



Nederlands Loodswezen

# JAARVERSLAG 2020

# INHOUDSOPGAVE

<b>Voorwoord</b>	<b>2</b>
<b>2020 in een oogopslag</b>	<b>4</b>
<b>Profiel</b>	<b>8</b>
<b>Governance</b>	<b>12</b>
<b>Toekomstbestendige en toonaangevende loodsdienst</b>	<b>17</b>
Kwaliteit van de organisatie	17
Actief investeren in kennis en kunde	19
Bouwen aan de innovaties van morgen	19
<b>Een loodsdienstverlening die de keten versterkt</b>	<b>20</b>
Optimale inzetbaarheid en beschikbaarheid	20
Investeren in duurzame beloodsings- en ondersteunende middelen	22
Informatie-uitwisseling en communicatie	24
Kwaliteit van de dienstverlening	25
<b>Gewaardeerde gesprekspartner en adviseur</b>	<b>32</b>
Tevredenheidsonderzoek onder stakeholders	32
Stakeholdermanagement	34
<b>Risicobeheer</b>	<b>39</b>
In control-verklaring	51
<b>Verslag van de RvC</b>	<b>53</b>
<b>Financieel verslag</b>	<b>57</b>
Resultaten 2020	58
Verwachtingen voor 2021	61
<b>Jaarrekening 2020</b>	<b>65</b>
Overzicht vermogen per 31 december 2020	66
Exploitatierkening over 2020	67
Kasstroomoverzicht van de middelen 2020	68
Toelichting kasstroomoverzicht	76
<b>Toelichting op het vermogen en de exploitatierkening</b>	<b>76</b>
<b>Overige gegevens</b>	<b>106</b>
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	107
Bijlage materiële thema's	111
Begrippenlijst	113
<b>Colofon</b>	<b>115</b>

Coverfoto: Rein Nieuwenhuizen

# VOORWOORD

Voor het Loodswezen is doorgaans geen zee te hoog. Maar de ongekende golven van de covid-19-pandemie maakten 2020 in alle opzichten bijzonder. Het virus had een grote weerslag op de loodsdienstverlening. Toch hebben we samen met onze publieke en private partners, de toegankelijkheid van de Nederlandse zeehavens, 24/7, gegarandeerd.

## LOODSEN EN MEDEWERKERS GEZOND HOUDEN

De pandemie vroeg om ingrijpende maatregelen in onze processen. Dat stelde ons coronacrisisteam voor een stevige uitdaging. Dagelijks stond het team klaar om alle vragen op te pakken. Met de regio's maakten we afspraken en in nauw overleg zijn de maatregelen en aanbevelingen goed op elkaar afgestemd. Op die manier zijn we erin geslaagd de gezondheid en veiligheid van de loodsen en medewerkers te garanderen.

## DIP DOOR PANDEMIE

Het covid-19-virus zorgde in 2020 voor een behoorlijke dip in het aantal geloodste scheepsreizen en de omzet. Na de zomer zagen we enig herstel maar de activiteiten bleven achter op de oorspronkelijke ramingen. Uiteindelijk werden er 90.170 reizen geloodst en kwam de omzet uit op bijna € 207 miljoen. Dat was qua aantal geloodste scheepsreizen 6,2% en qua omzet 6,5% minder dan oorspronkelijk begroot.

## OPSTAP NAAR DE TOEKOMST

Dankzij een goede verstandhouding en sterk onderling vertrouwen is het gelukt om in deze moeilijke tijd de dienstverlening 24 uur per dag, 7 dagen per week door te laten gaan. Daarvoor ben ik iedereen binnen het Loodswezen zeer erkentelijk. Maar ook al onze stakeholders en partijen waarmee wij dagelijks contact hebben verdienen onze dank. De samenwerking in het afgelopen jaar was bijzonder constructief. Er was bij alle betrokkenen veel flexibiliteit, pragmatisme en zorg voor elkaars veiligheid en gezondheid.

**"PILOT BUSINESS IS  
PEOPLE BUSINESS"**

*'Pilot business is people business'*, dat bleek maar weer eens in 2020! Ik werd me daardoor extra bewust van het belang van het goed onderhouden van relaties en het gezamenlijk vinden van oplossingen voor problemen. Ook al lopen de belangen van diverse partijen soms uiteen: alleen ga je misschien sneller, maar samen kom je verder!



De constructieve samenwerking in 2020 vormt een mooie opstap naar de toekomst. Want als het ons lukt om zo goed samen te werken onder zulke lastige omstandigheden, lukt dat ons zeker als alles straks weer 'normaal' is. Mijn drive voor 2021 is dan ook om de positieve en uitgebreide samenwerking met alle betrokken partijen verder te versterken.

**Joost Mulder**

Voorzitter Nederlandse Loodscorporatie

## OVER DIT VERSLAG

Met plezier bieden wij u ons digitale jaarverslag over 2020 aan. In dit verslag vertellen we u graag hoe Nederlands Loodswezen erin slaagde ook in het gedenkwaardige coronajaar een toonaangevende organisatie te zijn én blijven. Dat doen we, net als vorig jaar, aan de hand van onze drie belangrijkste strategische thema's. We laten zien hoe onze loodsdienstverlening de keten versterkt, wat de kwaliteit is van onze dienstverlening en hoe we een belangrijke bijdrage leveren aan de nautische veiligheid. Tot slot vertellen we u meer over de manier waarop we samenwerken met onze stakeholders, in nauwe dialoog met elkaar.

Ons werk wordt tastbaar en zichtbaar in de foto's die u in dit jaarverslag vindt. Het zijn onze eigen loodsen en medewerkers die ze maakten. De foto's tonen hun betrokkenheid en trots om dit bijzondere werk, dag in dag uit te mogen uitvoeren. De foto's in het jaarverslag 2020 zijn gemaakt door: Ruben de Boer, Hans ten Bos, Robert Paul van de Graaf, Remco Hesse, Maurice Jacobs, Bart Kerklaan, Erik de Louwere, Arno Muijskens, Rein Nieuwenhuis, Sebastiaan Schuurman, Marco Simonatti, Harry Tabak, Mark Verschoor en Arnoud Vooijs.

# 2020 IN EEN OOGOPSLAG

**2020 was een jaar van onzekerheid. Naast de covid-19-crisis, was er veel onduidelijkheid over de Brexit en de gevolgen van het nieuwe loodsplichtstelsel. Nog onbekend is hoeveel kapiteins bereid en in staat zijn om het benodigde Pilot Exception Certificate (PEC) te halen. Al die onzekerheden hadden hun weerslag op de raming van het aantal te loodsen scheepsreizen en het tariefvoorstel voor 2021.**

## COVID-19 EN DE GELOODSTE SCHEEPSREIZEN

Toen begin 2020 de eerste tekenen van de covid-19-crisis zichtbaar werden, zagen we in de havens al snel een daling van de activiteiten. In april van het verslagjaar bogen we ons over de gevolgen. Niemand had ervaring met een crisis als deze. Op basis van vier scenario's van het Centraal Planbureau maakten we een forecast die uitkwam op een geschatte daling van reizen en omzet van 11,5%. Al vrij snel bleek de daling echter mee te vallen. De goederenbeweging waarvan het Loodswezen afhankelijk is, vertoonde een relatief milde krimp. Uiteindelijk kwamen we uit op 90.170 geloodste scheepsreizen. Tegenover 96.139 begroot voor 2020 en 95.409 over 2019. Daarmee lag de realisatie zo'n 6,2% onder de begroting en 5,5% onder de realisatie van 2019. De bruto-omzet over 2020 bedroeg € 207 miljoen, ongeveer 6,5% lager dan begroot en 3,5% lager dan over 2019.

## GEZONDHEID VOOROP

Het covid-19-virus had grote invloed op onze werkzaamheden. We richtten een coronacrisisteam in om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zowel aan de wal als op het water. Besmettingen wilden we voorkomen of op zijn minst beperken, de gezondheid van onze loodsen en medewerkers stond steeds voorop. Daarom pasten we onze werkwijzen en procedures aan, volgens het advies van het RIVM.

**“ DE GEZONDHEID VAN ONZE LOODSEN EN MEDEWERKERS  
STOND STEEDS VOOROP ”**

- NANCY VAN DER DRIFT, MANAGER HUMAN RESOURCES

Loodsen en medewerkers hielden we voortdurend op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen. Doordat er al veel voorbereidingen waren getroffen voor het werken via de cloud verliep de overstap naar thuiswerken voor kantoormedewerkers soepel. Voor de groep continumedewerkers gingen de normale werkzaamheden op locatie ondanks alles gewoon door. Aan boord van de te loodsen schepen en onze eigen schepen hebben we alles gedaan om te voorkomen dat loodsen en scheepsbemanningen besmet werden. Voor de loodsen betekende dit dat zij soms hun werk in beschermende kleding aan boord van het schip moesten doen. Ook schepen waar het virus aan boord heerste, hebben we veilig naar de haven gebracht. Onze loodsen en medewerkers toonden daarbij te beschikken over veel flexibiliteit en hebben zich goed aangepast aan de nieuwe situatie.

## WET ACTUALISATIE MARKTTOEZICHT REGISTERLOODSEN

Met de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen wordt het markttoezicht op het Loodswezen herzien. Het Loodswezen is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Na advies van de Raad van State heeft er constructief overleg tussen het Loodswezen en het ministerie plaatsgevonden. Dit leidde vervolgens tot een aanpassing van het wetsvoorstel dat in april 2021 is behandeld door de Tweede Kamer. De voorziene ingangsdatum van de nieuwe wet schuift daarmee op naar 1 januari 2022. Dit betekent dat het Tariefvoorstel 2023 als eerste wordt gebaseerd op de nieuwe wet.

## LOODSPLICHT NIEUWE STIJL

Op 1 januari 2021 is het nieuwe loodsplichtstelsel in gegaan. Een uitzondering is de regio Scheldemonden. Naar verwachting wordt het stelsel hier in 2022 ingevoerd. Kapiteins krijgen in de nieuwe situatie meer mogelijkheden om zonder loods de haven in en uit te varen. Nog onbekend is hoeveel kapiteins het Pilot Exception Certificate (PEC) willen en/of kunnen halen. De gevolgen voor het Loodswezen zijn nog niet duidelijk. Samen met alle havenautoriteiten hebben de betreffende regio's in 2020 voorbereidingen getroffen voor de start van de nieuwe PEC-opleiding en het vormgeven van de PEC-examens nieuwe stijl.

## LOODSENOPLEIDING OTR:MMP GAAT DOOR

Om de continuïteit van de loodsdienstverlening te kunnen waarborgen is het belangrijk dat er voldoende loodsen worden opgeleid. De opleiding tot registerloods (OTR:MMP) kon met veel inspanningen en aanpassingen in 2020, ondanks covid-19 toch doorgaan. Zo hebben we scheidingswanden aangebracht op instructievaartuigen. Ook werd het aantal stages teruggebracht en konden de toekomstige loodsen meer tijd doorbrengen in de simulator en meer lessen online volgen. Gelukkig was het nog wel mogelijk om mee te varen aan boord van zeeschepen. Zo hebben de studenten toch de benodigde praktijkervaring met het daadwerkelijke loodsen opgedaan.

## BELEIDSPLAN NEDERLANDSE LOODSENCORPORATIE

Op basis van het Missie, Visie en Strategie Loodswezen ontwikkelden de Nederlandse Loodsencorporatie (NLc), Nederlands Loodswezen B.V. en de RLC's een beleidsplan voor de jaren 2021-2025. In dit publieke jaarverslag worden de pijlers uit dit beleidsplan gebruikt om de doelstellingen en de ontwikkelingen verder toe te lichten.

## BIJDRAGE AAN INTERNATIONALE WETGEVING VTS

De NLc droeg via de International Association of Lighthouse Authorities (IALA) praktijkkennis aan voor nieuwe internationale wetgeving rondom VTS (Vessel Traffic Services), ofwel informatieverstrekking voor schepen vanaf de wal. Een nieuwe resolutie van de International Maritime Organization (IMO) hierover verschijnt naar verwachting in 2021. Deze zorgt ook in de toekomst voor een goede rolverdeling tussen loodsen aan boord en de informatieverstrekking vanaf de wal. Samen met de International Harbor Masters Association (IHMA) is de NLc begin 2020 gestart met het herzien van de hoogst bovenliggende IALA guideline ten aanzien van VTS.

## VERBETERING DIENSTVERLENING

Het op een hoog peil houden van de dienstverlening heeft onze voortdurende aandacht. Met ons klanttevredenheidsonderzoek meten we hoe klanten onze dienstverlening ervaren. Dit onderzoek hebben we in 2020 in een andere vorm uitgevoerd. De uitkomsten zetten wij om in concrete acties waarmee we onze dienstverlening kunnen verbeteren.

## KERNGEGEVENS NEDERLANDS LOODSWEZEN 2020

Tabel kerngegevens	2020	2019
<b>Totaal aantal geloodste scheepsreizen</b>	<b>90.170</b>	<b>95.880</b>
Verdeling: aantal Wetschepen	81.264	86.430
Verdeling: aantal Scheldevaart	8.906	9.450
Verdeling aantal regio Noord	2.612	3.404
Verdeling aantal regio Amsterdam - IJmond	12.757	14.191
Verdeling aantal regio Rotterdam - Rijnmond	55.237	57.492
Verdeling aantal regio Scheldemonden	19.564	20.793
<b>Omzet totaal (x € 1.000)</b>	<b>198.884</b>	<b>205.014</b>
<b>Resultaat (x € 1.000)</b>	<b>-3.186</b>	<b>-1.996</b>
<b>Gemiddeld aantal registerloodsen (in FTE)</b>		
Regio Noord	18,92	18,83
Regio Amsterdam - IJmond	64,75	62,92
Regio Rotterdam - Rijnmond	207,65	204,27
Regio Scheldemonden	157,50	154,23
<b>Totaal</b>	<b>448,82</b>	<b>440,25</b>
<b>Gemiddeld aantal medewerkers (in FTE)</b>		
In dienst	421,50	417,35
Flexibele schil	36,56	38,24
<b>Totaal</b>	<b>458,06</b>	<b>455,59</b>
<b>Investerings (x € 1.000)</b>	9.168	8.265
<b>Capital base (x € 1.000)</b>	108.109	114.836
<b>Current ratio</b>	2,45	2,14
<b>Solvabiliteitsratio</b>	39,0%	35,0%

## TARIEFVOORSTEL 2021

Na constructief overleg met alle betrokken sectorpartijen heeft het Loodswezen in het najaar van 2020 een tariefvoorstel voor het jaar 2021 verstuurd naar de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Wij vinden het belangrijk om de tariefstijging zo laag mogelijk te houden. De tegenvallende resultaten door de pandemie hebben we in 2020 zelf opgevangen. Daarnaast hebben we op onze begroting voor 2021 de kostenposten kritisch onder de loep genomen. Zonder natuurlijk onze dienstverlening in gevaar te brengen. Uiteindelijk heeft de ACM het tariefbesluit voor 2021 genomen en volgens ons voorstel de loodsgeldtarieven met 3,41% verhoogd.

### "BREED GEDRAGEN TARIEFVOORSTEL"

"Het verloop van de procedure voor het Tariefvoorstel 2021 is een schoolvoorbeeld van een goed samenspel tussen alle stakeholders: toezichthouder, afnemers en aanbieder. Door onderling begrip en een goed overleg tijdens de consultatie kon er uiteindelijk een breed gedragen voorstel worden gedaan."

**Wino Dorst, Financiën en Controlling**

## VOORUITBLIK 2021

Het 24/7-toegankelijk houden van de zeehavens vraagt ook in 2021 – door de voortdurende pandemie – extra inspanningen van ons. De gezondheid van onze loodsen en medewerkers staat daarbij voorop. Vanzelfsprekend houden we ook rekening met de gezondheid van de scheepsbemanningen van de te loodsen schepen.

We zijn heel benieuwd hoe het aantal scheepsbewegingen zich in de zeehavens van Nederland gaat ontwikkelen. Wij zien de laatste jaren steeds meer elementen die de markt onvoorspelbaarder maken. Denk aan Brexit, Loodsplicht Nieuwe Stijl, de covid-19-pandemie. Als organisatie moeten we voorbereid zijn op veranderingen. Geen schip moet op ons te hoeven wachten.

Onze informatie moet betrouwbaar en integer zijn. Een datastrategie die betrouwbare informatie levert, is niet alleen voor ons van groot belang, maar ook voor onze ketenpartners in de haven. In 2021 gaan we verder met het optimaliseren van de datastrategie voor ons primaire proces.

Naar verwachting neemt de Tweede Kamer in het voorjaar de nieuwe Loodsenwet ('Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen') aan.

Het Klanttevredenheidsonderzoek dat we in 2020 hebben gehouden, krijgt in 2021 een vervolg. De resultaten van dit onderzoek waren zeer positief. Toch willen we op basis van de uitkomsten onze dienstverlening nog verder verbeteren. De focus ligt daarbij op een betere weergave van geregistreerde en afgehandelde klachten en optimaliseren van indicatoren voor de tijdigheid van de dienstverlening.

Wij zien de komende jaren een uitdaging op ons af komen om voldoende zeevarenden aan ons te binden. Daarom laten we ons in 2021 weer nadrukkelijk zien op de arbeidsmarkt. We hopen daarmee voldoende jonge mensen te kunnen interesseren voor het prachtige werk van het Loodswezen.





# PROFIEL

Foto: Arno Muijskens

# OVER NEDERLANDS LOODSWEZEN

Nederlands Loodswezen is een zelfstandige organisatie die werkt in het belang van het publiek. Onze hoofdtak is het loodsen van zeeschepen van en naar alle Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde. Zo dragen wij bij aan de veiligheid van schip en bemanning, het economisch succes van de havens en de bescherming van publieke veiligheidsbelangen die gepaard gaan met maritiem zeetransport. Het aanbieden van de loodsdiensten is voorbehouden aan registerloodsen. De ACM ziet toe op de prijsontwikkeling van onze dienstverlening en stelt jaarlijks de tarieven vast.

## MISSIE, VISIE, STRATEGIE

In 2019 is één missie, visie en strategie geformuleerd voor Nederlands Loodswezen. Het gaat hier om een aantal entiteiten, met verschillende taken, die samen zorgdragen voor de loodsdienst in Nederland en voor de Vlaamse havens aan de Schelde.

### MISSIE

Met een beschrijving van onze missie geven we aan waar wij als Nederlands Loodswezen voor staan.

‘Nederlands Loodswezen staat als zelfstandige, kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner in de logistieke keten voor het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van, naar en door de Nederlandse zeehavens en Vlaamse havens aan de Schelde.’

### BEROEPSUITOEFENING

De autonome beroepsuitoefening door de registerloodsen en de verzelfstandigde positie van Nederlands Loodswezen zijn belangrijke uitgangspunten. Ze garanderen een goede balans tussen publieke en private belangen en een positie als kwalitatief hoogwaardige partner in de maritieme logistieke keten.

