



Nota Aanpassing functie loodsdienst- en rededienstplanner

LOODSWEZEN dab

v. 20201021



Vlaanderen
is maritiem

1. Inleiding

De functie van loodsdiensplanner en rededienstplanner (loodsdienstcoördinator/rededienstcoördinator) is overheen de jaren hard veranderd. Onderstaand document geeft een overzicht van de evolutie die de functie heeft doorgemaakt. Daarnaast volgt een nieuw voorstel voor deze functie om de werking ervan te optimaliseren en naar een niveau hoger te tillen als antwoord op de gewijzigde evoluties.

2. Loodsdienstplanner

2.1. Evolutie functie

De inzet van de loodsen is doorheen de jaren verscherpt en het aantal parameters waarmee rekening moet gehouden worden voor de planning zijn gestegen.

Zo is er sinds de invoering van de SWATH-beloodsing een golfhoogte opgelegd waarna het niet meer mogelijk is om schepen te bemannen. Deze norm vergt een grotere denkoefening van de loodsdiensplanner om proactief in te schatten of een loods nog kan uitgestuurd worden of niet rekening houdend met meteo, aanbod aan schepen, ...

Daarnaast zijn er sinds de invoering van het arbeidsreglement en correcte arbeids- en rusttijden veel meer bijkomende parameters waarmee de planner rekening moet houden bij de inzet van de loodsen.

Sinds enkele jaren streeft het Loodswezen ook naar een optimalere inzet van de loodsen. Dit vergt echter een des te efficiëntere planning om het aanbod aan schepen verwerkt te krijgen (met een soms kleiner personeelsbestand). Verder op voorhand plannen is hierbij noodzakelijk. Daarnaast zijn er verschillende alternatieven ontwikkeld die gebruikt kunnen worden bij een nakend tekort aan loodsen (multivalente loodsen, bijspring, stand-by, billijke verdeling, ...). Vermits hier afspraken met andere actoren moeten gemaakt worden, vereist dit een planning die veel verder op voorhand moet worden vastgelegd en veel meer acties vereisen om deze alternatieven vastgelegd en uitgewerkt te krijgen.

De planning moet gebeuren in een snel veranderde context (bv. sluisen die gestremd kunnen worden, werken aan bruggen, meteo, ...) en conform opgelegde (bv. prioritering afhandeling scheepvaart, LNG-procedures, veiligheidsprocedures, 2 loodsen, windmolentransporten, ...) of uitgebreide complexe procedures (dienst- en beurtregeling loodsen, ...)

Ook het loodsentransport naar het schip kent een verregaande evolutie. De congestie op de Vlaamse wegen zorgt ervoor dat loodsen (soms) vroeger moeten uitgestuurd worden, de loodsdiensplanner alternatieven moet voorzien als de loods vastzit in het verkeer om te vermijden dat hierdoor het scheepvaartverkeer ook geblokkeerd geraakt.

In en rond Antwerpen stelt deze problematiek zich het hardst. Door de verhuis van het Loodswezen naar linkeroever is het vervoersplan aangepast waardoor loodsen zich niet meer naar het centrum van Antwerpen moeten begeven maar naar punten buiten het centrum. Hierdoor ontstaan er meerdere punten vanwaar loodsen kunnen opgepikt worden waardoor meerdere combinaties in de

vervoersplanning moeten gemaakt worden. Daarnaast ontstaat hierdoor ook meer Scheldekrusend verkeer, daar waar net de toegangswegen dichtslibben in en rond Antwerpen en de planning continu in de war brengen. Tenslotte is het Loodswezen ook van start gegaan met watertransport van loodsen om deels tegemoet te komen aan de verkeerscongestie. Dit is echter nog niet op elk moment mogelijk en vergt een correcte inschatting van de planner.

Loodsdienstplanners werken voornamelijk in het Loodswezen Informatie Systeem dewelke uitgegroeid is tot een uitgebreid plannings- en managementsysteem waar veel meer gegevens in kunnen opgeslagen en verwerkt worden. Dit vergt veel administratieve handelingen van de loodsdienstplanner (ingeven van allerhande tijdstippen, correct registreren van oponthouden, het opvolgen van logistiek materiaal,...) en opvolging (gewijzigde sluisplanning, observatie Qastor, ...) daar waar er vroeger minder info beschikbaar was en/of veel telefonisch gebeurde.

Tenslotte zijn er ook kleine taken aan het takenpakket toegevoegd zoals het inplannen en laten vervoeren van de Full SNMS toestellen zodat deze beschikbaar zijn voor de juiste loods op het juiste schip.

2.2. Werklastmeting

Bovenstaande evoluties komen ook tot uiting in een werklastmeting die gedurende 3 weken werd uitgevoerd bij de loodsdienstplanners.

