

## Een vergeten jubileum



Het Loodswezen viert met feesten en congressen het 20-jarig bestaan van het geprivatiseerde Loodswezen. Een jubileum met glans want er is veel bereikt. Dit artikel gaat over de periode vóór de verzelfstandiging. Er is tussen het voornemen van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Nelie Kroes in 1983 en het begin van de verzelfstandiging van het Loodswezen in 1988 zoveel gebeurd dat ik het de moeite waard vind daar met een 'Ijmuidense bril' aandacht voor te vragen.

Ik neem u mee terug naar de tweede helft van de jaren zeventig van de vorige eeuw. Op 1 november 1975 werd ik beëdigd als 'loods der tweede klas' in de regio IJmond. Een jaar later

werd ik gekozen als lid van het bestuur van de Vereniging 'De Nederlandse Loods' (VNL) afdeling IJmond en nog een jaar later werd ik secretaris van deze afdeling en lid van het hoofdbestuur (HB) van de VNL. Alle loodsen –op één na- waren in onze regio lid van de VNL. In deze periode was ik op zoek naar de inbreng die ik zou kunnen hebben als vertegenwoordiger van de loodsen.

Als jong loods luisterde ik met belangstelling naar de ervaringen en opvattingen van de oudere loodsen. In die tijd was het voornemen tot het invoeren van tenderbeloodsing in IJmuiden onder gelijktijdige terugtrekking van het zeeloodsvaartuig een hot item dat tot heftige discussies leidde in de loodsenwacht en in het overleg met de 'dienstleiding'. De

loodsen waren formeel ingebed in het overheidsapparaat en gebonden aan de bepalingen van het Ambtenarenreglement. De loodsen in onze regio, allen afkomstig van de Koopvaardij, voelden zich echter geen ambtenaar, maar moesten niet alleen hun wensen ten aanzien van hun rechtspositie, maar ook hun professionele opvattingen inbrengen in ambtelijk overleg. Dit leidde vaak tot spanningen omdat de inbreng van de loodsenvertegenwoordiging door de leiding gewogen werd ten opzichte van de wensen van veel grotere ambtenaren bonden zoals de Abva/Kabo (FNV). De loodsen trokken daardoor te vaak aan het kortste eind. Er was dan ook bij sommige loodsen een houding gegroeid van 'ik vaar mijn eigen bootje en ze bekijken het maar'. Er werd nog wel met waardering gesproken over voormalige VNLbestuurders als Robert Ort (oud-algemeen voorzitter VNL), Nico Dorresteyn en anderen die bijgedragen hadden aan verbetering van de ambtelijke rechtspositie, maar de toekomst bood geen wenkend perspectief. Het weghalen van de loodsboot van zee, maar ook de opkomst van de Verkeersdienst werd door de loodsen als bedreigend ervaren. De leiding van het Loodswezen, inmiddels opgegaan in het Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) leek de positie van de Verkeersdienst te willen versterken ten koste van de loods aan boord. Met de toegenomen mogelijkheden van de radar waren er ook uit de scheepvaartwereld toenemende geluiden dat met toepassing van moderne technologie in de walradarsystemen de noodzaak voor de loods aan boord zou afnemen. De argwaan van de loodsen voor deze ontwikkeling was niet onterecht. Eind jaren '70 nam de leiding van DGSM, het besluit om Verkeersdienstambtenaren bevoegdheden toe te kennen, die nauw verwant waren aan de taak van de loods aan boord. Die bevoegdheden zoals machineorders, roerorders en ankermanoeuvres waren beschreven in 'bijlage E' van het rapport van de Verkeersbegeleidingsdienst. De IJmondse leden van het hoofdbestuur van de VNL, Ed Hendrikse en ondergetekende riepen met spoed een extra vergadering van dit bestuur bijeen om deze bedreigende ontwikkeling te bespreken. Tijdens dit overleg bleek dat een commissie van loodsen in Rijnmond - de Loodstechnische Commissie (LTC)- met 'bijlage E' had ingestemd.