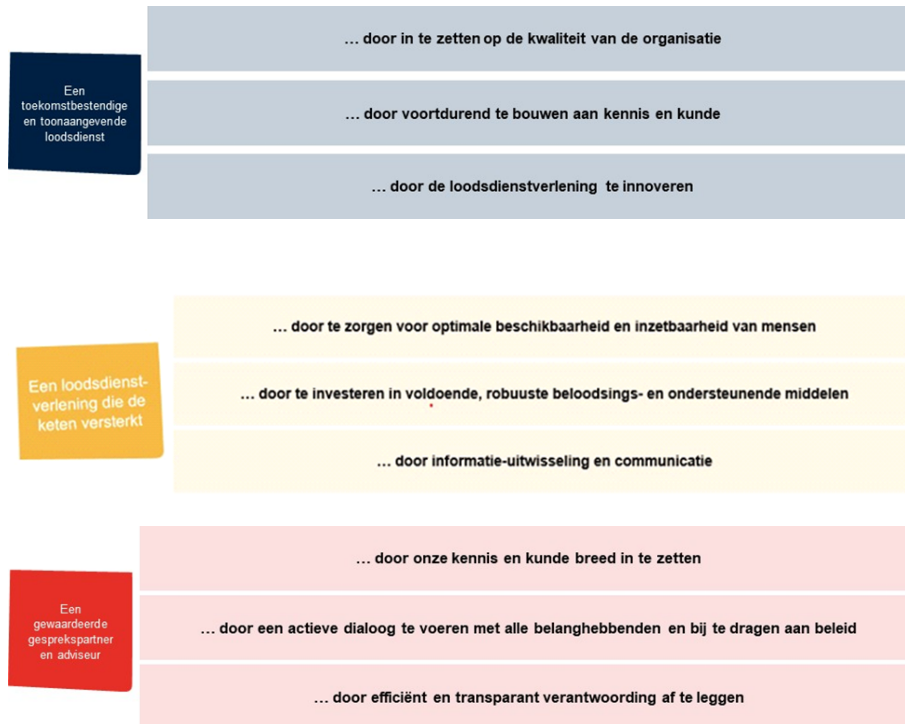
### VISIE

Nederlands Loodswezen voert de publieke en private taken en daaraan gerelateerde activiteiten uit die de loodsen toebedeeld hebben gekregen, zonder daarbij kansen – die de organisatie en haar belanghebbenden sterker kunnen maken – uit het oog te verliezen. De visie stoelt op drie pijlers:

- Een toekomstbestendige en toonaangevende loodsdienst
- Een loodsdienstverlening die de keten versterkt
- Een gewaardeerde gesprekspartner en adviseur

## STRATEGIE

Met onderstaande strategie geven we invulling aan onze visie. In het jaarverslag verantwoorden we onze dienstverlening, prestaties en activiteiten aan de hand van de drie genoemde pijlers in onze visie:



## ROL VAN DE LOODS

De loods is een hoogopgeleide professional. Hij adviseert een kapitein over de te voeren navigatie en treedt met diens toestemming op als verkeersdeelnemer. Hij is een expert die het team op de brug bijstaat met zijn kennis en met behulp van moderne technologische hulpmiddelen. Met zijn rol draagt de loods bij aan een veilige en vlotte dienstverlening in de maritieme vervoersketen. Hij heeft daarbij niet alleen oog voor publieke maar ook voor private belangen. In meer domeinen vervult de loods een rol. Zo geeft hij in diverse overlegorganen gevraagd en ongevraagd advies over een breed palet aan maritiem gerelateerde zaken met als gemeenschappelijke noemer het bevorderen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Binnen de VTS-structuur vormen loodsen een integraal onderdeel van de veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

“ DE ROL VAN HET LOODSWEZEN ALS KENNISCENTRUM EN DE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN DE LOODS ALS ADVISEUR IN DE INFRASTRUCTUUR VAN DE HAVEN, WERDEN IN 2020 ONDERSTREEPT ”

WILLEM BENTINCK, DIRECTEUR NLBV

# KERNWAARDEN

Betrokken, betrouwbaar en deskundig zijn de kernwaarden voor de loodsen en medewerkers van Nederlands Loodswezen. Die drie waarden fungeren als moreel kompas en zijn de kern van onze organisatie.

## BETROKKEN

Loodsen en medewerkers zijn betrokken bij de eigen organisatie omdat zij het als een voorrecht ervaren om deelgenoot te zijn van deze organisatie, die een belangrijke maatschappelijke en wettelijke taak uitvoert. Hierdoor zijn zij ook betrokken bij de maritieme wereld, hetgeen tot uiting komt in het verzorgen van een efficiënte dienstverlening. Daarvoor nemen wij onze verantwoordelijkheid en stellen we het collectieve belang boven ieders individuele belang. Alleen door een collectieve betrokkenheid kunnen wij als organisatie groeien. En onze maatschappelijke en wettelijke taak met verve (blijven) uitvoeren.

## BETROUWBAAR

De scheepvaart rekt op ons en heeft ons nodig. We voeren onze werkzaamheden onder alle weersomstandigheden uit; punctueel, met de modernste middelen. Zodra daar om gevraagd wordt, staan we klaar. Daarmee zijn we een betrouwbare en voorspelbare partner voor onze stakeholders. Van havenautoriteiten tot beleidsbepalers. En van collega-dienstverleners tot mensen die in en om de haven wonen en werken.

## DESKUNDIG

Met onze deskundigheid bieden wij zekerheid en maken het in ons gestelde vertrouwen waar. Daarbij zijn kritisch naar onszelf. Want onze deskundigheid is geen gegeven, maar iets waarin wij onszelf willen blijven ontwikkelen. Met opleiding, kennisontwikkeling en innovatie verbeteren we continu onze kennis en kunde. Wij delen onze kennis, kunde en ervaring met anderen.

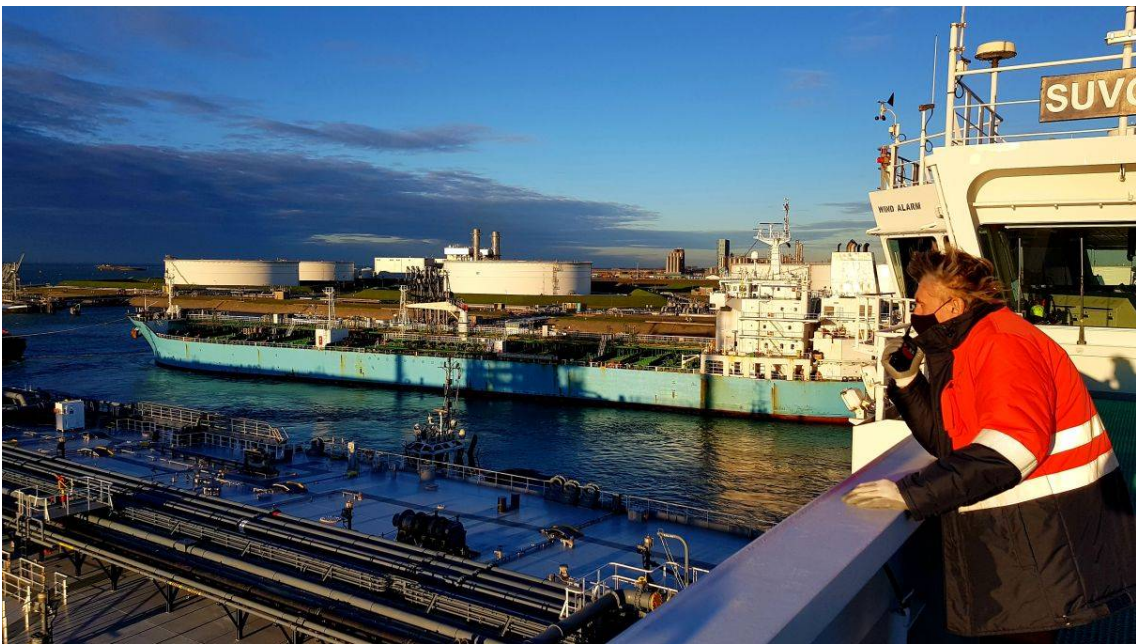


Foto: Bart Kerklaan



# GOVERNANCE

Foto: Marco Simonatti

# GOVERNANCE

Overheid en toezichhouders stellen steeds hogere eisen aan de governance en transparantie van semipublieke organisaties zoals de Regionale loodsencorporaties en de Nederlandse Loodsencorporatie. Deze maatschappelijke tendens volgen we. Deze entiteiten vervullen immers een belangrijke publieke taak. Wij dragen daarbij de verantwoordelijkheid om uit te leggen hoe wij die taak uitvoeren.

## ACHTERGROND NEDERLANDS LOODSWEZEN

Tot 1 september 1988 maakte Nederlands Loodswezen onderdeel uit van de Rijksoverheid. Vanaf 1 september 1988 is Nederlands Loodswezen verzelfstandigd. Hoofdtak is het loodsen van zeeschepen van en naar de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde van en naar zee. Deze taak is voorbehouden aan registerloodsen. De wijze van organiseren en de financiering is in de wet vastgelegd. Continuïteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening zijn op die manier geborgd in wet- en regelgeving. De ACM houdt toezicht op de prijsontwikkeling van onze dienstverlening en stelt jaarlijks de tarieven vast voor schepen die de Nederlandse havens aandoen.

## STRUCTUUR

Nederlands Loodswezen is de algemene noemer waaronder een aantal entiteiten in gezamenlijkheid, maar elk met eigen taken en verantwoordelijkheden, een doelmatige loodsdienstverlening verzorgen in de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde. Nederlands Loodswezen bestaat uit een beroeps- en een bedrijfsorganisatie.

### BEROEPSORGANISATIE

De beroepsorganisatie bestaat uit de Nederlandse Loodsencorporatie en de vier Regionale Loodsencorporaties Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden. Daarnaast is er een stichting die de opleidingen van loodsen verzorgt en de deskundigheid en kwaliteit van het beroep bevordert (STODEL). Deze organisaties geven samen invulling aan wettelijke taken met betrekking tot de (kwaliteit van de) beroepsuitoefening, de vakbekwaamheid van de loods, de bevoegdheden, de dienstverlening en de opleiding van (toekomstige) loodsen.

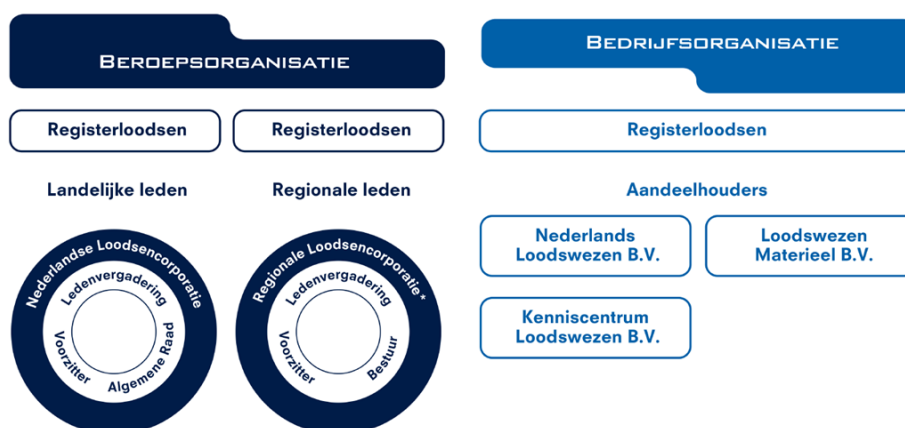
### BEDRIJFSORGANISATIE

De bedrijfsorganisatie bestaat uit Nederlands Loodswezen B.V., Loodswezen Materieel B.V., drie stille maatschappen (Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond, Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond/Noord en Loodsenassociatie Scheldemonden) en Kenniscentrum Loodswezen B.V.

Nederlands Loodswezen B.V. geeft invulling aan de dienstverlening op het gebied van vlootbeheer, onderhoud, logistiek, planning en administratie bij het loodsen en het beloodsen van zeeschepen en is belast met de inning van het loodsgeld. Loodswezen Materieel B.V. is juridisch eigenaar van de vloot. De loodsenassociaties zijn de samenwerkingsverbanden van de registerloodsen. Zij zijn verantwoordelijk voor het doen loodsen van zeeschepen. De activiteiten die niet direct gericht zijn op het loodsen en beloodsen, worden via Kenniscentrum Loodswezen B.V. verricht. Het gaat dan om activiteiten als het bieden van nautische expertise aan de maritieme sector in binnen- en buitenland.

Hieronder volgt een eenvoudige weergave van Nederlands Loodswezen (zonder de stille maatschappen en STODEL).

## BEROEPSORGANISATIE & BEDRIJFSORGANISATIE



\* Regionale Loodsencorporatie Noord  
Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond  
Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond  
Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden

## PERSONALIA

### SAMENSTELLING ALGEMENE RAAD

- Voorzitter Nederlandse Loodsencorporatie: de heer J.B. Mulder. Benoemd per 1 mei 2016, herbenoemd per 1 mei 2020 en expireert 1 mei 2024
- Voorzitter Regionale Loodsencorporatie Noord: de heer B. Oldenbeuving. Benoemd per 1 augustus 2014, herbenoemd per 1 augustus 2018 en expireert 1 augustus 2022
- Voorzitter Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond: de heer J.Y. van der Laan. Benoemd per 1 maart 2014, herbenoemd per 1 maart 2018 en expireert 1 maart 2022
- Voorzitter Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond: de heer T.S. de Groot. Benoemd per 1 juli 2017, expireert 1 juli 2021
- Voorzitter Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden: de heer G.B.P. Jaburg. Benoemd per 1 mei 2018, expireert 1 mei 2022

## DIRECTIE EN MANAGEMENTTEAM NLBV

### DIRECTIE

- Directeur (statutair): de heer J.W. Bentinck

### MANAGEMENTTEAM

- Financieel directeur: de heer W.N. Dorst
- Manager Human Resources: mevrouw N. van der Drift
- Manager Vlootbeheer: de heer T. de Vos
- Manager Informatievoorziening: de heer N.J. Donselaar
- Manager Varende Dienst: de heer A.C.J. Duivestein

### DE RAAD VAN COMMISSARISSEN

- De heer M.J.M. Borsboom - expireert 1 juli 2023, voorzitter
- De heer R.E.A. De Meyer - expireert 1 juli 2022
- Mevrouw J.H.P.M. van der Wijst - expireert 1 juli 2024



*Algemene Raad, RvC en directie, van links naar rechts: Johan van der Laan, Georg Jaburg, Rudi De Meyer, Bert Oldebeuving, Wino Dorst, Anne Marie van der Wijst, Matthieu Borsboom, Willem Bentinck, Tjitte de Groot, Joost Mulder en Marc Tijthoff*





# STRATEGISCHE THEMA'S 2020

Fotocredit: Hans ten Bos

# TOEKOMSTBESTENDIGE EN TOONAANGEVENDE LOODSDIENST

Zowel vandaag als morgen wil Nederlands Loodswezen een kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner in de logistieke keten zijn voor het veilig en vlot loodsen van zeeschepen. Daarom zetten wij nu al in op de toekomst. Door te zorgen dat onze kwaliteit, kennis en kunde en bijdrage aan innovaties ook op langere termijn hun waarde bewijzen.

## KWALITEIT VAN DE ORGANISATIE

We zijn er trots op dat we 2020 goed zijn doorgekomen, ondanks de impact van de covid-19-crisis. Met veel extra inspanningen hebben we de operatie overeind gehouden. Een bewijs van de flexibiliteit en bestendigheid van onze organisatie, van onze loodsen en medewerkers. Ook dit jaar stond onze duurzaamheidsambitie hoog op de agenda; op het vlak van milieu, omgeving en organisatie. Om de loodsdienst naar een nog hoger plan te tillen, zorgen we dat we in control zijn.

## DUURZAAM EN MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Onze organisatie is stevig verankerd in de maatschappelijke omgeving. Daarom onderschrijven we de noodzaak van een toekomstbestendig Loodswezen. Onverminderd speelt duurzaamheid daarbij een belangrijke rol in ons handelen. Wij hebben ervoor gezorgd dat in 2020 onze CO<sub>2</sub>-footprint is verkleind met 1,9% ten opzichte van 2019. In ons hernieuwde MVO-beleid geven we individuele regio's en afdelingen alle ruimte voor eigen invulling en initiatief. Zo is maatschappelijk verantwoord ondernemen een integraal onderdeel van de organisatie en de dagelijkse werkzaamheden.

### MINDER UITSTOOT

Voor de langere termijn is onze duurzaamheidsambitie wat CO<sub>2</sub>-uitstoot betreft helder: in de komende vijf jaar zetten we in op een vermindering van 12,5%. Deze reductie is een grote uitdaging. Niet alleen voor het Loodswezen, maar voor de hele maritieme wereld. Samen met onze ketenpartners werken we aan die uitdaging. Bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar andere wijzen van voortstuwning.

## CO<sub>2</sub> FOOTPRINT 2020 / SCOPE 1 EN 2



### VERGROENING OP DE VLOOT

De ambitie om de CO<sub>2</sub> uitstoot van het Loodswezen te verlagen kunnen wij het beste realiseren met innovaties in ons varend materieel. In 2020 hebben we daarom de 'Luna' voorzien van lichtere motoren (gewicht). Hierdoor verbruiken wij minder brandstof en stoten we minder CO<sub>2</sub> uit. De 'Luna' is bovendien voorzien van een NOx-installatie. Daarmee brengen we de uitstoot van stikstofoxide (NOx) terug. Ook door het in de vaart nemen van de 'Mira' hebben we onze emissie verminderd. In de regio Rotterdam-Rijnmond hebben onze tenders en loodsboten gevaren op B30 brandstof. Deze brandstof bestaat voor 70% uit gewone diesel en voor 30% uit HVO-biodiesel. Daarnaast hebben wij een technische aanpassing aan onze P-klasse stationsvaartuigen uitgevoerd, waardoor het brandstofverbruik – als het schip op de kruispost ligt – aanzienlijk wordt verlaagd.

### OVERIGE UITSTOOTBESPARENDE MAATREGELEN

Naast maatregelen rondom de vloot zijn er meer uitstootbesparende maatregelen doorgevoerd. Zo is de regio Scheldemonden gestart met de inzet van een hybride taxi met een eigen laadfaciliteit. Ook is verder gewerkt aan het verduurzamen van de infrastructuur. Voorbeeld hiervan is een energieneutraal supportgebouw en de start van het project voor walstroomvoorzieningen.

### BEWUSTWORDING EMISSIEBESPARINGEN

We zetten niet alleen in op technische besparende maatregelen. Ook besteden we aandacht aan de bewustwording rond emissiebesparing onder loodsen en medewerkers. Zo worden binnen verschillende overleggen de mogelijkheden besproken om het verbruik van brandstof te verminderen.

### VERDUURZAMING VAN DE KETEN

Het Loodswezen zoekt proactief met leveranciers naar mogelijkheden om samen te werken bij de verduurzaming van de keten. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan het delen van kennis over het gebruik van biobrandstof of innovatieve duurzame technieken in de scheepsbouw.

# ACTIEF INVESTEREN IN KENNIS EN KUNDE

Wij stellen hoge eisen aan de kennis en kunde van onze medewerkers. Het opleiden van mensen is bij het Loodswezen een continu proces. We willen onze medewerkers breed inzetbaar maken, zodat zij op meerdere typen vaartuigen kunnen varen. Om er zeker van te zijn dat de medewerkers de benodigde kennis hebben en ook houden toetsen we periodiek of deze kennis nog op peil is.

## OPLEIDINGEN EN TRAININGEN

De opleiding voor registerloods (OTR:MMP) is, ondanks de covid-19-pandemie, doorgegaan. Zo brachten we scheidingswanden aan op instructievaartuigen, werd meer tijd doorgebracht in de simulator en waren er meer online lessen. De benodigde praktijkervaring met het daadwerkelijke loodsen liep geen gevaar. Studenten konden, net als anders, meevaren aan boord van zeeschepen.

# BOUWEN AAN DE INNOVATIES VAN MORGEN

De technologische ontwikkelingen en innovaties in ons werkgebied gaan ondanks het covid-19-virus gewoon door. Hierbij is de continuïteit van het beleid en het inspelen op toekomstige ontwikkelingen essentieel. We blijven vooruitkijken en vernieuwen. Op eigen kracht én samen met partners.

## WINDKRACHTONDERZOEK JIP WINDLASS

Het Loodswezen nam in 2020 deel aan het JIP Windlass. Dit project spitst zich toe op het meten van wind in bepaalde havengebieden. Het project is geïnitieerd door het MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland). Het heeft als doel een tool te ontwikkelen om windkrachten op varende en gemeerd liggende schepen in een havengebied te kwantificeren en te voorspellen. In juli 2020 werden in IJmuiden met behulp van Lidar windkrachtmetingen verricht op schepen die in de richting van de Noordersluis varen. Met deze technologie is het mogelijk de afstand tot een object of oppervlak te bepalen met laserpulsen.