De hoofdactiviteit 'plannen van loodsen' vergt het meeste tijd. Het aantal parameters, die regelmatig wijzigen, waarbij rekening moet gehouden worden bij de planning zorgen ervoor dat 41% van hun tijd gaat naar deze hoofdactiviteit.

De hoofdactiviteiten 'regelen van vervoer' en 'informatie verzamelen/overleg plegen op initiatief lodico' beslagen respectievelijk 18% en 17% van hun tijd. De problematiek omtrent de verkeerscongestie en de combinatie van water- en landvervoer dragen hiertoe bij. Het bekomen van informatie van verschillende ketenactoren (sluisplanning, havendiensten,...) om nadien intern verder in overleg te gaan met chefloodsen, collega lodico's, loodsen behelst ook een grote tijdsbesteding en toont aan dat de complexiteit van de job is geëvolueerd.

2.3. Persoonsgebonden competenties

Overheen de jaren zijn ook de persoonsgebonden competenties die wij van een loodsdienstplanner verwachten mee geëvolueerd. Naast plannen en organiseren verwachten wij dat de planner de situatie met veelheid aan informatie goed kan analyseren, flexibel de planning kan aanpassen, handelt in overeenstemming met de belangen van de organisatie en deze belangen ook bewaart en verdedigt bij bijkomende druk vanuit collega's.

3. Rededienstplanner

3.1. Evolutie functie

De planning van de rededienst te Vlissingen is overheen de jaren geëvolueerd waarbij een goede planning, met extra parameters, des te belangrijker is geworden.

Het verkeersbeeld op Vlissingen Rede is doorheen de jaren veranderd. Enerzijds zijn de schepen sneller geworden waardoor de wissel op Vlissingen Rede goed moet ingepland worden en de redeboot, met loods, op het juiste moment op de juiste plaats moet zijn voor de loodswissel.

Daarnaast is de schaalvergroting in de scheepvaart toegenomen. Dit heeft als gevolg dat er veel meer grotere schepen van loods moeten wisselen op Vlissingen Rede en dat de nodige afstand of marge moet gecreëerd worden tussen de (grotere) schepen. Daarnaast moet er voor bepaalde schepen (340+) een aparte redeboot uitgestuurd worden. Deze redeboot kan dan niet gebruikt worden voor andere taken waardoor er minder flexibiliteit in de planning is.

Het verkeersbeeld in het kruisgebied Vlissingen Rede is toegenomen, meer schepen moeten van loods wisselen en daarnaast zijn vele van deze schepen sneller of groter als voorheen.

De planning van een rededienstplanner moet ervoor zorgen dat deze loodswissels mooi opgelijnd worden. Hun planning heeft in een latere fase immers invloed op het verkeersbeeld te Vlissingen Rede. Hierbij moet veiligheid in het kruisgebied centraal staan, gecombineerd met vlotte loodswissels.

De rededienstplanner moet zodus ver vooruit denken en loodsen combineren op redeboten om achtereenvolgens alle verschillende schepen te kunnen bemannen met de beschikbare redeboten.

Sinds 2019 moet de rededienstplanner ook redevervoer voorzien naar Everingen/Breskens/Terneuzen. Dit zijn langere trajecten waardoor de redeboot gedurende deze tijd niet kan gebruikt worden voor de 'gewone' loodswissels op Vlissingen Rede. Het feit dat men op dit moment 1 redeboot minder ter beschikking heeft, vergt ook een goede proactieve planning van de rededienstplanner.

3.2. Persoonsgebonden competenties

Overheen de jaren zijn ook de persoonsgebonden competenties die wij van een rededienstplanner verwachten mee geëvolueerd. Naast plannen en organiseren verwachten wij dat de planner de situatie met veelheid aan informatie goed kan analyseren, flexibel de planning kan aanpassen, niet voor de hand liggende beslissingen durft nemen, handelt in overeenstemming met de belangen van de organisatie en deze belangen ook bewaart en verdedigt bij bijkomende druk vanuit collega's.

4. Voorstel

4.1. Functiebeschrijving

De functiebeschrijving werd onder de loupe genomen en aangepast aan de hierboven beschreven nieuwe evolutie. Beide functiebeschrijvingen gaan als bijlage 1 bij dit document.

4.2. Opleiding

Het opleidingstraject voor nieuwe personeelsleden wordt geïntensifieerd. Het aantal te volgen theoretische lessen worden structureel vastgelegd, met evaluatiemomenten op gezette tijdstippen.

Naar aanleiding van de complexiteit van de functie en de intensifiëring van de opleiding zal de proeftijd verlengd worden van 6 naar 9 maanden. Hierdoor krijgen nieuwe collega's meer tijd om de (geëvolueerde) functie onder de knie te krijgen.