2

Wij waren verbijsterd over deze opstelling van collega-loodsen en hadden het gevoel dat ons beroep te grabbel werd gegooid. Na een in IJmuiden bijeengeroepen vergadering werd een schriftelijk protest ondertekend door alle loodsen, waarbij de lokale leiding werd uitgenodigd zich te verzetten tegen invoering van de gewraakte 'bijlage E'. Bij de overhandiging van de handtekeningen reageerde de regio directeur, M.C. Willemse met de opmerking dat we bij hem aan het verkeerde adres waren en verwees naar het de centrale leiding in Rijswijk (DGSM). Hij was ook niet bereid om ons protest in het directie-overleg in Rijswijk te ondersteunen. Intussen zagen Ed Hendrikse, die voorzitter van de VNL-afdeling IJmond was, en

ondergetekende als vertegenwoordigers van de IJmondse-loodsen zich voor een lastig probleem gesteld. Hoe krijgen we het HB van de VNL zover dat het zich keert tegen het advies van de LTC-Rijnmond over bijlage E?

Ed Hendrikse had inmiddels contact gezocht met de Amsterdamse advocaat mr. Zoetmulder.

Het HB stemde in met een adviesaanvraag aan deze advocaat. Mr. Zoetmulder wist de gemoederen te bedaren met de verklaring aan het HB dat 'bijlage E' slechts een ambtelijk beleidsvoornemen was, een soort oprisping van de centrale leiding van DGSM, die elke wettelijke status ontbeerde. Bovendien werd een uiterst belangrijk gegeven over het hoofd gezien. Namelijk de aansprakelijkheid voor schade en ongevallen.

Ondanks het demotiverend beleid van de leiding van het Loodswezen werd de scheepvaart door onze loodsen punctueel bediend. Anders dan in Rijnmond lagen in onze regio nooit schepen te wachten op een loods.

Het volgende incident liet niet lang op zich wachten. De centrale leiding van DGSM had met steun van de directie van het Loodswezen in IJmuiden bedacht om geulschepen te laten loodsen door een kleine selecte groep loodsen. Deze groep zou een aantal exclusieve privileges krijgen, waaronder een royale rust voor- en na de geulreis. Onze bezwaren tegen deze regeling waren tweërlei: het selecteren van 'selected pilots' voor geulschepen doet geen

recht aan de loodsen die met marginale schepen de sluis moeten passeren. De loodsen vonden

moeilijkheidsgraad en daarmee de vereiste inspanning voor het veilig loodsen van de laatstgenoemde categorie schepen groter. Daarnaast zou door deze maatregel de beurtrol ontregeld worden wat in gewoon Hollands betekent dat de overige loodsen meer schepen zouden moeten varen. De loodsen, ook de beoogde selected pilots, tekenden massaal protest

aan. In verschillende overleggrondes volhardde de leiding in haar voornemen. Daarop besloten

wij het vertrouwen in de directeur en het hoofd operaties op te zeggen.

Het behoeft geen nadere uitleg dat de verhouding tussen de loodsen en de leiding grondig verziekt was. Het aanwijzen van selected pilots was in ieder geval van de baan. De hoofddirecteur Scheepvaart van DGSM, dhr. Eichelsheim, voelde terecht dat daarmee de problemen niet uit de wereld waren en gaf de organisatieadviseur drs. Van der Stok opdracht

om een structurele oplossing te vinden voor de chronische conflictsituatie. Van der Stok hield

gedurende anderhalf jaar uitgebreide consultaties met een groep loodsen, die bestond uit Ed

Hendrikse, Henk van Hartingsveldt, Jan Jonker, Piet van der Klei en ondergetekende. De groep van vijf stelt als voorwaarde vooraf, dat eerst klaarheid moet komen over de juridische en organisatorische positie van de loods. DGSM is de mening toegedaan, dat de directeur de

loodsdienst uitoefent en deze bevoegdheid mandateert of delegeert aan de loods. De loodsen

claimen op grond van de Loodswet 1957 een 'professionele autonomie'.

