeristen. Ook maakte hij zo’n zeshonderd reizen samen met de zeeloodsen. “Dan zie je ook hoe zeer de meningen uiteenlopen. De gemeente Veere, bijvoorbeeld, maakt zich zorgen dat er steeds grotere schepen zo dicht bij de kust varen, soms met gevaarlijke stoffen aan boord. De loods en kapiteins zeggen dat de route soms uitdagend is, maar wel gebruikt kan worden, afhankelijk van externe omstandigheden. En een deel van de omwonenden vraagt zich af elke gevolgen de scheepvaart heeft voor hun gezondheid en het milieu.”

Wat is de waarde?

Alexander combineerde de data die hij zo verzamelde met een speciaal ontwikkeld model van het brandstof- en tijdverbruik en van de luchtverontreinigende emissies van zeeschepen op basis



van verkeersstatistieken. Op die manier kon hij de nautisch-technische capaciteiten van het Oostgat evalueren en tegelijk de relevantie van de vaargeul voor de regio bepalen vanuit economisch, ecologisch en sociaal oogpunt. “Alles draaide om de vraag: wat is de waarde van het vaarwater? Economisch gezien is die groot. De route door het Oostgat scheelt 24 zeemijl per reis vergeleken met de alternatieve route (zie tekening). Dat betekent een enorme besparing in brandstofkosten, tijd en loodsgelden.

Ook zou je bij gebruik van de alternatieve route 36 nieuwe loods en nodig hebben, vanwege de langere reistijd. Als je kijkt naar milieuaspecten, dan zie je dat er in het Oostgat nooit ernstige ongelukken zijn gebeurd met schadelijke gevolgen. Bovendien bespaart de Oostgat-route jaarlijks meer dan 51.364 ton aan CO₂-emissies in de regio, omdat deze korter is dan de alternatieve route. Uit sociaal oogpunt, tot slot, hoort het vaarwater bij de identiteit van de regio. Toeristen gaven aan dat schepen voor de kust zien varen juist mooi is.”

Conclusies

Na vier jaar onderzoek is Alexanders slotconclusie dat de Oostgat-route moet blijven bestaan omdat het zoveel voordelen oplevert. Maar tegelijkertijd geeft hij het persoonlijke advies: stel grenzen aan de lengte van schepen. “Een wettelijk limiet van 310 meter zou uit veiligheidsoogpunt verstandig zijn. Vanuit logistiek oogpunt zou een advies van maximaal 270 meter beter zijn.”

Niet iedereen is blij met de conclusies, maar de betrokken partijen hebben wel waardering voor het feit dat de kwestie nu objectief van alle kanten is belicht. Discussies horen als het goed is nu tot het verleden. “Wij hebben bewondering voor het gedegen onderzoek van Alexander en onderschrijven het belang van het vaarwater Oostgat voor de scheepvaart”, zegt Bastiaan Bijvank, manager operaties.



Regenboog over de Berghaven

Fotograaf: Reinier Verschoor
registerloods regio Rotterdam-Rijnmond



Bedrijfsfitness: winnen, besparen en fit worden

Wil jij graag aan de slag met jouw gezonde doelen? Van 1 februari t/m 31 maart 2023 zijn het de Bedrijfsfitness Startweken. Dat is sporten met financieel voordeel. Meld je aan tijdens deze actieperiode, dan krijg je een lot cadeau. Met het lot maak je kans op fantastische prijzen, waaronder een citytrip ter waarde van € 500,- met € 250,- zakgeld!



Nieuwsgierig hoe het precies werkt?
Scan de qr-code voor meer informatie (op de portal).

'Close' passing-by

'Close' passing-by in de Maasmond van de CMA CGM Jacques Baade en de APL New Jersey.

Fotograaf: Bernt R. Koning
oud-loods regio Rotterdam-Rijnmond



Geen zicht, wel uitzicht

Fotograaf: Peter Verdoorn
registerloods regio Rotterdam-Rijnmond

Nieuwe studenten opleiding registerloods

Op 30 januari zijn weer 21 nieuwe studenten gestart met de Opleiding tot Registerloods: Master in Maritime Piloting (OTR:MMP). Welkom allemaal bij het Loodswezen en veel succes met de opleiding!



Mist Calandkanaal

Fotograaf: Sebastiaan Schuurman
registerloods regio Rotterdam-Rijnmond

ChatGPT en andere AI

Je hoort er steeds vaker over, kunstmatige intelligentie (AI); machines die in staat zijn op een menselijke manier te denken. Bekende voorbeelden zijn chatbots als bijvoorbeeld Siri, zelfrijdende auto's en de aanbevelingen die je krijgt bij bijvoorbeeld Netflix. Minder bekend wellicht is ChatGPT. Tik een willekeurig verzoek in en deze tool schrijft een tekst voor je. Super handig, maar je moet zelf nog wel controleren of de inhoud van de tekst klopt. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor foto's, afbeeldingen, video's en e-mails. Ze worden steeds vaker gemaakt met behulp van AI. Met goede en minder goede bedoelingen. Profiteer dus van de voordelen, ontdek de mogelijkheden en blijf ook alert!





Het team van 2022

Roparun 2023

Al vanaf de begindagen doen we met het Loodswezen mee aan de Roparun. Ook dit jaar staan we op 27 mei weer, onder de naam Running Rotterdam Pilots, aan de start van het grootste loopevenement van Nederland. Het team kan nog wel versterking gebruiken van: een looper, chauffeurs, assistent catering en een masseur/ fysiotherapeut. Doe jij mee? Scan de qr-code voor meer informatie (op de portal).



Deelnemen garandeert je:

- een unieke ervaring;
- veel plezier;
- weinig slaap;
- een leuk aandenken aan je deelname.

Goed doel

Het is natuurlijk de bedoeling om ook dit jaar weer zo veel mogelijk geld op te halen. Het bestuur van Stichting Roparun kent dit geld toe aan instellingen, goede doelen of projecten die bijdragen aan de missie van Roparun: *'Leven toevoegen aan de dagen, waar vaak geen dagen meer kunnen worden toegevoegd aan het leven'*. Het Loodswezen steunt het team met een mooi bedrag, maar je kunt zelf ook geven via de qr-code.



Faqir Emanuel,
namens team Running Rotterdam Pilots



Gastlessen middelbare en basisscholieren

Houd je binnenkort een praatje op een middelbare of basisschool? Dan kun je gebruik maken van bijgewerkte presentaties en de speciale landingspagina's 'leren over loodsen' en 'later loods worden'. Neem contact op met Yvette Ross voor meer informatie.



Scan de qr-code en bekijk de landingspagina's voor scholieren.