Foto: Robert Paul van de Graaf

# EEN LOODSDIENSTVERLENING DIE DE KETEN VERSTERKT

Een vlot en veilig verloop van het havenverkeer is van groot belang voor zowel Nederland als het Europese achterland. Zelfs een kleine fout kan het hele proces verstoren en grote impact hebben. Nederlands Loodswezen vormt een onmisbare schakel in die maritieme logistieke keten. Zo is ondanks het covid-19-virus onze loodsdienstverlening gewoon 24/7 doorgegaan. We doen er ook alles aan om onze mensen voor te bereiden op en te ondersteunen bij hun verantwoordelijke taak. Daarom investeren we in goede arbeidsomstandigheden, het op peil houden van de capaciteit, moderne planningstechnieken en duurzame inzetbaarheid. Zodat we onze klanten nu en in de toekomst optimaal kunnen bedienen. Dat doen we niet alleen. We werken nauw samen met onze partners in de keten, van havenmeesters tot leverancier.

## OPTIMALE INZETBAARHEID EN BESCHIKBAARHEID

Onze dienstverlening verliep in 2020 onder moeizame omstandigheden. Ook alle andere partijen in de haven hadden daar mee te maken. Samen stelden we alles in het werk om het loodsen van schepen doorgang te laten vinden.

### LOODSEN IN TIJDEN VAN COVID-19

De scheepvaart afwikkeling werd door de overheid al snel na de uitbraak van het covid-19-virus aangewezen als vitaal proces. Het loodsen van zeeschepen is een belangrijke schakel in dit proces. Ons werk moest onder alle omstandigheden doorgaan. Om dit te garanderen, richtten we een speciaal coronacrisisteam op. Dit team implementeerde maatregelen en beantwoordde de vragen van onze loodsen en medewerkers. Want zij hadden veel zorgen. Zeker in het begin van de pandemie toen we nog onvoldoende beschermingsmiddelen hadden en er steeds nieuwe richtlijnen kwamen vanuit de overheid.

Voor de loodsen en onze continumedewerkers ging het werk aan boord van de schepen door. Maar de omstandigheden waren in korte tijd flink veranderd. Door de aard van de werkzaamheden konden zij vaak geen 1,5 meter afstand houden. Daarom namen we, naast de adviezen van het RIVM, extra maatregelen. Zoals preventief testen, vervoer van loodsen per taxibusje afgescheiden van de chauffeur en het beperken van het maximum aantal loodsen op de tenders. Heel belangrijk bleek onze goede band en hechte samenwerking met andere partijen zoals de havenmeester. Wekelijks was er bijvoorbeeld een crisioverleg met alle stakeholders in de haven.

## DUURZAME INZETBAARHEID

Werken aan duurzame inzetbaarheid blijft voor het Loodswezen een prioriteit. Het werken in continudienst is fysiek en mentaal inspannend. Maar ook omdat zowel varende medewerkers als medewerkers met een kantoorfunctie door het overheidsbeleid langer moeten doorwerken. Om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers te bevorderen, is in 2019 het inzetbaarheidsgesprek geïntroduceerd. Dit is gericht op vooruitkijken in plaats van terugkijken. Het heeft als voornaamste onderwerp de vitaliteit van de medewerker. In 2021 gaan we meten wat deze gesprekken opleveren.

## AANDACHT VOOR VITALITEIT

In 2019 konden onze medewerkers deelnemen aan een individueel vitaliteitsprogramma. Uit een evaluatie van dit programma in 2020 blijkt dat de beoogde bewustwording op het vlak van vitaliteit is gerealiseerd. De 150 medewerkers die hebben deelgenomen, zijn enthousiast en geven o.a. aan beter op voeding te letten en meer te bewegen. Ook de tips over slapen in continudienst zijn goed ontvangen. In 2021 brengen we het thema vitaliteit opnieuw onder de aandacht.

## UITTREDEREGELINGEN MEDEWERKERS

Door de uittrederegeling voor medewerkers in de continudienst is het mogelijk om voorafgaand aan het pensioen gefaseerd minder te werken met een aanvulling op het salaris. In 2020 maakten meer medewerkers van deze regeling gebruik. Voor kantoormedewerkers zijn vanaf eind 2021 in de cao mogelijkheden gecreëerd om af te bouwen of vervroegd uit te treden.

## LOODSENFORMATIE IN CIJFERS

Aan het begin van 2020 werden 20 studenten beëdigd tot registerloods. Wij streven ernaar om de loodsenformatie op peil te houden. Maar we verwachten dat het in de toekomst lastiger wordt om loodsen te werven, omdat het aantal zeevarenden terugloopt. Het Loodswezen kan echter niet zonder instroom van nieuwe collega's. Daarom voeren we een actief arbeidsmarktbeleid. Zo ondersteunen we de branchegerichte aanpak en intensiveren we ons contact met zeevaartscholen. Met de site [www.werkenbijhetloodswezen.nl](http://www.werkenbijhetloodswezen.nl) informeren we over huidige banen en vacatures bij het Loodswezen. We benaderen actief de markt via een social media campagne. We participeren in diverse branchegerichte initiatieven zoals bijvoorbeeld 'Nederland Maritiem Land'. In 2020 is er helaas nauwelijks geparticipeerd in open dagen door de pandemie.

## "JONGE MENSEN INTERESSEREN VOOR HET PRACHTIGE BEROEP VAN REGISTERLOODS"

"Het is van groot belang voldoende jonge mensen te interesseren voor het prachtige beroep van registerloods. Ook in 2021 laten wij ons dan ook weer nadrukkelijk zien op de arbeidsmarkt."

*Eline van der Vlist, Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen*

## VERZUIM IN HET KORT

Nederlands Loodswezen besteedt veel aandacht aan het voorkomen dat mensen langdurig ziek zijn en in de WIA terechtkomen. In 2020 kreeg geen enkele medewerker een WIA-uitkering.

## VERZUIMFEITEN EN -CIJFERS

Voor 2020 gelden de volgende ziekteverzuimpercentages:

- Ziekteverzuim continumedewerkers: 6,03% (in 2019 4,25%)
- Ziekteverzuim niet-continumedewerkers: 5,02% (in 2019 3,13%)

# INVESTEREN IN DUURZAME BELOODSINGS- EN ONDERSTEUNENDE MIDDELEN

Onze dienstverlening is alleen mogelijk met voldoende betrouwbare en duurzame beloodsings- en ondersteunende middelen.

## SAMENSTELLING VLOOT

	Aantallen in 2020	Maximale snelheid	Maximale golflengte waarbij beloodsingsmiddel kan worden ingezet (inschatting)
Loodsvaartuigen (stationsschepen) - P-klasse	3	16 knopen	Tussen 2,8 en 3,5 meter
Jollen	8	28 knopen	Tussen 2,8 en 3,2 meter
SWATH-tenders	2	18 knopen	Circa 3,5 meter
Jetgedreven tenders (Discovery-klasse)	6	28 knopen	Circa 2,8 meter
Jetgedreven tenders (Aquila- en L-klasse)	10	28,5 knopen	Circa 2,8 meter
Jetgedreven tenders (M-klasse)	1	28 knopen	Circa 2,8 meter
Stalen schroef tenders	2	20 knopen	Circa 2,8 meter

## DAVITSYSTEMEN

Na de Pollux in 2019, onderging de 'Procyon' in 2020 een grondige verbetering. Het is ons tweede loodsvaartuig dat volledig is uitgerust met de nieuwe davitsystemen van SMST. De ervaringen hiermee zijn positief. In 2021 volgt de Polaris.

## 'MIRA' EN 'LUNA'

In 2020 was de oplevering van de jetgedreven loodstender 'Mira', de eerste representant van de M-klasse. Het gewicht van dit schip is in vergelijking met de L-klasse teruggebracht van 54 naar 40 ton. Er is daardoor minder motorvermogen nodig om op de vereiste snelheid te komen. Dit levert een aanzienlijke brandstofbesparing op alsook minder uitstoot. We doen onderzoek om de vaareigenschappen te verbeteren. Verder hebben we in 2020 de 'Luna' uitgerust met MAN-motoren. Voor deze overstap van Caterpillar naar MAN is vooral gekozen vanwege de lichtere motoren. Hiermee kunnen we ook het brandstofverbruik en de uitstoot verminderen.

## OPLEVERING NAVIGATIESENSOR

In 2020 is in samenwerking met AD Navigation A.S. een nieuwe navigatiesensor ontwikkeld. Deze navigatiesensor voorziet de loods tijdens zijn werk aan boord van essentiële informatie. Door gebruik te maken van de laatste ontwikkelingen in technische componenten en satelliettechnieken is de sensor ten opzichte van de vorige generatie sensoren licht in gewicht. Ook is hij qua informatievoorziening zeer accuraat en voorziet hij de loods van betrouwbare navigatie-informatie over onder andere de positie, de snelheid en de koers van het schip waarop de sensor is geactiveerd.

“ EEN NIEUWE NAVIGATIESENSOR, DIE IN 2020 IS ONTWIKKELD, VOORZIET DE LOODS AAN BOORD VAN ESSENTIËLE INFORMATIE ”

RICHARD DONSELAAR, MANAGER INFORMATIEVOORZIENING

## NIEUWE NAVIGATIESOFTWARE

In 2020 is in samenwerking met QPS de navigatiesoftware 'Qastor' gemoderniseerd. Deze software draait op de laptop die de loods aan boord meeneemt en voorziet in belangrijke informatie voor een veilige navigatie. De applicatie is gebaseerd op een nieuw ontwerp en is dus vanaf de basis opnieuw gebouwd. Dit resulteert in een applicatie die op alle mogelijke digitale apparaten is te gebruiken. Verder is de applicatie op een modern software-ontwikkelpatform gerealiseerd. Hierdoor is uitwisseling van informatie uit andere bronnen makkelijk te realiseren. Met deze ontwikkeling is een stuk verouderde software vervangen en zijn we in staat om toekomstige informatiebehoeftes te beantwoorden.

## SLIM OMGAAN MET MATERIEEL

We werken aan de optimale inzet van onze middelen. Zo doen wij op dit moment samen de leverancier van onze scheepsmotoren een onderzoek naar asset intelligence, oftewel slim omgaan met je materieel. Sensoren zoeken aan boord naar afwijkingen. Het doel is storingen in een vroegtijdig stadium te signaleren en uitval te voorkomen. Een ander project waaraan we meedoen, is het Marconi-project. Een samenwerking met o.a. de Universiteit Twente, de Technische Universiteit Eindhoven, de Koninklijke Marine en Boskalis. In dit project gaan we op zoek naar just in time-onderhoud en de optimale logistieke afhandeling van onderhoud en reservedelen.



# INFORMATIE-UITWISSELING EN COMMUNICATIE

Een efficiënte samenwerking en kennisdeling tussen de partners in de maritieme logistieke keten is van groot belang. Nederlands Loodswezen speelt een belangrijke rol op het gebied van informatievoorziening en draagt ook bij aan een optimale afstemming van beschikbare capaciteit en scheepvaartaanbod.

## SAMENWERKEN EN KENNISDELING KETENPARTNERS

Cruciaal in de planning en uitvoering anno 2020 is het gebruik van digitale ondersteunende processen en middelen om de ketenwerking en het beloodsingsproces te verbeteren en te stroomlijnen. Zo neemt de Regionale Loodsencorporatie (RLc) Scheldemonden deel aan het grensoverschrijdende Haven Neutraal Platform voor onderlinge datadeling. In 2020 werden belangrijke stappen gezet om datadeling te verbeteren en onderling afspraken hierover te maken. Het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) vormt de belangrijkste door ons ingebrachte schakel. Dit systeem is het resultaat van jarenlange samenwerking tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen en hun gezamenlijke strategische partner Tauris.

De regio Rotterdam-Rijnmond heeft in samenwerking met ketenpartners het bestel-proces van in- en uitgaande schepen in de regio gedigitaliseerd. Zo ontstaat er zowel een beter overzicht van als inzicht in alle benodigde capaciteit en middelen.

In de regio Amsterdam-IJmond is het automatisch bestellen van loodsen via Portbase in gebruik genomen. Zo kunnen agenten onder meer loodsen en sleepboten (deels) automatisch aanvragen. Ook levert de regio Amsterdam-IJmond een bijdrage aan de inrichting van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden ter vervanging van de huidige Noordersluis.

Voor de regio Noord is de samenwerking met het Duitse Loodswezen belangrijk. In 2020 is die echter flink gehinderd door de pandemie. Wel maakte de Raad van Commissarissen kennis met onze Duitse collega's en zag de potentie van deze samenwerking. De regio Noord zal deze dan ook zo snel mogelijk weer oppakken.

## CYBERSECURITY

Cyber is een onlosmakelijk onderdeel geworden van onze samenleving en onze organisatie. Dagelijks werken we met digitale oplossingen. Door gebruik van internet, interne netwerken en bedrijfsapplicaties hebben we te maken met aan cyber gerelateerde risico's zoals cybercrime. Er hebben zich geen incidenten van cybercrime voorgedaan. Daarnaast is de ICT-omgeving van het Loodswezen in 2020 goed beschikbaar geweest. Er waren enkele kleine verstoringen, maar die hebben geen impact gehad op de dienstverlening.

## ONDERSTEUND WERKEN IN DE CLOUD

2020 stond vooral in het teken van de cloudmigratie en de introductie van Office 365. Door de pandemie werkten de kantoormedewerkers plotseling veel thuis. Daarvoor moest het op afstand werken in versneld tempo worden gerealiseerd. Er waren al veel voorbereidingen getroffen voor de ingebruikname van Office365. Zo kon deze werkwijze soepel en snel worden uitgerold. Werken in de cloud levert het Loodswezen ook in de toekomst veel flexibiliteit op. Ook zitten we niet meer vast aan eigen servers en serverparken.

# KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING

Onze stakeholders en ketenpartners mogen rekenen op het hoogst mogelijke niveau van dienstverlening. Op die manier draagt het Loodswezen eraan bij dat Nederland tot de maritieme wereldtop blijft behoren. De Wet markttoezicht registerloodsen verplicht ons om regelmatig kwaliteitsonderzoek uit te voeren. Elk jaar stellen we daarom een kwaliteitsrapportage op en verspreiden deze onder de betrokken partijen.

## KWALITEITSCERTIFICERING EN (KWALITEITS)MANAGEMENTSYSTEMEN

Voor het kunnen toetsen en verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening hanteert Nederlands Loodswezen verschillende kwaliteitsmanagementsystemen en -certificeringen. Dit draagt bij aan de betrouwbaarheid van de geboden kwaliteit.

### SERVQUAL

Nederlands Loodswezen meet de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van het internationaal geaccepteerde Service and Quality model (SERVQUAL). Volgens dit model kan de kwaliteit van dienstverlening worden gebaseerd op de verwachtingen en ervaringen van klanten en stakeholders. Hierdoor is het van belang dat zowel de verwachtingen als de ervaringen van klanten en stakeholders van het Loodswezen in beeld worden gebracht. Er worden eisen gesteld aan de loodsen en hun organisatie vanuit het wettelijk kader, overige stakeholders van de loodsenorganisatie alsook de specifieke havenkarakteristiek waarbinnen de loodsdiensten worden verricht. Het Loodswezen stelt daarnaast zelf ook eisen aan de eigen organisatie en de beroepsuitoefening door de loodsen om te kunnen voldoen aan deze eisen en de verwachtingen van klanten en stakeholders.

“ HET LOODSWEZEN DRAAGT ERAAN BIJ DAT NEDERLAND TOT DE MARITIEME WERELDTOP BLIJFT BEHOREN ”

JOOST MULDER, VOORZITTER NEDERLANDSE LOODSENCORPORATIE

### ISPO

Een voorbeeld van een kwaliteitsstandaard is de International Standard for Maritime Pilot Organisations, ISPO. Dit geïntegreerde kwaliteitsmanagementsysteem voor en door registerloodsen definieert in brede zin procedures voor de loodsdienstverlening en het continu verbeteren daarvan. Alle vier regio's voldoen aan deze standaard. De regio Amsterdam-IJmond werd in 2020 opnieuw ISPO-gecertificeerd door Lloyd's Register. Er zijn stappen vooruit gemaakt op gebied van managementreview en risicomanagement. Deze vernieuwing van het ISPO-kwaliteitssysteem gold ook voor de regio Noord. Alles is prima verlopen: zonder bijzondere maatregelen of problemen heeft Noord de renewal voor vijf jaar verkregen.

### ISO 9001

In 2019 vond de driejaarlijks audit plaats of Nederlands Loodswezen voldoet aan de eisen van het ISO 9001-kwaliteitsmanagementsysteem. Er is geen enkele afwijking geconstateerd en daarmee is het certificaat weer voor 3 jaar afgegeven.

## VERANDERING IN KWALITEITSRAPPORTAGE

In 2020 heeft het Loodswezen verder gewerkt aan de verfijning en uitbouw van kwaliteits- en veiligheidsindicatoren die een goede weergave vormen van onze dienstverlening. Deze indicatoren moeten stakeholders een nog duidelijker beeld geven van de dienstverlening die ze van het Loodswezen mogen verwachten. De indicatoren gaan deel uitmaken van het Tariefvoorstel 2022.

## KWALITEIT VAN DIENSTVERLENING IN DE REGIO

De regio Amsterdam-IJmond heeft samen met Port of Amsterdam en de dienstverleners gewerkt aan de zogeheten port performance, het monitoren van vertragingen. Qua dienstverlening vanuit het Loodswezen verliep meer dan 98% van de reizen op tijd. De beperkte sluiscapaciteit blijft een bottleneck in deze regio. Zeker totdat de nieuwe zeesluis ter vervanging van de huidige Noordersluis in gebruik wordt genomen.

Om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren, neemt de regio Scheldemonden deel aan diverse overleggen met regionale stakeholders. Vooral op het gebied van het geïntegreerd verkeersmanagement zijn er in 2020 relevante ontwikkelingen geweest. Er zijn belangrijke afspraken gemaakt tussen de verschillende ketenpartners over de ketenbenadering, het hiermee samenhangende beloodsingsproces en het reduceren van oponthoud. Dit vooral ook met het oog op de nieuwe sluis in Terneuzen die in aanbouw is en de noodzaak tot verdere verbetering van de ketenwerking voor de havens van North Sea Port.

De regio Rotterdam-Rijnmond heeft in samenwerking met de havenmeester het melden- en bestel- proces van schepen die de haven binnenkomen gedigitaliseerd. Daarmee vergroten we de efficiency en de voorspelbaarheid. En voorkomen we dat er een loods naar een schip wordt gestuurd, terwijl later blijkt dat er nog niet voldaan is aan alle voorwaarden om dat schip te beloodsen.



Foto: Mark Verschoor

## KLACHT- EN TUCHTRECHTZAKEN

### TUCHTKLACHTEN

In 2020 zijn bij het tuchtcollege loodsen in Den Haag geen tuchtklachten tegen registerloodsen ingediend. Het tuchtrecht voor loodsen is vastgelegd in de Loodsenwet. De leden van het tuchtcollege loodsen worden benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het tuchtcollege bestaat uit een voorzitter (deze voldoet aan de vereisten voor benoeming tot rechter in een rechtbank) en vier registerloodsen (uit iedere regio één). Een klacht indienen bij het tuchtcollege loodsen kan wanneer iemand van mening is dat een registerloods niet heeft gehandeld conform de voor hem geldende verordeningen of nadere voorschriften.

### KLACHTEN DIENSTVERLENING

Vertragingen in het aanloop- en vertrekproces van zeeschepen worden veroorzaakt door verschillende factoren: beschikbaarheid van beloodsingsmiddelen en loodsen, accuraatheid van de planning, toegang tot een sluis, naleving van de aanmeldingsverplichtingen van zeeschepen, beschikbaarheid ligplaats, beschikbaarheid sleepboten en wind en getij. Het dynamische samenspel tussen de verschillende actoren in de keten bepaalt de ETA en ETD. Nederlands Loodswezen heeft slechts invloed op een klein deel van deze ketenfactoren. Slechts de vertragingen toe te rekenen aan de loodsenorganisatie geven een indruk van de kwaliteit van de loodsdienstverlening.