Van der Stok pendelde regelmatig heen en weer tussen deze groep loodsen, de lokale en de

centrale leiding. Centraal in de gesprekken met de organisatieadviseur stond onze eis dat

voordat er gewerkt kon worden aan verbetering van de relatie loodsen-dienstleiding er overeenstemming diende te zijn over de formeel juridische positie van de loods. Met name Ed

Hendrikse hamerde er op dat de uitoefening van de van de loodstaak aan boord bepaald was

in de (Loods)wet en los stond en hoorde te staan van beïnvloeding door de (ambtelijke) leiding. Met dit gegeven vond de 'groep van vijf' dat de loodsen een aparte plaats – los van het reguliere overleg met de ambtenarenbonden- in de overheidsorganisatie zouden moeten krijgen.

In een finale ontmoeting tussen de groep van vijf, de lokale en centrale leiding van DGSM werd overeenstemming bereikt over 'de formele positie van de loods'. De belangrijkste punten: De loods krijgt zijn bevoegdheid rechtstreeks van de Wetgever. De loods is exclusief

bevoegd tot het geven van adviezen aan kapiteins. De loods is autonoom in de uitoefening van

zijn bevoegdheid. De loods blijft verstoken van dirigerende leiding tijdens de uitoefening van zijn bevoegdheid. Deze vaststelling werd door ons met gejuich begroet. De erkenning door de

leiding van DGSM dat de loods geen normale ambtenaar is die in zijn taakuitoefening orders ontvangt dan wel verantwoording dient af te leggen was de katalysator van belangrijke ontwikkelingen voor alle loodsen in Nederland.

De organisatieadviseur Van der Stok kon na bijna twee jaar van onderzoek en vele gesprekken in het voorjaar van 1983 zijn eindrapport presenteren. Daarin adviseerde hij ondermeer om -los van de ambtelijke overlegstructuur- een Loodsenraad in stellen waarin loodsen de professionele zaken van hun beroepsuitoefening konden bespreken en een uit loodsen bestaande commissie om (bijna)-ongevallen te behandelen. Verder adviseerde hij om

deze nieuwe organen van en voor de loodsen landelijk, in alle regio's, in te voeren.

Een heel belangrijke conclusie van het rapport luidde als volgt: Als de invoering van deze nieuwe structuur voor de loodsen geen verbetering brengt in de relatie loodsen-dienstleiding verdient het aanbeveling *de loodsen te privatiseren*. Eén van de ontvangers van dit rapport was de minister van Verkeer en Waterstaat mw. Neelie Kroes. Het kan geen toeval zijn dat deze minister slechts enkele maanden later haar voornemen tot 'het verzelfstandigen van het

loodsen van zeeschepen, onder gelijktijdige integratie van de Rijks-en havenloodsen in Rotterdam', bekend maakte.

Dit besluit luidde een geheel nieuwe fase in. De adviezen van Van der Stok over een aparte plaats voor de loodsen binnen de overheidsorganisatie gingen in de ijskast. De (meeste) loodsen in de regio IJmond zagen in het besluit van de minister een unieke kans om zich vrij te maken van het ambtelijk juk en zelf hun zaken te gaan regelen. Voordat het zover was moesten er bergen werk verzet worden. Het werd de loodsen snel duidelijk dat het overleg over de verzelfstandiging met de politiek, de overheid en onze zeehavens niet door de

VNL, als belangenbehartiger, gevoerd kon worden. In elke regio richtten de loodsen een nieuwe vereniging op met als belangrijkste doel het overnemen van de loodsdienst van het Rijk. In september 1983 kwamen in café-restaurant 'De Weijman' in Santpoort de loodsen uit

de regio IJmond bijeen voor de oprichtingsvergadering van het 'Loodsengilde Amsterdam-IJmond'. Het enthousiasme voor deze nieuwe uitdaging was voelbaar in het grote aantal

loodsen dat zich had aangemeld als kandidaat-bestuurslid. In het bestuur werden gekozen de

loodsen Henk van Hartingsveldt, Ed Hendrikse, Jan Jonker, Frits Noorbergen en ondergetekende als voorzitter.