De opleidingsleidraad gaat als bijlage 2.

4.3. Verloning

4.3.1. Geschiedenis

In 2003 werd het toenmalige PIP/PEP van het Loodswezen goedgekeurd door de vakbonden in het BOC 6.2. en later door de toenmalige minister van Mobiliteit. In het PIP/PEP werd een upgrading voorzien voor loodsdienst- en rededienstplanners van niveau D naar niveau C (C131).

In 2004 kwam echter het bericht van het toenmalige kabinet Ambtenarenzaken dat de toekenning van nieuwe salarisschalen de bevoegdheid is van de minister van Ambtenarenzaken. Er werd een principiële goedkeuring gegeven aan het PIP/PEP door de minister van Ambtenarenzaken maar er werd geen expliciet akkoord verleend over een upgrading naar C131. Elke aanpassing van salarisschalen moest bekeken worden in het kader van het nieuwe beloningsbeleid. Er werden geen aanpassingen gedaan zolang hierover met de vakbonden geen consensus werd bereikt.

Naar aanleiding hiervan werd de competentieproef voor lodico aangepast naar C11 (zie protocol 208.657 inclusief opmerkingen vakbond-overheid).

In de jaren nadien brachten de vakbonden de vraag naar een C131 jaarlijks ter tafel. Telkenmale, werd in overleg met Ambtenarenzaken, verwezen naar de lopende functieclassificatie en het vernieuwde verloningsbeleid.

4.3.2. Voorstel

De loodsdienst- en rededienstplanners zijn momenteel tewerkgesteld in de graad van medewerker met de bijhorende salarisschalen C11.

De loodsdienst- en rededienstplanners (functie teamplanner) zijn momenteel tewerkgesteld in de graad van hoofdmedewerker met de bijhorende salarisschalen C21.

Voorgaande functies worden, gelet op bovenstaande geschetste evolutie en aanpassing van de functie, ingeschaald in de salarisschaal C13 en C23 (te creëren).

Bij wijze van overgangsmaatregel zullen de reeds in dienst zijnde loodsdienst- en rededienstplanners in de functionele loopbaan ingeschaald worden met behoud van de verworven anciënniteiten. In voorkomend geval gebeurt de inschakeling op de overeenkomstige trap van de functionele loopbaan (cfr. Art VI 59 §3).

De totale kostprijs berekening, inclusief berekening van onderstaande compenserende maatregelen gaan in bijlage 3.

5. Compenserende maatregelen

5.1. Bijspring loodsdienst- en rededienstplanners

Teneinde de continuïteit van de dienstverlening te verhogen zal er gewerkt worden met bijspring loodsdienst- of rededienstplanners die opgeleid worden op 2 standplaatsen. Indien door omstandigheden de stoel niet kan bezet worden door collega's uit de standplaats kan een bijkomende buffer van bijspring loodsdienst- of rededienstplanners aangesproken worden om de stoel te bezetten.

Collega's die nieuw aangeworven worden, zullen een vaste standplaats krijgen maar moeten automatisch 1 bijkomende werkplaats kiezen waarvoor zij opgeleid worden en waar ze later kunnen inspringen.

De huidige collega's die na 1 oktober 2015 aangeworven of gemuteerd zijn als loodsdienst- of rededienstplanner te Vlissingen zullen opgeleid worden voor de andere stoel loodsdienst/rededienst te Vlissingen waarna zij ook inzetbaar zijn op de andere stoel.

De resterende huidige collega's mogen zich op vrijwillige basis kandidaat stellen als bijspring loodsdienst- of rededienstplanner waarna zij ook opgeleid en inzetbaar worden in de andere standplaats.

De uitwerking van de maatregel gaat in bijlage 4.

5.2. Project auto adaptive dispatching operationeel personeelstransport

Tegen medio 2020 zal er een nieuwe planningstool ontwikkeld worden die zowel het landtransport als het watertransport moet omvatten. De planningstool zal betrekking hebben op het transport van het operationeel personeel (dus niet enkel loodsen, maar ook loodsdienstplanners, VBS loodsen, ...) en moet op alle locaties toepasbaar zijn (mits randvoorwaarden per locatie).

De term 'auto adaptive' houdt in dat de planningstool de planning en routesuggesties zal bijwerken i.f.v. de gewijzigde verkeerssituatie of bijkomende input van de lodico (vertreklocatie, bestemming & tijdstip).

Door het lanceren van deze tool zal het transport over land en water zo optimaal mogelijk georganiseerd worden. Er wordt verwacht dat het aantal ingezette taxi's en kilometers zal dalen door een optimalere planning.

De uitwerking hiervan gaat in bijlage 5.