Vertragingen en oorzaken van deze vertragingen worden vastgelegd. De werkelijke aankomsttijd van een schip wordt beïnvloed door een aantal moeilijk te voorspellen factoren, zoals bijvoorbeeld de wind, aanwezige stroming en golfhoogte. De werkelijke aankomsttijd kan afwijken van de gemelde ETA, waardoor het schip eerder of later dan gepland een loods nodig heeft. Dit gebeurt vooral als de gezagvoerder geen 'verbeterde' ETA stuurt. Ook kan er vanuit operationeel of veiligheidsoogpunt eerder of later dan de ETA een loods aan boord worden gezet (bijvoorbeeld vanwege sluisplanning, beschikbaarheid van de ligplaats of havensleepboten, omdat schepen moeilijk manoeuvreerbaar zijn of omdat sprake is van een moeilijk manoeuvreerbaar schip dat eerder of later de haven moet aanlopen). Daarbij wordt het meten van de tijdigheid van beloodsing bij inkomende schepen ook bemoeilijkt doordat de doorgegeven ETA's tot het moment van werkelijke aankomst sterk kunnen fluctueren. Ook de ETD wordt beïnvloed door factoren buiten het Loodswezen om. Hier valt te denken aan het uitlopen van de ladingswerkzaamheden, het innemen van bunkers en de beschikbaarheid van overige dienstverleners zoals sleepboten.

Het aantal vertragingen kan indirect ontleend worden aan het klachtensysteem dat door Nederlands Loodswezen wordt gehanteerd. Gebruikers hebben de mogelijkheid een klacht in te dienen als zij van mening zijn dat de dienstverlening niet naar behoren of niet tijdig is uitgevoerd.

Vanuit de ISPO-procedures worden de klachten geregistreerd, beoordeeld en afgehandeld. Zo nodig vindt terugkoppeling plaats aan de indiener van de klacht. Alle klachten worden hierbij vastgelegd, ongeacht of deze klacht gegrond of ongegrond is.

Met ingang van 2020 worden de klachten op een nieuwe manier gerapporteerd. De klachten worden in twee categorieën onderverdeeld:

- Klachten over de loods; de dienstverlening aan boord
- Klachten over de organisatie; de overige dienstverlening van de organisatie

Het Loodswezen gebruikt deze klachten om zo de dienstverlening steeds verder te verbeteren.

Een klacht is als volgt gedefinieerd: 'een ontvangen reactie in het klachtensysteem waarbij ontevredenheid over de dienstverlening is geuit en waarover is gecommuniceerd met de betrokken partijen (lees: waarover een dossier is aangemaakt)'.

	Noord	A-IJmond	R-Rijnmond	Scheldemonden	Totaal
<b>Klachten over de loods</b>					
Verkeerd gemeerd		2	2		4
Vertraging of afbestellen	1		6		7
Vaargedrag		1			1
Veiligheid terrein		3			3
<b>Klachten over de organisatie</b>					
Communicatie			3		3
Factuur / diepgang			1		1
Loods te laat	1			2	3
Overige				2	2
<b>Totaal ontvangen klachten</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
Waarvan ongegrond	1	3	2		6
Waarvan gegrond	1	3	10	4	18



Foto: Erik de Louwere

## INCIDENTEN EN DE CONTINUE LERING VANUIT DE LOODSDIENSTVERLENING

Bij elk (bijna-)incident van een schip met een Nederlandse loods aan boord wordt na afloop door de loods een loodsverklaring opgesteld voor de regionale loodsencorporatie. Deze verklaringen hebben betrekking op alle (bijna-)incidenten of potentieel gevaarlijke situaties die tijdens het uitvoeren van de loodsdienstverlening zijn opgetreden en waarbij een loods betrokken is geweest.

De gemelde incidenten hangen niet per definitie samen met het handelen van de loods, omdat de oorzaken divers zijn. Het aantal verklaringen is daarom geen directe afspiegeling van de kwaliteit van de geleverde dienstverlening. De loodsverklaringen maken het wel mogelijk om te leren van incidenten. En daarmee de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en uiteindelijk dit soort incidenten helpen te voorkomen. Voor het waarborgen van veiligheid is deze vorm van kennisdeling van groot belang. De regio's wisselen hun bevindingen over incidenten en veiligheid van de loodsdienstverlening onder meer uit met de Rijkshavenmeesters. Zij rapporteren op hun beurt over de veiligheid aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In het publiek jaarverslag en de kwaliteitsrapportage 2020 zijn voor het eerst de incidenten opgenomen conform de Richtlijnen voor classificatie scheepsongevallen (vastgesteld door het ministerie van I&W). In de infographic zijn de incidenten per regio en op basis van de richtlijnen gerapporteerd. Naast de incidenten wordt tevens het aantal 'near misses' vastgelegd. Een 'near miss' wordt gekenmerkt door het feit dat er in een bepaalde situatie net niets (ernstigs) is gebeurd, maar wat makkelijk wel tot een ongeval had kunnen leiden. In 2020 waren er in totaal 78 near-misses gerapporteerd: Noord 1, Amsterdam-IJmond 12, Rotterdam-Rijnmond 57 en Scheldemonden 8. In de tabel zijn de definities voor classificatie van een incident weergegeven.

Richtlijnen voor classificatie scheepsongevallen					
Classificatie scheepsongeval	Letsel	Schade aan schip	Materiele schade	Milieuschade	Overige schade
		Zee, binnen- en pleziervaart > 20m	Kade, kunstwerken, boeien en palen		Imagoschade [economische schade afgemeten aan media aandacht]
<b>Zeer ernstig</b>	Gevallen van overlijden (verdrinking of dodelijk ongeval aan boord of tijdens nautische operatie)	Verloren gegaan schip	> €10 miljoen	Milieuramp die landelijke en/ of regionale incidentenbestrijding behoeft en structurele schade oplevert voor het ecologische systeem	CNN factor: internationale negatieve publiciteit
<b>Ernstig</b>	Gevallen waarbij slachtoffers zwaar gewond zijn geraakt (bijv. verloren ledematen en/ of invaliditeit)	Schip dat op eigen kracht niet verder kan varen	€3-10 miljoen	Milieuschade die met eigen middelen door partijen binnen de haven opgeruimd kan worden. Milieuschade die veel verder gaat dan schade die tijdens normale operaties kan voorkomen.	NOS factor: landelijke negatieve publiciteit
<b>Minder ernstig</b>	Alle minder ernstige gevallen	Alle andere gevallen, waaronder mogelijke schade aan kleine pleziervaart < 20 meter	<€3 miljoen	Geen milieuschade als gevolg van het incident	Beperkte regionale publiciteit

In 2020 bedroeg het aantal geloodste reizen 90.170 waarbij volgens de bovenstaande richtlijnen de in de tabel vermelde aantallen incidenten zijn geregistreerd.

## INCIDENTEN 2020 ALLE REGIO'S



-  Zeer ernstige  
scheepsongevallen
-  Ernstige  
scheepsongevallen
-  Minder ernstige  
scheepsongevallen

Aantal geloodste scheepsreizen	Percentage scheepsongevallen tov aantal scheepsreizen
Noord 2.612	$\begin{matrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{matrix} = 0,04\%$
Amsterdam-IJmond 12.757	$\begin{matrix} 0 \\ 0 \\ 17 \end{matrix} = 0,13\%$
Rotterdam-Rijnmond 55.237	$\begin{matrix} 0 \\ 2 \\ 86 \end{matrix} = 0,16\%$
Scheldemonden 19.564	$\begin{matrix} 0 \\ 2 \\ 26 \end{matrix} = 0,14\%$
<b>Totaal 90.170</b>	$\begin{matrix} 0 \\ 4 \\ 130 \end{matrix} = 0,15\%$

## TIJDIGHEID LOODSEN AAN BOORD

De ACM heeft voorgesteld een norm voor levertijden te hanteren die is gebaseerd op de gerealiseerde levertijden voor de regio's Noord, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond. De ACM heeft vervolgens een norm voor de levertijden vastgesteld uitgaande van een gelijkblijvende kwaliteit ten opzichte van voorgaande jaren. Net als voorgaande jaren is voor het boekjaar 2020 geen normpercentage voor de regio Scheldemonden (de Wetschepen) voorgesteld. Hiervoor is gekozen omdat meetresultaten van de Wetschepen in deze regio beïnvloed kunnen worden door de Scheldevaart en daardoor een vertekend beeld geeft. Omdat in de 'Huidige werkwijze' de loods al eerder aan boord is dan uit de 'Regeling meldingen en communicatie scheepvaart' volgt is het niet logisch een meting te doen ten opzichte van deze regeling. Mede daarom is in het kader van het Tariefvoorstel 2021, tijdens de consultatie van de loodsgeldtarieven 2021, aan de geconsulteerde partijen gevraagd in hoeverre zij de continuering van de huidige werkwijze gewenst vinden. Net als voorgaande jaren is door de geconsulteerde partijen aangegeven dat zij de loodsen eerder aan boord wensen te hebben dan in de regeling staat omschreven en dat continuering van de 'Huidige werkwijze' gewenst is. Wij geven daar graag invulling aan en vandaar dat uitsluitend het voorgenomen kwaliteitsniveau ten opzichte van de tijden van de huidige werkwijze is weergegeven.

Onderstaande tabel geeft inzicht in het percentage scheepsreizen waarbij de loods binnen de normtijd aan boord is gekomen, afgezet tegen de norm zoals deze met de ACM is afgestemd.

Tijd loods aan boord  
ten opzichte van huidige  
werkwijze

Regio	Aantal reizen	Aantal loodsen	Norm zoals voorgesteld door ACM	2020 realisatie
Noord	2.612	18	96%	98%
Amsterdam-IJmond	11.018	65	94%	98%
Rotterdam-Rijnmond	55.237	211	94%	98%
Scheldemonden*	18.820	161	Geen norm voorgesteld	96,3%
<b>Totaal (gewogen, exclusief Scheldemonden)</b>	<b>68.867</b>	<b>294</b>	<b>94%</b>	<b>98%</b>
<b>Totaal (gewogen, inclusief Scheldemonden)</b>	<b>87.687</b>	<b>455</b>		<b>97,6%</b>

\* Net als in voorgaande jaren is voor het boekjaar 2020 geen specifieke norm overeengekomen voor de regio Scheldemonden (Wetschepen). De aantallen geloodste scheepsreizen zijn exclusief Scheldevaart.

## FACTURATIE EN HET INNEN VAN LOODSGELDEN

Hoewel de kantoormedewerkers gedurende een groot deel van 2020 vanuit huis werkten, is de snelheid en kwaliteit van de facturatie en incasso op het hoge peil van de afgelopen jaren gebleven. Naast de inzet van alle medewerkers is dit ook te danken aan goede en betrouwbare gedigitaliseerde processen (zoals het digitale loodscertificaat) en de ICT-infrastructuur van het Loodswezen.

### TIJDIGHEID FACTURATIE

Nederlands Loodswezen streeft er naar om binnen drie dagen na de reisdatum de factuur te versturen. De facturatie vond in 2020 gemiddeld binnen 2,19 dagen (2019: 3,02 dagen) na de reisdatum plaats.

### JUISTHEID FACTURATIE

Het Loodswezen heeft in 2020 in totaal 91.957 facturen (2019: 94.916) verstuurd en 536 creditnota's (0,58%) (2019: 583 (0,61%)) opgesteld.

### INCASSOTERMIJN

De kwaliteit van het incassoproces van het Loodswezen is gebaseerd op het aantal dagen tussen het moment van versturen van de factuur en de datum waarop de betaling van de klant is ontvangen. In 2020 bedroeg de gemiddelde incassotermijn 20,24 dagen (2019: 22,09 dagen).

## SAMENWERKING IN 2021

Ook in 2021 zal het Loodswezen bijdragen aan het verfijnen van de afstemming over de afhandeling van het scheepvaartverkeer. Het delen van informatie tussen ketenpartners wordt steeds beter ingebed in alle digitale systemen die er in de havens aanwezig zijn en ontwikkeld worden. De operationele kennis en ervaring van registerloodsen vormt daarbij een belangrijke inbreng. Zo kunnen alle ketenpartners samen voorzien in een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartaanbod.

In koepelorganisaties IALA, EMPA en IMPA richten we ons op de uitwerking van aanbevelingen over de VTS-systemen, het onderhouden en uitbouwen van de contacten in Brussel en het bijdragen aan de verduidelijking van internationale wetgeving aangaande Pilot Boarding Arrangements.



# GEWAARDEERDE GESPREKSPARTNER EN ADVISEUR

Goede contacten met onze klanten en onderlinge verbondenheid staan bij ons hoog in het vaandel. Ook al was fysiek contact dit jaar maar beperkt mogelijk, we werkten zeer intensief samen met onze partners en andere relaties. Onder meer bij het ontwikkelen van de PEC-opleidingen. Komende jaren blijven we actief verbinding zoeken en gaan we onze kennis nog meer delen.

## TEVREDENHEIDSONDERZOEK ONDER STAKEHOLDERS

Het Loodswezen onderzocht in 2020 hoe tevreden verschillende stakeholders zijn over onze dienstverlening. Het onderzoek spitste zich toe op verschillende doelgroepen: reders, terminals en agentschappen en daarnaast op havenmeesters en kapiteins. De resultaten van het onderzoek waren veelal positief. Zo kreeg het Loodswezen gemiddeld een 8 als rapportcijfer. Een cijfer om trots op te zijn! Op basis van analyse van de resultaten, bekijken we welke acties nodig zijn zodat we onze dienstverlening nog verder kunnen verbeteren.

Verder worden de uitkomsten van het onderzoek ook dit jaar weer toegevoegd aan de kwaliteitsverantwoording richting de ACM. Deze verantwoording wordt jaarlijks aan alle stakeholders voorgelegd binnen de tariefcyclus.

De agenten, rederijen, terminals en kapiteins zijn met een vragenlijst en de havenmeesters met een interview bevraagd.

### "LOODSEN ZIJN POORTWACHTERS"

"Het advies van de loodsen is leidend voor ons. Ze zijn belangrijke adviseurs; poortwachters. Ze leveren bijvoorbeeld input bij de nautische risicoanalyse. Dat is volgens mij niet hun directe dienstverleningstaak, maar daar zijn ze altijd toe bereid. Dat heeft toegevoegde waarde."

***Havenmeester aan het woord in klanttevredenheidsonderzoek***

Onderstaand zijn de conclusies per doelgroep uit de rapportages opgenomen. Het Loodswezen is voornemens om in 2022 wederom een onderzoek te laten uitvoeren naar de klanttevredenheid.

## CONCLUSIES ONDERZOEK ONDER KAPITEINS

Conclusie	Kernwoorden
1	Kapiteins zijn in het algemeen zeer tevreden en erg positief over het Loodswezen.
2	Er is ook veel tevredenheid over de dienstverlening en over de kennis en de vaardigheden van de loodsen in het bijzonder.
3	Als er verbeteringsuggesties zijn dan gaan die in op informatievoorziening rondom actualiteiten en communicatie tussen loods, kapiteins en sleepboten.

## CONCLUSIES ONDERZOEK ONDER HAVENMEESTERS

Conclusie	Kernwoorden
1	Havenmeesters zijn in het algemeen zeer tevreden over RLC..
2	De Havenmeesters hebben veel respect voor de expertise van loodsen. Advies wordt gewaardeerd, gevraagd en ongevraagd. Volgens sommigen mogen loodsen zich iets flexibeler opstellen.
3	Informatievoorziening is beperkt tot jaarverslagen en het operationeel melden van knelpunten. Een visiedocument is gewenst: hoe zien de loodsen zichzelf in het licht van (digitale) ontwikkelingen? Hoe evolueert het vak van loodsen?

## CONCLUSIES ONDERZOEK ONDER AGENTEN, REDERIJEN EN TERMINALS

Conclusie	Kernwoorden
1	Agenten en terminals zijn in het algemeen meer dan tevreden. Rederijen zijn in het algemeen enigszins tevreden. Laagste scores zijn rondom bestelling & planning.
2	Het loodswezen is professioneel en betrouwbaar met zeer vaardige loodsen
3	Klanten wensen soms meer transparantie en proactieve informatievoorziening: <ul style="list-style-type: none"><li>– Samenwerking &amp; duidelijkheid in noodsituaties/incidenten</li><li>– Info bij slecht weer</li><li>– Duidelijkheid over prijsstructuur &amp; kortingsregeling</li></ul>



Foto: Arnoud Vooijs

# KLANTENONDERZOEK 2020



## + Algemene tevredenheid

9,1 Kapitein	👍👍👍👍👍👍👍👍👍👍
8,0 Agenten	👍👍👍👍👍👍👍👍👍👍
7,2 Rederijen	👍👍👍👍👍👍👍👍
7,9 Terminal	👍👍👍👍👍👍👍👍👍
9,3 Havenmeesters	👍👍👍👍👍👍👍👍👍👍

Competent Benaderbaar  
Georganiseerd Bereidwillig  
Flexibel Professioneel Veilig  
Betrokken Communicatief Betrouwbaar  
Vriendelijk Accuraat Kennis  
Efficiënt Hardwerkend Punctueel  
Samenwerking  
Ervaren

## STAKEHOLDERMANAGEMENT

We voeren een actieve dialoog met onze stakeholders. Deze contacten zorgen voor een goede afstemming van verwachtingen en eventuele problemen worden snel opgelost. Voor al onze stakeholders wil Nederlands Loodswezen een integere en betrouwbare partner zijn. Daarom houden we in onze besluiten ook telkens zo veel als mogelijk rekening met de belangen van alle partijen.

### LOODSPLICHT NIEUWE STIJL

Loodsplicht Nieuwe Stijl heeft het Loodswezen gestimuleerd om na te denken over de eigen positie en de ontwikkelingen in de markt. Hierbij heeft de organisatie een constructieve bijdrage geleverd aan de politieke en inhoudelijke dialoog over deze besluitvorming. Ook in deze dialoog bleek weer hoe belangrijk het is om uit te kunnen leggen wat de positie van de registerloods precies is en hoe hij zijn publieke taak uitvoert. Na de ingang van LNS zal op vaste momenten worden geëvalueerd met de stakeholders en verantwoordelijke autoriteiten in hoeverre deze wet aan de uitgangspunten voldoet en of de veiligheid geborgd blijft.

### PUBLIEKE ACTOREN

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, havenmeesters
- Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (in de regio Scheldemonden)
- Autoriteit Consument & Markt (ACM)
- Overige publieke actoren (Eerste en Tweede Kamer, provincies, gemeenten et cetera)
- Europese Commissie en Europees Parlement

Registerloodsen hebben een bij wet opgedragen publieke taak. Hierdoor bestaat een nauwe relatie met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie is eindverantwoordelijk voor de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, inclusief zeevaart, op de Nederlandse scheepvaartwegen. Als uitvoerder van deze publieke taak vindt verantwoording onder meer plaats via dit jaarverslag.

Nederlands Loodswezen onderhoudt veelvuldig contact met verschillende publieke actoren. Bijvoorbeeld door het organiseren van werkbezoeken. Bij zulke bezoeken varen relaties mee en ervaren ze zelf het belang van het loodsenberoep.

## HAVENSECTOR EN KETEN

- Havenbedrijven
- Brancheorganisaties scheepvaart- en havenbedrijf
- Rederijen, agenten, terminals
- Kapiteins
- Slepers, vastmakers

Net als landelijk is ook in de regio's een open en constructieve samenwerking met stakeholders van groot belang. Onder de verschillende stakeholders vindt eens per twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek plaats.

## INTERN

- Loodsen
- Medewerkers

Loodsen en medewerkers zijn bepalend voor het goed functioneren van Nederlands Loodswezen. Elke twee jaar vindt zowel onder loodsen als onder medewerkers een tevredenheidsonderzoek plaats.