De eerste actie van het bestuur was zich te presenteren aan het havenbedrijfsleven. Ons eerste

bezoek gold het bestuur van de Scheepvaart Vereniging Noord in Amsterdam, (tegenwoordig

ORAM). Uit de gevoerde gesprekken bleek dat men te vaak onkundig was over de betekenis

van de loods bij de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het was aan ons

4

om het scheve beeld over de loodsfunctie bij te stellen en zo het vertrouwen te winnen van de

klanten van het Loodswezen.

De verzelfstandiging van het Loodswezen was vooral een landelijke operatie. Dat werd goed

begrepen door de vier Loodsengilden, die zich onder voorzitterschap van John Kluwen verenigden in de Federatie van Verenigde Nederlandse Loodsengilden (FVNL). De Nederlandse loodsen hadden in gezamenlijkheid tien voorwaarden geformuleerd voor onze medewerking aan de verzelfstandiging. Eén van die voorwaarden was het invoeren van het loodsen op afstand (LOA) met een loods achter de radar. Deze voorwaarde had prioriteit en werd met urgentie onder de aandacht van de minister van V&W gebracht. Zij besliste snel en

in 1984 kwam voor het eerst bij 'gestaakt voor kleine schepen' een loods achter de radar op het Havenoperatiecentrum in IJmuiden. Daarmee kwam in één klap een eind aan de strijd van

vele jaren over de vraag wie bevoegd was om via de VHF (loods)adviezen te geven aan kapiteins van zeeschepen. Het was bovendien op het juiste moment. Van te voren was al bekend dat door invoering van tenderbeloodsing met slecht weer meer schepen zonder loods

de beschutte havenmond binnen zouden moeten varen om binnen de pieren de loods aan boord te nemen. Zonder een LOA-loods op het Havenoperatiecentrum zou het binnenpraten van schepen door de 'Verkeersdienst' in de loop der tijd waarschijnlijk gewoonte zijn geworden.

In opdracht van het bestuur van de Federatie van Verenigde Nederlandse Loodsengilden (FVNL) werkte tussen 1983 en 1988 een relatief kleine groep loodsen aan de voorbereiding van de verzelfstandiging. Alle facetten van het te verzelfstandigen loodswezen moesten in kaart gebracht worden. Daartoe werden er drie centrale werkgroepen opgericht met loodsenvertegenwoordigers uit elk van de vier regio's. De centrale werkgroepen werden - toeval of niet- geleid door drie loodsen uit IJmuiden. Een greep uit de zaken die geregeld moesten worden: Het norminkomen van de loods, als zelfstandig ondernemer en daarvan afgeleid het verrichtingstarief per loodsgebied; het vaststellen van het opgebouwd pensioen bij

het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds en het oprichten van het Loodsenpensioenfonds; de overdracht en de te betalen prijs voor schepen en gebouwen; de overgang van het ondersteunend personeel, de opleiding en integratie van haven- en rijksloodsen in Rijnmond,

het ondersteunen van de voorbereiding van de wetgeving, enz., enz. Gelukkig werden we daarbij gesteund door deskundigen, zoals organisatieadviseurs, accountants, een actuariel bureau voor de pensioenen en een notarissenkantoor voor advies over op te richten rechtspersonen. Een heel belangrijke vraag die beantwoord moest worden ging over de hoogte

van de kosten van het Loodswezen. Ondanks intensief overleg met drie departementen: V&W, Binnenlandse Zaken en Financiën bleek het niet mogelijk om een exact beeld te krijgen van de kosten. Om tot een oplossing te komen van alle problemen was de rol van de adviseur van de minister, dhr. Roel van Heusden, onontbeerlijk. Hij was degene die ervoor moest zorgen dat er vaart in het proces bleef door oplossingen te vinden voor de wensen van

de loodsen, de tegenwerking vanuit de overheidsorganisatie en de eisen van de Gemeente Rotterdam. Hij werd daarbij op voortvarende wijze bijgestaan door mr. Hans Nijse, ambtenaar van DGSM en later directeur van de Nederlandse Loodsencorporatie.