## MAATSCHAPPELIJK

- Omwonenden, maatschappij en milieu

Nederlands Loodswezen voelt het als zijn plicht bij het uitoefenen van zijn taken rekening te houden met de omgeving. Maatschappelijk verantwoord ondernemen is hiervoor een van de belangrijkste instrumenten. Een van de manieren om de eigen footprint zo klein mogelijk te maken, is de verduurzaming van de vloot. Met het werk van onze loodsen kan het grote publiek kennismaken tijdens evenementen zoals Sail Amsterdam en de Wereldhavendagen. Helaas konden deze evenementen in 2020 geen doorgang vinden.

## BUURLANDEN

- Vlaams Loodswezen (DABL)
- Duits Loodswezen

We zijn trots op de samenwerking met onze Vlaamse en Duitse collega's. In de regio Noord werken we samen met het Duitse Loodswezen. Regelmatig vindt overleg plaats met de Duitse loodsdienst in Borkum over de mogelijkheden om elkaar te versterken en te ontzorgen. Met het Vlaamse Loodswezen werkt de regio Scheldemonden nauw samen aan het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de zeehavens aan de Schelde. Ook is de dienstverlening goed geïntegreerd. In het Scheldereglement is vastgelegd dat de Vlaamse loodsen 72,5% van alle schepen van en naar Antwerpen en Gent van en naar zee begeleiden en de Nederlandse loodsen 27,5%. De samenwerking heeft als doel materieel en mensen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

## **POSITIEVE IMPACT OP SAMENWERKING**

In het Scheldegebied werken Nederlands en Vlaams Loodswezen samen. Daarvoor zijn er verschillende gemeenschappelijke overlegstructuren gevormd. Het gaat dan om de Permanente Commissie, de havenmeesters en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. En specifiek op het gebied van veiligheid en incidentanalyse de Commissie Nautische Veiligheid. Ook schuift RLC Scheldemonden aan bij de Business Advisory Board van North Sea Port.

In Scheldemonden voeren we samen met het Vlaamse Loodswezen een geïntegreerde bedrijfsvoering. Ook operationeel: Nederlandse en Vlaamse loodsen reizen over en weer met elkaars loodsbotten naar te beloodsen schepen. Toen de Belgische en Nederlandse overheden ingevolge covid-19 verschillende maatregelen namen, haperde die samenwerking. Dat heeft niet geleid tot het niet beloodsen van schepen, maar wel tot acute aanpassingen in de bedrijfsvoering. Uiteindelijk werd op basis van voortschrijdend inzicht en de nodige samenspraak de samenwerking weer hervat en is het samenwerkingsverband met Vlaanderen er zelfs sterker uitgekomen.

## **GEZAMENLIJK NEDERLANDS-VLAAMS VLOOTOVERLEG**

Met het Vlaams Loodswezen is in 2020 een gezamenlijk vlootoverleg opgestart voor een intensievere samenwerking tussen de technische diensten van beide loodsenorganisaties. Centraal staan hier de beloodsingsmiddelen. Doel is van elkaar te leren door ervaringen op technisch vlak met elkaar te delen.

### **"SAMENWERKING DOOR COVID-19 GEÏNTENSIVEERD"**

"Onze samenwerking met alle dienstverleners en betrokken partijen is door covid-19 geïntensiveerd. Opeens was er een dagelijkse conferencecall, waar iedereen trouw aan deelnam. Dat was heel bijzonder. Het geeft aan hoezeer alle betrokkenen een hechte samenwerking waarderen en er samen de schouders onder willen zetten."

***Johan van der Laan, regio Amsterdam-IJmond***

## **OVERLEGSTRUCTUREN**

Onze kennis en kunde delen we onder meer in de vele overleggen waaraan wij deelnemen. Hier kan Nederlands Loodswezen op zijn beurt ook weer profiteren van de kennis van de andere deelnemers. Internationaal, landelijk en regionaal heeft Nederlands Loodswezen structureel overleg met een groot aantal partijen. Het gezamenlijke doel is altijd de veilige, vlotte en efficiënte doorvoer van schepen, nu en in de toekomst.

## INTERNATIONAAL

Een actief voorbeeld van de samenwerking van het Loodswezen op internationaal niveau is de EMPA (European Maritime Pilots Association). Hier bekleden we een zetel in het bestuur. Deze zetel verschaft ons de mogelijkheid mee te sturen en bij te dragen in het belang van het loodsenberoep op Europees niveau. Ook is de NLC lid van de International Maritime Pilots Association (IMPA). De IMPA focust zich op wereldwijde kennisdeling over het loodsvak en de daarmee samenhangende veiligheid. Door IMPA en anderen uit de internationale loodsen-gemeenschap is richting rederijen, port-state-control en internationale beleidsmakers steeds meer aandacht gevraagd voor een correcte toepassing van voorschriften met betrekking tot loodsladders. Dat heeft niet alleen tot veel aandacht voor dit onderwerp geleid maar in een aantal gevallen ook tot ombouw van loodsladderarrangementen die veiliger zijn om em- en debarkeren van een loods mogelijk te maken. De komende jaren wordt gestreefd naar betere regelgeving, monitoring en handhaving.

Onze bijdrage aan de IALA (International Association of Lighthouse Authorities) is de inbedding en toekomstige inrichting van walmonitoring- en begeleidingssystemen.

## LANDELIJK

In de landelijke overleggen staan doorgaans de brede en strategische thema's op de agenda. Het gaat om vaak innovatieve onderwerpen die belangrijk zijn voor de toekomst van de maritieme sector. Zo neemt de Algemene Raad van de NLC deel aan de landelijke overlegstructuur 'Klaar voor de nautische toekomst' van alle Rijkshavenmeesters. Kennisdeling en verduidelijking van de belangen van de leden staan hierin centraal. Andere voorbeelden zijn de Stichting Nederland Maritiem Land, waarvan Nederlands Loodswezen lid is van het algemeen bestuur, en de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee. Bij deze laatste zijn alle stakeholders van de Noordzee betrokken, met name op het gebied van ruimtelijke ordening en veiligheid van het scheepvaartverkeer.

## REGIONAAL

De vier RLC's zijn met hun regionale ketenpartners verbonden via regelmatig operationeel overleg. Zoals het Gemeenschappelijk Nautisch Platform waar de regio Scheldemonden zitting in heeft. De regio Amsterdam-IJmond neemt deel aan het driemaandelijks Formeel Nautisch Overleg met dienstverleners, het Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat, bouwconsortium OpenIJ en Zeehaven IJmuiden. Ook nemen de regio's deel aan overleggen over specifieke vraagstukken en thema's. Zo neemt de regio Rotterdam-Rijnmond eens per maand deel aan het overleg van FERM (onderdeel van Rotterdam Port Cyber Resilience) voor het verhogen van de cyberveiligheid in en rondom de haven van Rotterdam en het operationeel overleg met Divisie Havenmeester Rotterdam en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid. Deze verschillende vormen van samenwerking illustreren het belang van de binnen Nederlands Loodswezen aanwezige nautische kennis voor de verdere ontwikkeling en toekomstbestendigheid van de maritieme keten.

### "TROTS OP ONZE FLEXIBILITEIT"

"We zijn er trots op dat we 2020 goed zijn doorgekomen. Met veel extra inspanningen hebben we de operatie overeind gehouden. Een bewijs van de flexibiliteit en bestendigheid van onze organisatie, loodsen en medewerkers."

**Willem Bentinck, directeur Nederlands Loodswezen BV**

## DIVERSE OVERLEGGEN VAN DE VIER LOODSREGIO'S

### ROTTERDAM-RIJMOND

- DHMR operationeel
- FERM cyber security haven
- NOOD gezamenlijk overleg dienstverleners
- GIDS actoren overleg
- Port Call Optimisation en PRONTO
- Nautisch Risk Assessment
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC)

### SCHELDEMONDEN

- Gemeenschappelijk Nautisch Platform (GNP)
- Havenneutraal Platform (HNP)
- Overleg VTS Loodsen
- Samenwerkend overleg loodsdiens Scheldemonden (SOLOS)
- BAB North Sea Port
- Overleg Schelddirecteuren -SOLOS (SDV-SOLOS)
- Zeeland Port Promotion Council (ZPPC)
- Werkgroep Geïntegreerd Verkeersmanagement Antwerpen

### AMSTERDAM-IJMOND

- Commissie Scheepsbewegingen
- Formeel Nautisch Overleg
- Technisch en Operationeel Stremmingsoverleg
- Overleg nautische werkzaamheden zeeoegang IJmond

### NOORD

- Havenoverleg, operationeel overleg, overleg met RWS
- Overleg met Duits Loodswezen
- Samenwerkende Bedrijven Eemshaven (SBE)
- Stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven (BBE)
- VNO



Foto: Harry Tabak



# RISICOBEBEER

Foto: Erik de Louwere



# RISICOMANAGEMENT

**In deze paragraaf bieden we u inzicht in het risicomanagement- en controlesysteem in 2020, vanuit het perspectief van Nederlands Loodswezen. Daarnaast gaan we in op de te nemen stappen in de daaropvolgende periode.**

## BESCHRIJVING RISICOMANAGEMENT- EN CONTROLESYSTEEM

Het 'Gemeenschappelijk normenkader voor financieel beheer, verantwoording en intern toezicht' en de handreiking 'Sturing Semipublieke Sector' vormen de basis voor ons risicomanagement- en controlesysteem. In dit publiek jaarverslag gaan we, in op de vraag of en hoe de key risks zich in 2020 hebben voorgedaan en op welke wijze Nederlands Loodswezen hierop heeft gereageerd. In het boekjaar 2021 wordt de reikwijdte van het risicomanagementsysteem verder uitgebreid.

Nederlands Loodswezen is blootgesteld aan strategische, operationele, financiële, verslagleggings- en compliance risico's. Om meer inzicht in deze risico's te krijgen en deze beter te beheersen, zijn we in 2018 gestart met de implementatie van een risicomanagementsysteem. Hierbij sluiten we aan op het gedachtegoed van The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

De implementatie van het risicomanagementsysteem is in ontwikkeling. Voor het publiek jaarverslag 2020 beperken we ons tot de gedeelde key risks. Dit zijn risico's die van toepassing zijn op meerdere entiteiten. Of ze hebben een zodanige impact op één entiteit, dat het de hele organisatie raakt in de realisatie van de strategische en langetermijndoelstellingen.

Het doel van het (aanvullende) controlesysteem is onder andere vast te stellen in hoeverre onze risicobeperkende beheersmaatregelen daadwerkelijk effectief zijn. De genoemde entiteiten hebben in 2020 een risicoregister opgesteld waarin de key risks en de daarbij horende risicobeheersmaatregelen zijn benoemd en waarvan opzet en bestaan zijn vastgesteld. Of deze benoemde beheersmaatregelen voldoende effectief werken, wordt de komende jaren verder beoordeeld.

In dit hoofdstuk lichten we een aantal pijlers van ons risicomanagement- en controlesysteem toe.

## RISICOGOVERNANCE

Uitgangspunt bij de inrichting van de risicogovernance is het 'three lines of defence-model'. In dit model zijn de proceseigenaren (de eerste lijn) verantwoordelijk voor het opzetten en uitvoeren van de eigen processen. Proceseigenaren identificeren hun risico's, rapporteren en beoordelen deze risico's en zetten ze af tegen de vastgestelde risicobereidheid. De tweede lijn ondersteunt de proceseigenaren. Deze medewerkers stellen de kaders, geven advies en monitoren of de eerste lijn daadwerkelijk verantwoordelijkheid neemt. De tweede lijn monitort ook of het Nederlands Loodswezen voldoet aan wet- en regelgeving en intern beleid betreffende kwaliteit en veiligheid. De derde lijn (de interne auditfunctie) voert audits uit op het risicomanagementsysteem.

Voor het jaar 2020 zijn de auditcharter en de auditopdrachten voor de diverse entiteiten vastgesteld. In 2020 heeft de interne auditfunctie zich gericht op het proces inning en facturatie loodsgeld van de Scheldevaart, het proces frequentiekorting Rotterdam-Rijnmond en het proces betalen. En bovendien nog een deel van het proces salarissen (inhuur van personeel, in- en uitdiensttreding, opleidingen, ziekteverzuim, werkkostenregeling en uitvoering pensioenverplichting). Daarnaast is de interne auditfunctie als adviseur betrokken geweest bij de verdere ontwikkeling van het risicomanagementsysteem. Ook heeft er een audit plaatsgevonden op opzet en bestaan van dit systeem voor alle entiteiten.

Het bestuur van de afzonderlijke entiteiten is verantwoordelijk voor het risicomanagement van de eigen entiteit. Gezamenlijk prioriteren de entiteiten jaarlijks de gedeelde key risks voor het gehele Nederlands Loodswezen. De Raad van Commissarissen houdt vanuit zijn rol toezicht op het risicomanagement- en controlesysteem van Nederlands Loodswezen B.V.

## PLANNING- EN CONTROLCYCLUS

Om de doelstellingen van Nederlands Loodswezen (Zie Missie, Visie en Strategie) te behalen, nemen de diverse entiteiten in de jaarlijkse begrotingen de benodigde investeringen, activiteiten en projecten met bijbehorende budgetten op. Het bestuur van een afzonderlijke entiteit stelt de begroting op en de ledenvergadering of vergadering van vennoten stelt deze vast. De voortgang van de activiteiten en projecten wordt gedurende het jaar gemonitord, onder meer door kwartaal- en maandrapportages.

De kwartaalrapportages bevatten de relevante recente ontwikkelingen en risico's, operationele highlights per regio. Daarnaast zijn de resultaten terug te vinden: het aantal geloodste scheepsreizen, de financiële kerncijfers en KPI's en de uitvoering van grote projecten en investeringen. De Raad van Commissarissen bespreekt, vanuit zijn toezichthoudende rol, de prestaties vier keer per jaar met de directie van Nederlands Loodswezen B.V. Daarbij kan de raad ook gevraagd en ongevraagd advies geven aan de andere entiteiten.

Naast de interne kwartaal- en maandrapportages stellen we een kwaliteitsverantwoording en een financiële verantwoording op. Hiermee leggen we jaarlijks verantwoording af aan de ACM. Voor het signaleren van financiële risico's en het voorspellen van onze financieringsbehoefte hanteren wij een meerjarenbegroting en een financieringsplan voor de middellange termijn.

## BELEID EN RICHTLIJNEN

Met autorisatielimiten beperken wij de risico's bij uitgaven en het aangaan van verplichtingen. Deze limiten zijn vastgelegd in het bevoegdhedenbeleid en de procuratieregeling. Daarnaast hebben wij beleid en richtlijnen voor verslaglegging, het financiële beheer en het beheer en de beveiliging van geautomatiseerde systemen.

## NORMEN, WAARDEN EN CULTUUR

De normen, waarden en cultuur zoals beschreven in de Missie, Visie en Strategie van Nederlands Loodswezen vindt u in de subparagraaf Kernwaarden. Met onze gedragscode, kernwaarden, klokkenluidersregeling en ons alcohol- en drugsbeleid laten we zien wat wij belangrijk vinden in het zakelijke en maatschappelijke verkeer.

Bewustzijn, toepassing en naleving van de gedragscode en bijbehorende kernwaarden dragen bij aan het voorkomen van integriteitsrisico's. Alle nieuwe medewerkers krijgen tijdens hun inwerkprogramma een toelichting op onze gedragsregels. Aspecten als cultuur, werkdruk en bekendheid met de bedrijfscode komen ook terug in het medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Voor de registerloodsen is de Beroepsuitoefeningverordening registerloodsen van toepassing. Hierin committeert de registerloods zich in zijn beroepsuitoefening te gedragen naar de bestaande regels, verordeningen en voorschriften. Ook geeft hij aan dat hij zal handelen zoals van een goed registerloods verwacht mag worden.

## KWALITEITSMANAGEMENTSYSTEMEN

De vier regio's voldoen aan de Internationale Standard for Pilot Organisations. Dit is een kwaliteitsmanagementsysteem van, voor en door loodsen (zie [www.ISPO-pilots.com](http://www.ISPO-pilots.com)) en de loodsenorganisaties. Het ondersteunende bedrijf Nederlands Loodswezen B.V. voldoet aan de ISO 9001-2018-norm. Door deze ISO-certificering laten wij zien dat we voldoen aan de internationale eisen op het gebied van kwaliteitsmanagement (KMS) en continu gericht zijn op het verbeteren van processen en het managen van bedrijfsrisico's. Daarnaast voldoet Nederlands Loodswezen B.V. aan de ISM-code. Dit is een internationale managementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voorkoming van verontreiniging. Deze drie kwaliteitsmanagementsystemen worden door een onafhankelijke partij getoetst (Lloyd's Register).

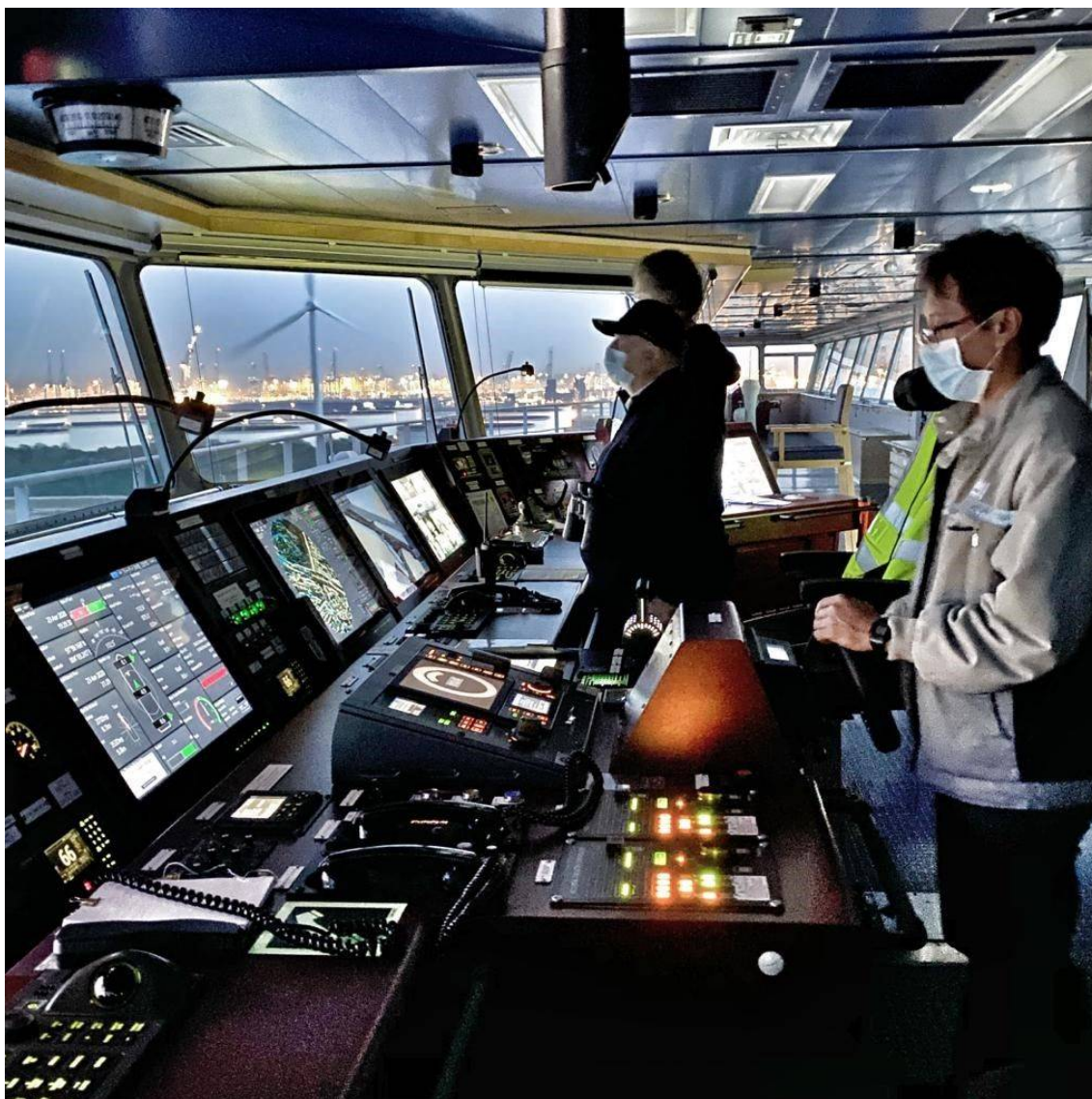


Foto: Harry Tabak

# RISICOPROFIEL

Vanuit het publieke belang is het veiligheidsinstrument van een loods aan boord geborgd in de Scheepvaartverkeerswet. Dit instrument draagt bij aan een veilig en vlot verloop (in het bijzonder de afwikkeling) van het scheepvaartverkeer en de instandhouding van de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen. Ook voorkomt en beperkt het de schade aan infrastructuur, milieu en leefomgeving. In de praktijk komt het er op neer dat we met het loodsen van zeeschepen een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid van schip, bemanning en lading. Maar ook aan het economisch succes van de havens en de bescherming van publieke veiligheidsbelangen die spelen in het maritiem zeetransport.