De regiovertegenwoordigers in de centrale werkgroepen koppelden terug met hun lokale besturen en probeerden al doende draagvlak te krijgen voor de plannen. Regionaal werden werkgroepen ingesteld van loodsen waarin de plannen van de centrale werkgroepen getoetst

en uitgewerkt werden. Voor de regionale Gildebesturen waren er drie belangrijke opdrachten: maak een nieuw dienstreglement en een winstdelingsreglement en vindt huisvesting voor de nieuwe organisatie.

5

Begin 1987 waren de voorbereidingen zover gevorderd dat er tussen de minister drs. N. Kroes

en het bestuur van de FVNL overleg werd gevoerd over de nog resterende geschilpunten.

Na

drie avonden onderhandelen op het ministerie was er overeenstemming. Er lag een uitstekend

onderhandelingsresultaat dat met behulp van de actuaris en financiële deskundigen met een

positief advies op regionale vergaderingen werd toegelicht aan alle loodsen.

In een afsluitende landelijke vergadering van de VNL moesten de loodsen de vraag beantwoorden of ze konden instemmen met het resultaat en daarmee met de verzelfstandiging

van het Loodswezen. De stemming was ongemeen spannend. Overeenkomstig de statuten van de VNL werd er met een 'gewogen stemverhouding' gewerkt. Dat wil zeggen dat namens

elke afdeling van de VNL gestemd werd volgens het systeem: 10 stemmen voor de eerste honderd loodsen en vervolgens voor elke 20 loodsen meer één stem. In onze regio waren alle

loodsen –op één na- voorstander van de verzelfstandiging. Vlak voor de beslissende stemming

in onze afdeling was de tegenstander op haalreis gestuurd en kon zodoende geen stem uitbrengen.

Met tien stemmen uit onze regio vóór werd de landelijke stemming in positieve zin beslist.

Nadat het parlement twee nieuwe wetten, de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet had

goedgekeurd was de verzelfstandiging op 1 september 1988 een feit. Jan van den Booren

werd de eerste- gekozen- voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond.

Misschien vraag de lezer zich af waar 'Het vergeten jubileum' uit de kop van dit artikel op slaat. Dit heeft betrekking op de vereniging 'Loodsengilde Amsterdam-IJmond'. Op 21 september 2008 was het vijfentwintig jaar geleden dat deze vereniging werd opgericht. Doel van deze vereniging was het overnemen van het Rijksloodswezen in IJmuiden door de loodsen uit onze regio. Dit doel is bereikt.

Ekke Visser, (rijks/register-)loods in de regio Amsterdam-IJmond van 1975 – 2000.

Reageren? Mail naar: [ekkevisser@kpnplanet.nl](mailto:ekkevisser@kpnplanet.nl)



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT  
MEVROUW DRS. N. SMIT-KROES

nodigt u hierbij uit voor een bijeenkomst ter gelegenheid van de verzelfstandiging van het loodsen van zeeschepen met ingang van 1 september 1988.

De bijeenkomst vindt plaats aan boord van M.S. Pieter Caland van de Spido, dat voor deze gelegenheid zal zijn afgemeerd aan de Leuvenhaven in Rotterdam ter hoogte van "De Boeg", op donderdag 15 september 1988.

Samenkomst van de genodigden vanaf 15.45 uur aan boord van M.S. Pieter Caland (voor routekaartje zie achterzijde).

U wordt vriendelijk verzocht de bijgesloten antwoordkaart volledig ingevuld vóór 10 september 1988 terug te zenden.

Deze uitnodiging geldt voor één persoon.