Nederlands Loodswezen werkt in het belang van het publiek. Door een goed opgeleide registerloods aan boord van zeeschepen verplicht te stellen (Scheepvaartverkeerswet), wordt het risico dat gepaard gaat met het afwikkelen van het scheepvaartverkeer in de Nederlandse zeehavens ingeperkt. De kwaliteit van de loods en de dienstverlening als geheel is geborgd in de Loodsenwet. Dit wettelijke kader voor de regeling van de toelating tot het beroep van loods regelt de voorwaarden voor de uitoefening van dat beroep. Middels een eedaflegging, verordeningen, nadere voorschriften en reglementen geven we invulling aan de normstelling en standaarden voor de verplichtingen van de registerloodsen bij hun beroepsuitoefening. Het wettelijk vastgelegde tuchtrecht biedt het instrumentarium om individuele leden van de beroepsgroep waar nodig te corrigeren.

## REGISTERLOODSEN ALS INDIVIDUELE BEROEPSBEOEFENAREN

De positie van de registerloods is in de Loodsenwet op een dusdanige wijze vastgesteld dat de registerloods een individuele beroepsbeoefenaar is, zelfstandig werkt en daarmee niet in dienst is noch in opdracht werkt van een entiteit die onder het ‘begrip’ Nederlands Loodswezen valt. Hierdoor is de aansprakelijkheid tijdens de uitoefening van het beroep van de registerloods niet van toepassing op de entiteiten van Nederlands Loodswezen.

Voor het bepalen van het risicoprofiel van de registerloodsen als individuele beroepsbeoefenaren, is artikel 3 uit de Loodsenwet belangrijk. Dit artikel beperkt de aansprakelijkheid van registerloodsen tijdens de uitoefening van hun beroep, met uitzondering van opzet of grove schuld (exoneratie).

De registerloodsen zijn als individuele beroepsbeoefenaren georganiseerd binnen de bedrijfsorganisatie van Nederlands Loodswezen als aandeelhouder van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V. Ook is de registerloods niet-beherend vennoot in een van de drie stille maatschappen Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond, Loodsenassociatie Rotterdam Rijnmond/Noord en Loodsenassociatie Scheldemonden.

Nederlands Loodswezen B.V. geeft invulling aan de dienstverlening op het gebied van vlootbeheer en onderhoud, logistiek, planning en administratie bij het loodsen en het beloodsen van zeeschepen en de inning van het loodsgeld.

De loodsassociaties zijn de – niet aan het rechtsverkeer deelnemende – samenwerkingsverbanden van de registerloodsen. Deze worden beheerd door Nederlands Loodswezen B.V. en zijn verantwoordelijk voor het doen loodsen van zeeschepen. De individuele registerloods loopt daarmee, als lid van een stille maatschap, een intern ondernemersrisico.

Loodswezen Materieel B.V. is juridisch eigenaar van de vloot.

## OPVANGEN FLUCTUATIES IN DE VRAAG NAAR LOODSDIENSTEN

Het risico op fluctuatie van de vraag naar loodsdiensten is afhankelijk van het scheepvaartaanbod en de wijzigingen in het loodsplichtstelsel. Gebruikmaken van de dienst is veelal verplicht en de Nederlands registerloodsen zijn de enige die de dienst verzorgt. De te betalen loodsgeldtarieven worden voorafgaande aan een kalenderjaar door de ACM vastgesteld, op basis van een ingediend voorstel door de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie.

Bij een sterk toenemende vraag naar loodsdiensten loopt Nederlands Loodswezen het risico niet te kunnen voldoen aan de wettelijke eis van tijdige levering.

Bij een sterk afnemende vraag van de loodsdiensten gedurende een boekjaar, loopt Nederlands Loodswezen het risico dat gemaakte kosten niet door de voor dat jaar geldende tarieven worden gedekt. Door publieke inbedding van de loodsdienst is het niet goed mogelijk om andere diensten dan loodsdiensten aan te bieden. De Loodsenwet voorziet in toezicht op Nederlands Loodswezen door de ACM, de toedeling van bevoegdheden aan de ACM, de grondslagen van de loodsgeldtariefstructuur, de wijze van vaststelling van dat tarief en de grondslag voor de periodieke evaluaties.

Wijzigingen van wettelijke verplichtingen, veranderende economische omstandigheden en ladingstromen en voortschrijdende techniek, kunnen invloed hebben op het scheepvaartaanbod. En ook op de wijze waarop Nederlands Loodswezen zijn diensten op dat moment heeft ingericht. Gelet op het grote aandeel vaste kosten is het voor Nederlands Loodswezen niet goed mogelijk om snel mee te bewegen met een plots afnemende vraag. Het Loodswezen heeft immers geïnvesteerd in een infrastructuur van mensen en middelen in 4 regio's met in totaal 6 zeehavengebieden. Deze infrastructuur is toegespitst op het 24/7 kunnen nakomen van de verplichtingen die voortkomen uit de Loodsenwet en Scheepvaartverkeerswet. Ook kan een plots sterk toenemende vraag slechts in beperkte mate worden opgevangen met de bestaande loodsenformatie. Het opleiden van een volledig bevoegde registerloods neemt namelijk vele jaren in beslag.

## RISICOBEREIDHEID

We schatten de risico's eerst in op kans en impact zonder interne beheersmaatregelen en zetten deze vervolgens af tegen onze risicobereidheid. Hieruit volgt een overzicht van de verschillende waarden van de risico's. Dit overzicht vormt de basis voor het treffen van maatregelen om de risico's te beperken. Wij zijn terughoudend in het nemen van risico's. De loodsdienstverlening is ingebed in de Scheepvaartverkeers- en Loodsenwet. Wij kunnen het ons niet permitteren om niet aan onze wettelijke verplichtingen te voldoen. Bij de uitoefening van het operationele proces van loodsen en beloodsen kan de impact van een incident grote gevolgen hebben. De risico's dienen daarbij dan ook zo laag mogelijk te worden gehouden.

### "SCHEEPVAARTAFWIKKELING IS EEN VITAAAL PROCES"

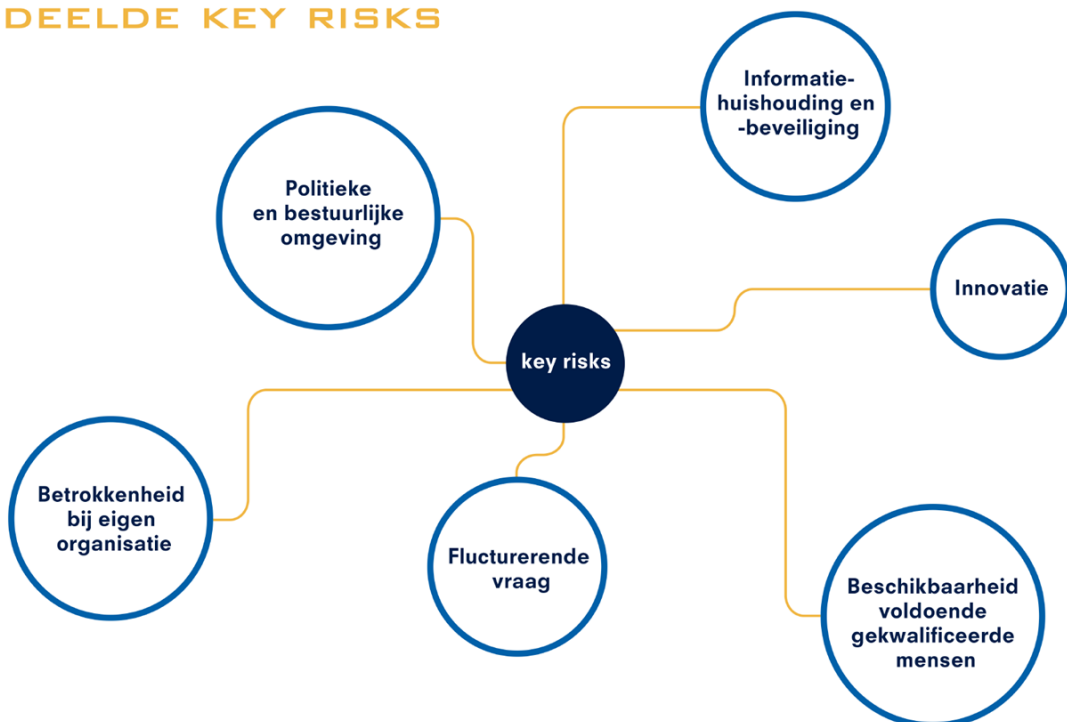
"De gevolgen die de recente stremming van het Suez kanaal heeft op de wereldwijde supply-chains, maakt eens te meer duidelijk hoe afhankelijk we van deze logistieke ketens zijn en waarom scheepvaartafwikkeling is aangemerkt als vitaal proces voor Nederland. Met onze mensen en materieel stellen wij alles in het werk om het scheepvaartverkeer, 24/7 en 365 dagen per jaar, veilig en vlot af te handelen in de Nederlandse zeehavens en Vlaamse Scheldehavens."

**Joost Mulder, voorzitter Nederlandse Loodsencorporatie**

## RISICO'S PER CATEGORIE

Risicocategorie	Beschrijving
Strategie	Hieronder vallen risico's die een belemmering vormen voor de realisatie van de ondernemingsstrategie en/of ons bestaansrecht. Zij omvatten onder andere onzekerheden die betrekking hebben op of gepaard gaan met ontwikkelingen in ons concurrerend vermogen en/of maatschappelijke ontwikkelingen.
Operationeel	Hieronder vallen risico's die de operationele activiteiten beïnvloeden. Deze omvatten onder andere onzekerheden die gerelateerd zijn aan de interne organisatie, informatiesystemen, onze reputatie en producten en diensten.
Financieel	Risico's waarbij financieel verlies optreedt door de gehanteerde financiële structuur of instrumenten, of door het ontbreken van deugdelijke financiële controles.
Compliance	Hieronder vallen risico's die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Deze omvatten onder andere onzekerheden door het opereren in een omgeving met veel, complexe en veranderende wet- en regelgeving.
Financiële verslaggeving	Hieronder vallen risico's die van invloed zijn op de betrouwbaarheid van de financiële verslaggeving.

## OVERZICHT VAN DE GEDEELDE KEY RISKS



## STRATEGISCHE RISICO'S

In deze paragraaf vindt u een beknopte omschrijving van de gedeelde key risks. Daarnaast leest u wat per risico (op hoofdlijnen) de beheersingsstrategie en de interne beheersmaatregelen zijn.

## **INFORMATIEHUISHOUDING EN -BEVEILIGING**

### **RISICO**

Het risico dat door een niet op orde en onvoldoende beveiligde informatiehuishouding onjuiste, ongewenste, niet gevalideerde, en/of verouderde informatie zowel intern gebruikt als extern gedeeld wordt. Waardoor op basis van deze informatie foutieve beslissingen genomen worden, kwaliteit niet geborgd is, niet voldaan wordt aan wet- en regelgeving, boetes worden opgelegd en/of reputatieschade ontstaat.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen zet hoogwaardige soft- en hardware in waarmee de loods aan boord maximaal ondersteund wordt in zijn beroepsuitoefening en optimaal informatie uitwisselt met de keten. Nederlands Loodswezen ontwikkelt en implementeert beleid en procedures voor informatiebeveiliging en -beheer om een bestendige informatiehuishouding te waarborgen.

### **BEHEERSMAATREGELEN**

Informatiebeveiliging is onderdeel van de ICT-strategie met daarbij een voorname rol voor de Chief Information Security Officer en de stuurgroep informatievoorziening. Er is een proces voor het melden en registreren van IT-gerelateerde beveiligingsincidenten geïmplementeerd. Ter verbetering van de informatiehuishouding zijn documenten gecategoriseerd en wordt documentmanagement verder doorontwikkeld door het invoeren van een documentmanagementsysteem. De voor de loodsen ondersteunende processen aan de wal zijn voorzien van moderne IT-middelen. Verder heeft het Loodswezen een cyber risk verzekering, die niet alleen een financiële compensatie biedt maar ook ondersteuning in het crisis management bij een cybercrime.

## **BESCHIKBAARHEID VOLDOENDE GEKWALIFICEERDE MENSEN**

### **RISICO**

Het risico dat de doelgroep van potentiële loodsen en ondersteunende medewerkers versmalt, waardoor voldoende instroom van loodsen en medewerkers in gevaar komt.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen positioneert zich als aantrekkelijke organisatie in de maritieme sector door het hanteren van goede arbeidsvoorwaarden, zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en door maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Nederlands Loodswezen is actief in arbeidsmarktcommunicatie om zo voldoende instroom te garanderen.

### **BEHEERSMAATREGELEN**

Het organiseren van wervingscampagnes en het voeren van een actief promotiebeleid. Daarnaast onderhouden we contacten met zeevaartscholen en onderzoeken we hoe loodsenorganisaties in het buitenland hun instroom borgen. Met regelmaat voeren we medewerkers- en loodsentevredenheidsonderzoeken uit. In ontwikkeling zijn onder andere het opstellen van duurzaam inzetbaarheids- en communicatiebeleid. Daarnaast wordt het beleid voor het maatschappelijk verantwoord ondernemen verder uitgerold. Het Instellingsbestuur van de opleiding tot registerloods (OTR:MMP) heeft voor voldoende instroom van studenten een aantal additionele acties uitgezet.

## **BETROKKENHEID BIJ EIGEN ORGANISATIE**

### **RISICO**

Het risico van afnemende betrokkenheid van de loodsen bij de besturing, besluitvorming en uitvoering van taken binnen de eigen organisatie, waardoor kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening onder druk komt te staan.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen voert een actief beleid om de betrokkenheid en participatie van loodsen op peil te houden en verder uit te bouwen. Loodsen worden gestimuleerd om naast het loodswerk ook andere taken binnen de organisatie uit te voeren en zich verder te ontwikkelen.

### **BEHEERSMAATREGELEN**

Actief beleid voeren voor de doorstroom van loodsen in nevenfuncties. Het inzetten van communicatiemiddelen om de participatie aan vergaderingen te vergroten. Verder worden er rondetafelgesprekken gehouden en diverse sociale activiteiten georganiseerd.

## **INNOVATIE**

### **RISICO**

Het risico dat niet tijdig kan worden ingespeeld op maritieme innovatieve ontwikkelingen en de mogelijke effecten daarvan op de loodsdienstverlening.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen is een loodsdienst die wereldwijd vooroploopt in kwaliteit en veiligheid van dienstverlening en daarvoor benodigde innovaties. Nederlands Loodswezen neemt een actieve rol in relevante ontwikkelingen binnen het maritieme domein en houdt oog voor de vertaling naar praktische bruikbaarheid. Hierbij wordt ook rekening gehouden met een zo laag mogelijke belasting van het milieu.

### **BEHEERSMAATREGELEN**

In het jaarplan is een doelstelling geformuleerd om innovatieve projecten voor de beloodsingsvloot uit te voeren. Samen met partners nemen we aan deze innovatieve projecten deel. Met kennisinstituten zoeken we samenwerking bij de optimalisatie van het onderhoud aan vaartuigen. Daarnaast wordt voor de toekomstige vloot ingezet op de verdere ontwikkeling van schepen met een lagere belasting van het milieu.

## **POLITIEKE EN BESTUURLIJKE OMGEVING**

### **RISICO**

Het risico dat binnen de politieke en bestuurlijke omgeving onvoldoende nautische kennis en begrip van het maritieme speelveld aanwezig is, waardoor beleidskeuzes worden gemaakt die onvoorziene effecten hebben op de continuïteit en kwaliteit van de organisatie en de loodsdienstverlening.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen draagt bij aan de totstandkoming van (inter)nationaal nautisch beleid en brengt het belang van het loodsen van zeeschepen bij politiek en beleidsbepalers onder de aandacht.



## BEHEERSMAATREGELEN

Het voeren van een actieve dialoog met beleidsmakers en bestuurders op zowel (inter)nationaal niveau als regionaal niveau, zoals bijvoorbeeld met beleidsmakers en bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ACM en havenmeesters.

## COVID-19-PANDEMIE (FLUCTUERENDE VRAAG)

Door de covid-19-pandemie en de daarvoor genomen maatregelen heeft Nederlands Loodswezen een nieuw strategisch risico geïdentificeerd in 2020. Dit is toegevoegd aan het risicomanagementsysteem.

## RISICO

Het risico van een fluctuerende vraag naar loodsdiensten, waarbij omvang en duur onvoorspelbaar zijn. Hierdoor ontstaat er significante over- óf ondercapaciteit in mensen en materieel en komt de continuïteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening in gevaar.

## BEHEERSINGSSTRATEGIE

Nederlands Loodswezen streeft naar een organisatie die adequaat kan inspelen op een snel veranderende vraag zonder het veiligheidsniveau en de kwaliteit van de dienstverlening aan te tasten.

## BEHEERSMAATREGELEN

Het vergroten van de flexibele schil in inzet van bemensing en materieel alsook het ontwikkelen van een strategische personeelsplanning. Verder een beter inzicht krijgen in de vraag naar loodsdiensten door het optimaliseren van juistheid en frequentie van reizenramingen. En tot slot de samenwerking met ketenpartners in de haven optimaliseren.

## OPERATIONELE RISICO'S

Nederlands Loodswezen heeft de risico's van het operationele proces die de veiligheid betreffen van mens en milieu en de arbeidsomstandigheden geïnventariseerd. Ook zijn er maatregelen getroffen om de kans op een incident, ongeval en schade te verkleinen. Belangrijke instrumenten om deze operationele risico's in kaart te brengen, zijn de kwaliteitsmanagementsystemen ISPO, ISO en ISM.

Bij operationele risico's denken wij in eerste instantie aan risico's op het water. De grootste operationele risico's voor Nederlands Loodswezen zijn gronding, aanvaring en brand waarbij beloodsingsmiddelen betrokken zijn. Het embarkeren en debarkeren van een loods op volle zee is een belangrijk operationeel risico dat bij Nederlands Loodswezen de volledige aandacht heeft.

Wij hebben een registratiesysteem om incidenten in kaart te brengen, om hiervan te leren en maatregelen te nemen om herhaling van een incident te voorkomen. Kwalitatief hoogwaardige beloodsingsmiddelen met voldoende gekwalificeerd en getraind personeel zijn daarbij onontbeerlijk.

Incidenten waarbij een loods tijdens de uitoefening van zijn beroep is betrokken, beschouwen we niet als een operationele risico's voor Nederlands Loodswezen. De registerloods is immers een zelfstandig beroepsoefenaar en is niet in dienst bij een entiteit binnen Nederlands Loodswezen of daarbuiten. Dit laat onverlet dat het varen met zeeschepen in druk bevaren vaarwateren altijd risico's met zich meebrengt. De risicobeheersmaatregelen die hiervoor worden genomen, liggen bij de bevoegde autoriteit. Het verplicht aan boord zetten van een goed opgeleide registerloods is een maatregel om dit risico te beheersen.

## **COVID-19-PANDEMIE (BEMENSING)**

Door de covid-19-pandemie en de daarvoor genomen maatregelen heeft Nederlands Loodswezen het volgende operationele risico geïdentificeerd in 2020. Dit is toegevoegd aan de meerjarenbegroting van 2021-2024.

### **RISICO**

Het risico dat op korte termijn, bijvoorbeeld vanwege een pandemie, loodsen en medewerkers uitvallen, waardoor de continuïteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening in gevaar komt.

### **BEHEERSINGSSTRATEGIE**

Nederlands Loodswezen neemt adequate maatregelen in geval van uitval van loodsen en medewerkers.

### **BEHEERSMAATREGELEN**

De implementatie van een bedrijfscontinuïteitsplan en de vorming van een crisisteam, bijvoorbeeld in omstandigheden als de covid-19-pandemie. We maken gebruik van moderne ICT-hulpmiddelen, planningstools en monitoringsinstrumenten. Daarmee optimaliseren we de beschikbaarheid en maken het medewerkers mogelijk vanaf verschillende locaties te werken. Nauw en structureel overleg met de sector en de autoriteiten staat er borg voor dat de loodsen hun werk zo veilig mogelijk kunnen uitvoeren.

## **FINANCIËLE RISICO'S**

De belangrijkste financiële risico's zijn het vaststellen van onjuiste tarieven, onvoldoende beschikbare financiering op lange termijn, het niet kunnen voldoen aan de verplichtingen op korte termijn en fraude.

### **TARIEVEN**

Bij de meeste diensten van Nederlands Loodswezen gaat het om gereguleerde activiteiten. De tarieven daarvoor worden vooraf telkens voor een periode van twaalf maanden vastgesteld. Dat doet de ACM voor de Nederlandse havens en de Vlaamse minister van Mobiliteit voor de Vlaamse Scheldehavens. Als er onjuiste tarieven worden vastgesteld, kan de continuïteit in gevaar komen.

Om het risico op onjuiste tarieven te verkleinen, zijn de tariefvoorstellen gebaseerd op een onderliggend wetenschappelijk model voor het ramen van het aantal reizen. Verder zijn de kosten gebaseerd op de meest recente realisatie en zijn de tariefvoorstellen door een externe accountant onderzocht op de redelijkheid van de aannames en de juistheid van de berekeningen. Belangrijke bedrijfsrisico's zijn verzekerd en het prijsrisico op brandstoffen (behoudens biobrandstoffen) is grotendeels afgedekt.

### **FINANCIERING**

Als er op de lange termijn onvoldoende financiering beschikbaar is, zijn we niet meer in staat om de noodzakelijke investeringen in bedrijfs- en beroepsondersteunende middelen te doen. Daardoor komen de kwaliteit van en de continuïteit in de bedrijfsvoering in gevaar. Om dit risico te verkleinen, zijn de looptijden van de financiering van de schepen met een lange levensduur aangegaan voor de gehele economische levensduur van de schepen. Zodoende is gedurende de economische levensduur geen herfinanciering nodig. Ook is de financieringsbehoefte op lange termijn jaarlijks opnieuw beoordeeld en getoetst aan de hand van een investerings- en financieringsplan voor de lange termijn.

## VERPLICHTINGEN OP KORTE TERMIJN

Wordt er niet aan de verplichtingen op korte termijn voldaan, dan heeft dit als gevolg dat de uitvoering van de bedrijfsvoering in gevaar komt. Om dit risico te verkleinen, is het lange termijn-financieringsplan gebaseerd op het dieptepunt aan liquide middelen gedurende het boekjaar. Voor de aanwezige rekeningcourantfaciliteiten is slechts een gedeeltelijke benutting meegenomen. Verder is er veel aandacht voor juiste en snelle facturering van uitgevoerde diensten, stimulering van automatische incasso en actieve opvolging van overige incasso. Het betaalverkeer is verdeeld over twee banken, waardoor er altijd een alternatief kanaal beschikbaar is om gelden te ontvangen en betalingen uit te voeren.

## FRAUDE

Fraude leidt er toe dat onterecht middelen uit de organisatie worden onttrokken. Daardoor komt de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar of het resultaat onder druk te staan. Belangrijke maatregelen om dit risico te verkleinen, zijn een adequate inrichting van de administratieve organisatie en toegangsbeveiliging tot geautomatiseerde systemen. Ook de invulling van het 'three lines of defence-principe' is een essentiële maatregel. Dit verloopt via een afdeling audit en risk. Deze afdeling adviseert over de inrichting van de processen en toetst op het bestaan en de werking van de controles in die processen.

Het frauderisico wordt jaarlijks beoordeeld via een frauderisico-analyse en er zijn verzekeringen afgesloten voor het risico van fraude en cybercrime. Daardoor wordt het financiële gevolg van een eventuele fraude sterk gereduceerd.

## OVERIGE FINANCIËLE RISICO'S

Nederlands Loodswezen maakt gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten) om bepaalde rente- en prijsrisico's op brandstoffen zo veel mogelijk af te dekken. We voeren geen substantiële transacties in buitenlandse valuta uit en loopt daardoor geen valutarisico. Deze financiële instrumenten worden bij de financiële vaste activa in de jaarrekening toegelicht.

## FINANCIËLE VERSLAGLEGGINGSRISICO'S

Hieronder vallen risico's die van invloed zijn op de betrouwbaarheid van de financiële verslaglegging. Zoals het niet voldoen aan de inrichtingsvoorschriften, de aansluiting op de financiële administratie, de consistentie van de verschillende rapportages onderling en in de tijd, de (kwalitatieve) onderbouwing van balansposten en de tijdigheid waarop de verslaglegging gereed moet zijn. Om deze risico's te verkleinen, hebben wij een risicomanagement- en controlesysteem ingericht zoals beschreven in het hoofdstuk over ons risicomanagement- en controlesysteem (begin van de [risicoparagraaf](#)).

## COMPLIANCERISICO'S

Hieronder vallen risico's die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Deze omvatten onder andere onzekerheden door het opereren in een omgeving met veel, complexe en veranderende wet- en regelgeving.

Bij het risicoprofiel is al aangegeven dat de Loodsenwet voor Nederlands Loodswezen een belangrijke wet is. Hierin is de borging geregeld van een doelmatige loodsdienstverlening. Hieronder vallen de beroepsuitoefening van de registerloodsen, de ondersteuning daarbij en de financiering daarvan via de tarieven. Het niet voldoen aan de bepalingen van de Loodsenwet heeft als gevolg dat de continuïteit in en de kwaliteit van de taakuitoefening, zoals genoemd in de Loodsenwet ('licence to operate') in gevaar komen. Om deze risico's te verkleinen, zorgen wij ervoor dat we

- sturen op het naleven van de verordeningen vanuit de beroepsorganisatie (NLc);
- de geaccrediteerde opleiding tot registerloods (Master in Maritime Piloting) verzorgen en dat voldoende kandidaat-studenten toegang krijgen tot de opleiding door het uitgeven van bewijzen tot deelname en het toekennen van studievergoedingen;
- juist en tijdig het Tariefvoorstel indienen en verantwoorden over de uitgevoerde taken en activiteiten aan belanghebbenden.

## OPGETREDEN RISICO'S EN ONZEKERHEDEN

Geen van de bovengenoemde risico's heeft zich in 2020 op zo'n manier voorgedaan dat het voortbestaan van het Loodswezen als geheel in gevaar is geweest.

Een van de benoemde risico's is dat de politieke en bestuurlijke omgeving onvoldoende inzicht heeft in het maritieme speelveld. Om dat risico te beheersen hebben we veel energie gestopt in de communicatie met het ministerie over de nieuwe Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen (WAMR). We zien dat het van belang is om meer aandacht te besteden aan het voeren van de dialoog over het markttoezicht op het Loodswezen. Daarom moeten wij proactief zorgen voor een meer gedeeld inzicht- en kennisniveau. Daar zullen we ons als Loodswezen de komende jaren voor in zetten. Het risico op de uitbraak van een pandemie was in voorgaande jaren nog niet als key risk geïdentificeerd. Wij waren niet voorbereid op een sterk terugvallende vraag en het tegelijkertijd uitvallen van een grote groep medewerkers. Desondanks zijn we er in geslaagd onze dienstverlening onverminderd te laten doorgaan. De negatieve financiële gevolgen hebben we deels kunnen opvangen met kostenreducerende maatregelen.

## IN CONTROL-VERKLARING

Met ons risicomanagement- en controlesysteem streven wij ernaar de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en het verrast worden door omstandigheden zo veel mogelijk te reduceren. Maar geen enkel systeem van intern(e) risicomanagement en controle biedt een absolute zekerheid voor het bereiken van ondernemingsdoelstellingen. Ook kan het niet alle onjuistheden, fraude, incidenten en overtredingen van wetten en regels geheel voorkomen.

Op basis van rapportages en informatie van de verschillende afdelingen en entiteiten die deel uitmaken van ons risicomanagement- en controlesysteem, zijn de ondertekenaars van deze in control-verklaring van mening dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat en is opgesteld vanuit een continuïteitsveronderstelling. Ook zijn we van mening dat het risicomanagement- en controlesysteem, naar behoren heeft gewerkt, met inachtneming van de stand van zaken zoals in hoofdstuk [Risicomanagement](#) beschreven.

Het optimaliseren van de werking van het interne risicomanagement- en controlesysteem en het monitoren daarvan, blijft voor het bestuur een belangrijk aandachtspunt. In het verslagjaar zijn zowel de opzet als de werking van dit systeem frequent en intensief besproken in de Bestuursraad, samen met de Raad van Commissarissen. In dit jaar hebben zich geen integriteitsissues voorgedaan die van invloed zijn op het risicoprofiel.

## ONDERTEKENING

Zoals beschreven in hoofdstuk [Achtergrond Nederlands Loodswezen](#) van het publiek jaarverslag is Nederlands Loodswezen de verzamelnaam van de Nederlandse Loodsencorporatie, de vier regionale loodsencorporaties, Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen, Nederlands Loodswezen B.V., Loodswezen Materieel B.V. Dit zijn verschillende juridische entiteiten met eigen bestuursorganen.

In dit publiek jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over alle entiteiten van Nederlands Loodswezen. Aansluitend op de juridische structuur en de verantwoordelijkheden daarbinnen, wordt de in control-verklaring ondertekend door de bestuurder van iedere entiteit voor de taken en verantwoordelijkheden die belegd zijn bij de betreffende entiteit.

---

### **J.W. Bentinck**

Directeur  
*Namens de directie van Nederlands Loodswezen B.V., als zelfstandige entiteit en als beherend vennoot van de loodsensociaties*

*Namens de directie van Loodswezen Materieel B.V.*

---

### **J.B. Mulder**

Voorzitter  
*Namens de algemene raad van Nederlandse Loodsencorporatie*  
*Namens het bestuur van Stichting Opleiding- en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen*

---

### **J.Y. van der Laan**

Voorzitter  
*Namens het bestuur van Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond*

---

### **B. Oldenbeuving**

Voorzitter  
*Namens het bestuur van Regionale Loodsencorporatie Noord*

---

### **T.S. de Groot**

Voorzitter  
*Namens het bestuur van Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond*

---

### **G.B.P. Jaburg**

Voorzitter  
*Namens het bestuur van Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden*



# VERSLAG VAN DE RVC

Foto: Remco Hesse

# VERSLAG VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN

**2020 was een gedenkwaardig jaar, waarin covid-19 voor een groot deel onze agenda bepaalde. Toch hebben ons werk zoals vereist en gewenst kunnen verrichten. Als toezichthouder dachten we actief mee met de directie van Nederlands Loodswezen en de Algemene Raad over de gewenste aanpak. De gezondheid en veiligheid van loodsen en medewerkers kwamen daarbij op de eerste plaats. Maar natuurlijk verloren we het operationele en financiële perspectief daarbij niet uit het oog.**

## EFFECTEN PANDEMIE

Het was een onvermijdelijk maar ingrijpend gevolg van de pandemie: de daling van de vraag naar loodsreizen. Er werden minder loodsreizen uitgevoerd dan we begroot hadden. Dat had direct invloed op de omzet. Tegelijkertijd was het lastig om heel snel af te schalen of op een andere manier kosten te besparen. Daarnaast was er zorg om de operationele inzetbaarheid. Hoe konden de mensen verantwoord aan het werk? En hoe konden we besmettingen voorkomen en toch de dienstverlening op peil houden? En dan was er nog het proces van besluitvorming. Hoe konden wij onze rol als controlerend en adviserend orgaan op afstand invullen nu fysieke bijeenkomsten niet meer mogelijk waren?

## BESLUITVORMING IN CRISISTIJD

Het overleg met het bestuur was, zeker in het begin van de crisis, intensiever en kortcyclischer dan normaal. We moesten de crisis pareren, maar het reguliere werk moest doorgaan. Zoals bijvoorbeeld het bijstellen van begrotingen en meerjarenramingen. En dat was een uitdaging. Want in een vennootschap moeten besluiten genomen worden in fysieke vergaderingen van vennoten. Dat ligt statutair vast, maar was nu onmogelijk. Binnen de grenzen van verantwoorde governance, hebben we daarvoor al snel een noodprocedure opgestart. Zodat stemmingen ook via videobellen konden geschieden. Later voorzag een spoedwet in ruimere bevoegdheden voor stemmingen en vergaderingen. Vervolgens hebben we de al gedane stemmingen en besluiten nog een keer formeel bekrachtigd.

## VEERKRACHT IN ORGANISATIE

Ondanks de moeilijke omstandigheden is onze operationele continuïteit nooit echt in gevaar geweest. Dat is een compliment waard aan alle loodsen en medewerkers. Zij hebben hiervoor forse inspanningen moeten leveren. We prijzen ons gelukkig dat er zoveel aanpassingsvermogen en veerkracht in de organisatie zit.

Maar wat leren we daarvan voor de toekomst? Hoe gaan we de volgende keer om met een plotsklaps terugvallende vraag? We moeten de flexibiliteit nog structureler inbouwen om nog sneller te kunnen acteren op veranderende marktfragen.

## BESPARINGEN ONVERMIJDELIJK

Door de terugvallende omzet, waren besparingen onvermijdelijk. Daarom hebben we in 2020 de innovatiebudgetten moeten temporiseren. Ook zijn er in de flexibele schil verschillende contracten niet verlengd. Het financiële effect van covid-19 bleef uiteindelijk beperkt tot iets meer dan 6% in de min. Met enige zorg wachten we echter af hoe de crisis zich verder ontwikkelt en welke impact die de komende jaren nog op onze economie zal hebben.

## NIEUWE STRATEGIE

Naast het pareren van de pandemie hadden we gelukkig nog tijd en energie om een aantal dingen in gang te zetten en door te voeren. De nieuwe strategie is uitgerold, we hebben vooruitgang geboekt op de vereisten vanuit het Normenkader Financieel Beheer, een meerjarenbegroting gemaakt en een risicoregister opgezet. Als Raad van Commissarissen hebben wij de directie van Nederlands Loodswezen geadviseerd om eerst de algemene strategie te ontwikkelen en daarna pas de ICT-strategie. Die moet namelijk afgeleid zijn van de algemene strategie. Dat algemene beleidsplan ligt er nu. Onze ICT-strategie is drieledig: (1) ICT ondersteunt onze navigatie, (2) ICT ondersteunt de bedrijfsorganisatie en (3) versterkt onze positie in de nautische keten. Denk aan onze datadeling via het Haven Neutraal Platform voor de Scheldehavens.

## DUURZAAMHEID

De grote trends in de maatschappij gaan over duurzaamheid, duurzame inzetbaarheid en digitalisering. Stuk voor stuk thema's die ook het Loodswezen op de agenda heeft staan en die we aandacht blijven geven. Onze ambitie voor duurzaamheid staat ook in het beleidsplan. Door covid-19 is de ontwikkeling daarvan wel onder druk komen te staan. Uit financiële overwegingen is gekozen voor temporisering van zowel de innovatie- als de duurzaamheidsagenda. Als Raad van Commissarissen begrijpen we die keuze.

**“ ZELFS KETENPARTNERS BEGRIJPEN NIET ALTIJD HOE HET  
LOODSWEZEN WERKT. DAAROM WILLEN WE ACTIEVER NAAR BUITEN  
TREDEN ”**

MATTHIEU BORSBOOM, VOORZITTER RVC

## ONZE MEERWAARDE ONDERSTREPEN

In 2021 gaan we krachtiger inzetten op onze positionering in de nautische keten. Zelfs ketenpartners begrijpen niet altijd wat het Loodswezen is en hoe het werkt. Daarom willen we actiever naar buiten treden en communiceren. En onze meerwaarde duidelijker zichtbaar maken door samen te werken en kennis en data uit te wisselen. In al onze regio's heerst het besef dat je beter meer dan minder kunt integreren. We zoeken coördinatie en dwarsverbanden op. Onze primaire taak is het beloodsen van schepen. Maar onze kennis en data zijn in de keten relevant voor veel bredere toepassingen. En daar willen we meer mee gaan doen.

In het ene regiobezoek dat de Raad van Commissarissen dit jaar kon afleggen voordat de crisis toesloeg, waren we te gast in de regio Noord. Hier maakten we kennis met onze Duitse collega's en zagen we hoe de samenwerking verloopt. Ook met Vlaanderen hebben we nieuwe afspraken gemaakt. Dit zijn twee voorbeelden van samenwerking waar nog veel meer potentieel in zit.



## EIGEN FUNCTIONEREN

Eind 2020 hebben we ons eigen functioneren geëvalueerd. Hoewel het een bijzonder jaar was, hebben we alle reguliere bijeenkomsten van de Raad van Commissarissen kunnen houden, maar dan op afstand. We hebben de ambitie om elk jaar alle regio's te bezoeken, maar dat kon na één bezoek niet verder doorgaan. Het contact en de besprekingen met de ondernemingsraad hebben we wel kunnen houden.

## TERUG NAAR NORMAAL

We spreken graag onze dankbaarheid en waardering uit voor alle inspanningen die geleverd zijn om de operationele continuïteit in 2020 te blijven garanderen. En de hoop dat we zo snel mogelijk terug kunnen naar normale werkomstandigheden. We kijken ernaar uit om dan ook weer de regio's te bezoeken. Want dat is wat we dit jaar het meest gemist hebben: het directe contact met de loodsen en medewerkers en de sfeer bij de gezamenlijke bijeenkomsten.

### **De Raad van Commissarissen van Nederlands Loodswezen B.V.**

Hoek van Holland, 18 mei 2021

Matthieu Borsboom, voorzitter

Rudi De Meyer

Anne Marie van der Wijst



*Van links naar rechts: Rudi De Meyer, Anne Marie van der Wijst en Matthieu Borsboom.*

# FINANCIËEL VERSLAG

## TARIEVEN EN TOEZICHT

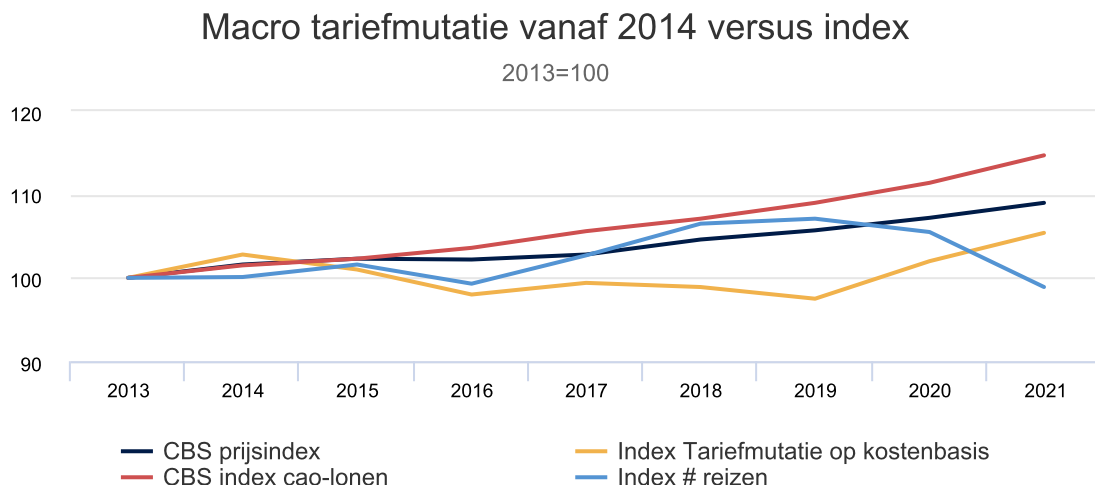
In de Loodsenwet is bepaald dat de ACM de loodsgeldtarieven vaststelt voor de schepen die de Nederlandse havens aandoen. Op basis van een voorstel van het Loodswezen stelt de ACM vóór 1 januari van ieder jaar deze tarieven vast. Na deze tariefvaststelling zijn de risico's van onvoorziene kosten en/of een minder dan vooraf voor het jaar ingeschat aantal geloodste scheepsreizen geheel voor de registerloodsen.

De twee belangrijkste elementen van het tariefvoorstel zijn de begrote kosten en het aantal te verwachten te loodsen scheepsreizen, exclusief de dienstverlening aan de Vlaamse Scheldehavens. Voorafgaand aan het indienen van dit tariefvoorstel bij de ACM vindt er een consultatie plaats met vertegenwoordigers van bij ministeriële regeling aangewezen openbare lichamen betrokken bij het bestuur van één of meer zeehavens en representatieve organisaties van ondernemers in het scheepvaart- en havenbedrijf. Zij worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze op het voorstel kenbaar te maken.

Gezien de impact van de coronacrisis op de reizenraming voor 2021 heeft het Loodswezen de ACM verzocht om het tariefvoorstel later in te dienen (15 oktober) en heeft de consultatie ook later dan gebruikelijk plaatsgevonden.

In het Tariefvoorstel 2021 is uitgegaan van de reizenraming van Ecorys van september 2020, die is gebaseerd op de gerealiseerde reizen tot en met augustus 2020. Bij de raming is verder rekening gehouden met een impact van het coronavirus op de economische ontwikkelingen op basis van het basisscenario van het CPB van september 2020, alsook met de impact van de Loodsplicht Nieuwe Stijl en de Brexit. Op basis van het tariefvoorstel heeft de ACM het loodsgeldtarief voor 2021 vastgesteld op plus 3,41%. De raming van 90.712 reizen is de meest waarschijnlijke uitkomst van het model als middenwaarde van een bandbreedte tussen minimaal 88.693 reizen en maximaal 92.732 reizen.

In onderstaande grafiek is de gemiddelde macrotariefmutatie van de loodsgeldtarieven opgenomen (de blauwe lijn). Dit betreft het totaal van de macromutatie van de tarieftabellen en het macro-effect van de aanpassingen in de tarieven vanwege invoering G2016 en het schema frequentiekorting. Deze mutatie is afgezet tegen de CBS-prijsindex (rode lijn) en CBS-index cao-lonen (gele lijn).



# RESULTATEN 2020

In de onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen tussen het werkelijke resultaat en het begrote resultaat over 2020.

Vergelijking werkelijke resultaat en begroot resultaat 2020			
(in duizenden euro's)			
	Werkelijk 2020	Begroot 2020	Verschil
<b>Opbrengsten</b>			
Loodsgelden	198.413	211.480	-13.067
Andere tarieven	107	82	25
Overige inkomsten	364	359	5
Opbrengsten exploitatierekening (10)	198.884	211.921	-13.037
<b>Kosten</b>			
Arbeidsvergoeding loodsen (11)	95.040	100.104	-5.064
Beloodsen en plannen (12)	72.815	73.364	-549
Overige regionale kosten (13)	10.174	11.457	-1.283
Overige landelijke kosten (14)	13.400	14.948	-1.548
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie (15)	5.084	6.185	-1.101
Vermogensvergoeding (16)	5.557	5.863	-306
Totaal kosten	202.070	211.921	-9.851
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>-3.186</b>	<b>0</b>	<b>-3.186</b>

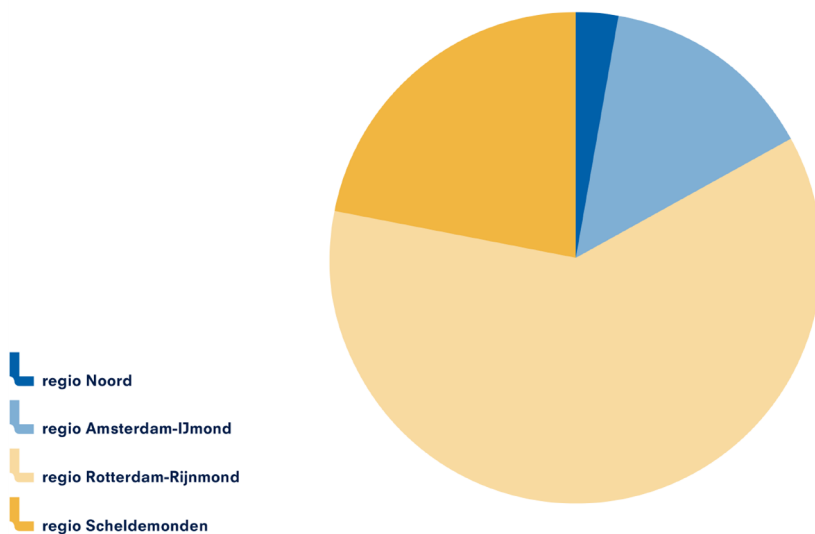
De lagere omzet loodsgelden wordt veroorzaakt door een lager aantal geloodste scheepsreizen reizen (6,2%) en door een lagere uitkering frequentiekorting dan begroot (14%).

Bij de kosten zijn de kosten arbeidsvergoeding voor de inzet registerloodsen € 5.064.000 lager dan begroot. Door het lagere aantal geloodste scheepsreizen zijn de bruguren en de reizen lager dan begroot. Door de maatregelen voor covid-19 zijn er minder opleidingen doorgaan waardoor ook de indirecte uren van de loodsen lager zijn dan begroot.

De werkelijke kosten van de overige kostengroepen zijn lager dan begroot. Door de covid-maatregelen hebben bepaalde activiteiten en projecten geen doorgang kunnen vinden, waardoor hiervoor geen kosten zijn gemaakt. Daarnaast zijn er minder reiskosten gemaakt door het kantoorpersoneel vanwege thuiswerken, lagere kosten voor kantines omdat deze dicht waren, geen kosten voor evenementen, lagere kosten voor opleidingen, en lagere kosten voor vergaderingen.

## GELOODSTE SCHEEPSREIZEN 2020

Verdeling per regio 2020



## FINANCIËLE POSITIE

### DE FINANCIËLE POSITIE OP LANGE TERMIJN

Voor de financiering van de bestaande vloot zijn langlopende leningen aangetrokken, waarvan de looptijden overeenkomen met de economische levensduur. Hierdoor is de financiering daarvan gedurende deze periode gewaarborgd. Het renterisico op deze leningen is afgedekt via rentederivaten (in de meeste gevallen via renteswaps en voor één lening via een collar (combinatie van een bij elkaar behorende rente-cap en rente-floor). De omvang en looptijden van de rentederivaten loopt exact gelijk op met de bijbehorende leningen.

Met de financiers is de afspraak gemaakt dat het eigen vermogen minimaal 28% van het balanstotaal bedraagt. Eind 2020 ligt dit op 39,0% waarmee aan deze eis wordt voldaan.

Op basis van de beschikbare financiële prognose wordt verwacht dat, rekening houdende met de geplande investeringen, ook de komende jaren aan de eisen van de financiers kan worden voldaan.



Foto: Ruben de Boer

Financiële positie op lange termijn					
(Alle bedragen in € 1.000)					
Balans	2020	2019	2018	2017	2016
Investeringen in MVA in het betreffende boekjaar	9.168	8.265	8.385	10.428	9.032
Geïnvesteed bedrag in MVA ultimo boekjaar	108.110	114.838	122.360	129.825	134.954
Gemeenschappelijk vermogen korte termijn	12.385	9.042	12.414	11.793	8.492
Gemeenschappelijk vermogen lange termijn	50.938	49.844	49.483	50.338	51.092
Totaal gemeenschappelijk vermogen (= eigen vermogen)	63.323	58.886	61.897	62.131	59.584
Vaste activa	108.497	115.206	122.725	130.187	135.314
Vlottende activa	53.873	52.915	42.973	46.167	43.199
Balanstotaal	162.370	168.121	165.698	176.354	178.513
Solvabiliteit (Eigen vermogen / Balanstotaal)	39,0%	35,0%	37,4%	35,2%	33,4%

## DE FINANCIËLE POSITIE OP KORTE TERMIJN

De financiële positie op korte termijn is goed. Het nettowerkkapitaal, is positief en de current ratio is 2,45.

Het nettowerkkapitaal eind 2020 is € 31,8 miljoen. Het eigen vermogen korte termijn is € 12,3 miljoen. Indien dit na het vaststellen van de jaarrekening 2020 wordt uitgekeerd, resteert nog een positief saldo van € 19,5 miljoen. Verder beschikt het Loodswezen over een tweetal rekening-courant faciliteiten van in totaal € 10,5 miljoen waarvan geen gebruik is gemaakt.

Het Loodswezen kan ook op korte termijn aan zijn financiële verplichtingen voldoen.

Op basis van de door het bestuur gemaakte analyse van de financiële positie eind 2020 en de meerjarenbegroting 2021-2024 is er geen reden te twijfelen aan de continuïteit en de mogelijkheid om de geplande investeringen die nodig zijn voor de toekomstige bedrijfsvoering te kunnen financieren. De onderkende key risks kunnen in voldoende mate worden beheerst. In de jaarrekening 2020 is voor de waardering dan ook uitgegaan van het continuïteitsprincipe.

Financiële positie op korte termijn					
(Alle bedragen in € 1.000)					
Balans	2020	2019	2018	2017	2016
Vorraden	3.079	3.074	3.000	2.851	3.101
Vorderingen en overlopende activa	10.139	14.218	13.851	12.322	11.086
Liquide middelen	40.655	35.623	26.122	30.994	29.012
Vlottende activa	53.873	52.915	42.973	46.167	43.199
Vlottende passiva	22.007	24.737	21.166	23.328	21.722
<b>Netto werkkapitaal (Vlottende activa -/- vlottende passiva)</b>	<b>31.866</b>	<b>28.178</b>	<b>21.807</b>	<b>22.839</b>	<b>21.477</b>
Current ratio (Vlottende activa / vlottende passiva)	2,45	2,14	2,03	1,98	1,99

# VERWACHTINGEN VOOR 2021

In onderstaande tabel is de exploitatierekening opgenomen van de diensten en taken van het Nederlands Loodswezen die vallen onder artikel 27a van de Loodsenwet. Voor het jaar 2021 zijn de cijfers van het Tariefvoorstel 2021 opgenomen, waarbij ook rekening is gehouden met de opbrengsten en kosten van het Nederlandse aandeel in de Scheldevaart:

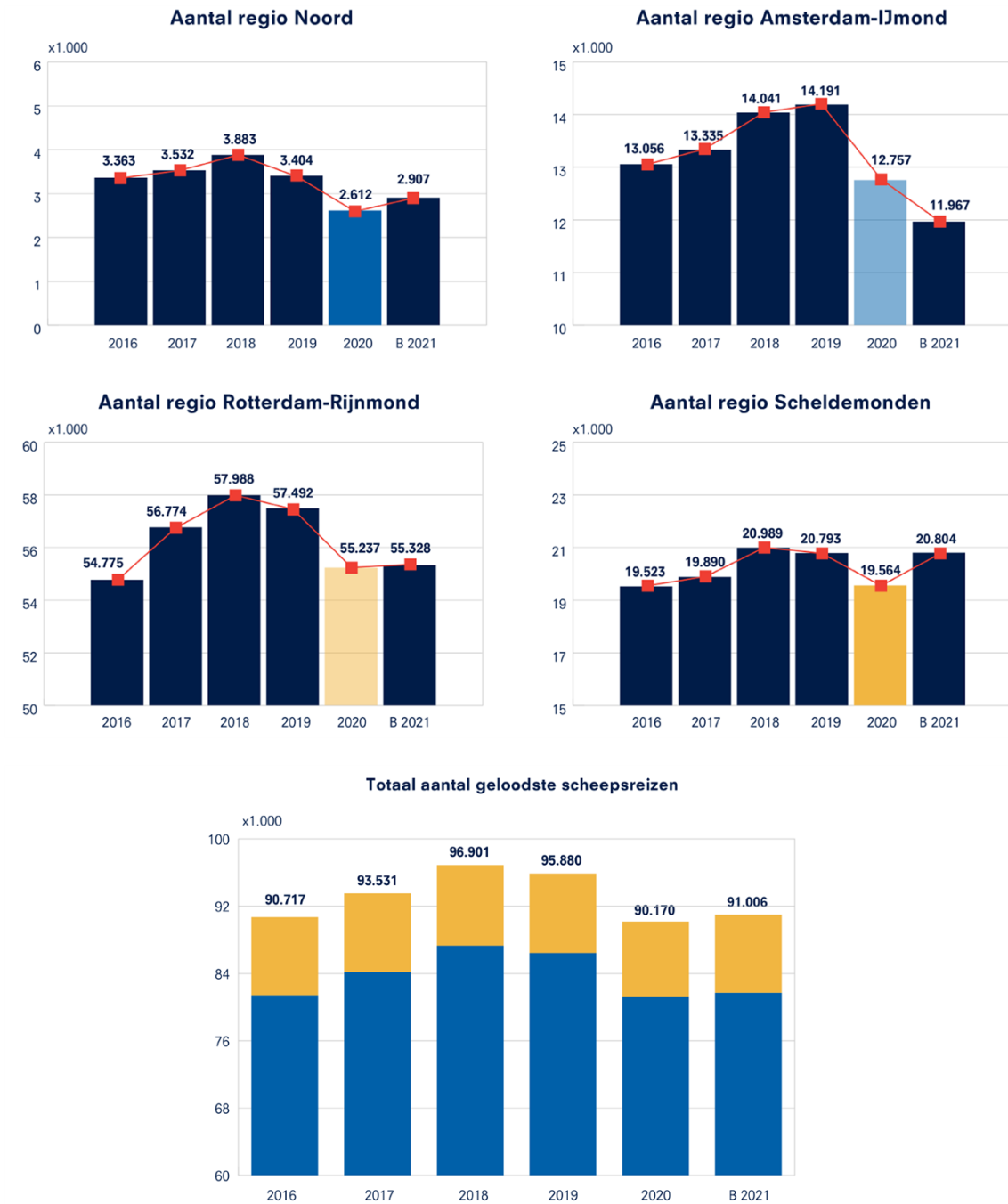
(in duizenden EUR)	Begroot 2021	Begroot 2020	Werkelijk 2020
<b>Opbrengsten</b>			
Loodsgelden	214.512	211.480	198.413
Andere tarieven	83	82	107
Overige inkomsten	365	359	364
Opbrengsten exploitatierekening	214.960	211.921	198.884
<b>Kosten</b>			
Arbeidsvergoeding loodsen	102.975	100.104	95.040
Beloodsen en plannen	72.579	73.364	72.815
Overige regionale kosten	11.888	11.457	10.174
Overige landelijke kosten	15.394	14.948	13.400
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie	6.587	6.185	5.084
Vermogensvergoeding	5.537	5.863	5.557
Totaal kosten	214.960	211.921	202.070
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.186</b>

De ontwikkeling van de omzet en rentabiliteit zijn afhankelijk van het scheepvaartaanbod.

De arbeidsvergoeding loodsen is voor een groot deel afhankelijk van het geraamd aantal te loodsen scheepsreizen. In 2021 wordt een geringe toename van het aantal reizen voorzien ten opzichte van de raming 2020. De uurtarieven registerloodsen worden jaarlijks geïndexeerd met de CBS-index cao-lonen.

Onderstaand is een overzicht opgenomen van het aantal geloodste en te loodsen scheepsreizen over de periode 2015-2021 (inclusief bijzondere reizen). De prognose voor 2021 is op 91.006 te loodsen scheepsreizen gesteld. Dit aantal ligt circa 0,9% boven de realisatie over 2020 van 90.170 reizen.

## GELOODSTE / TE LOODSEN SCHEEPSREIZEN 2016-2021



## LOODSEN EN MEDEWERKERS

Het aantal loodsen neemt toe van gemiddeld 448,82 FTE in 2020 naar 456,1 FTE in 2021. Het aantal medewerkers is voor 2021 begroot op 469,1 FTE (inclusief inhuur). Het werkelijk gemiddeld aantal FTE in 2020 bedroeg 458,06 FTE.

## INVESTERINGEN

### Investerings 2021

(in € 1.000)

Overzicht geraamde investeringen Loodswezen voor 2021:

#### A Vaartuigen

Diverse investeringen grote loodsvaartuigen	1.560	
Diverse investeringen jet gedreven tenders	900	
Overige investeringen vaartuigen	400	
		<hr/>
		2.860

#### B Onroerend goed

Diverse renovaties van bestaande panden, steigers en pontons		971
--	--	-----

#### C Overige investeringen

##### C.1 Loodstechnische hulpmiddelen

Nautisch ondersteunende systemen	535	
Portofoons, helipakken en reddingsvesten	430	
		<hr/>
		965

##### C.2 ICT systemen (hard- en software)

Wijzigingen ICT-systemen (incl. SPIL en LIS)	2.272	
		<hr/>
		2.272

##### C.3 Overige investeringen

Opleidingsmiddelen loodsen	280	
Diverse kleinere investeringen	320	
		<hr/>
		600
		<hr/>
		3.837

### Totaal generaal 2021

**7.668**

Voor 2021 is de desinvestering van een tender voorzien.

## FINANCIERING INVESTERINGEN

Bij het opstellen van het vervangingsplan van de vloot voor de periode 2015-2030 en voor het aantrekken van de financiering voor de nieuwe tenders is een langetermijnprognose gemaakt voor de investeringen, de financiële positie en de financiering van het Loodswezen. De belangrijkste uitgangspunten daarin zijn:

- De inbreng van een kapitaal van € 100.000 per loods bij een loodsformatie van minimaal 425 loodsen.
- De aangegane investeringsverplichtingen tot en met 2020 zijn gefinancierd via het beschikbare eigen vermogen en de aangegane leningen en beschikbare rekening-courant faciliteiten.
- De gestelde solvabiliteits van de banken is 28%, waarbij eigen vermogen wordt gedefinieerd als eigen vermogen lang (kapitaal inbreng loodsen) en eigen vermogen kort (ingehouden winst ultimo boekjaar) gebaseerd op het gemeenschappelijk vermogen van de loodsenassociaties.

Op basis van de meest recente versie van de meerjaren financiële planning kunnen de investeringen 2021 uit de beschikbare financiële middelen en kredieten voldaan worden en hoeven hiervoor geen nieuwe financieringen te worden aangetrokken.



Onderstaand overzicht geeft het verloop weer van de huidige externe langlopende financieringen.

Lening	Aflossing 2021	Saldo 31-12-2021	Aflossing 2022	Saldo 31-12-2022
Swath's ABN AMRO	283.333	-	-	-
Polaris ABN AMRO / BNG	1.100.000	11.000.000	1.100.000	9.900.000
Pollux ABN AMRO / BNG	1.100.000	12.100.000	1.100.000	11.000.000
Procyon ABN AMRO / BNG	1.000.000	12.000.000	1.000.000	11.000.000
Tenders Rabobank	960.000	5.520.000	960.000	4.560.000
	<b>4.443.333</b>	<b>40.620.000</b>	<b>4.160.000</b>	<b>36.460.000</b>

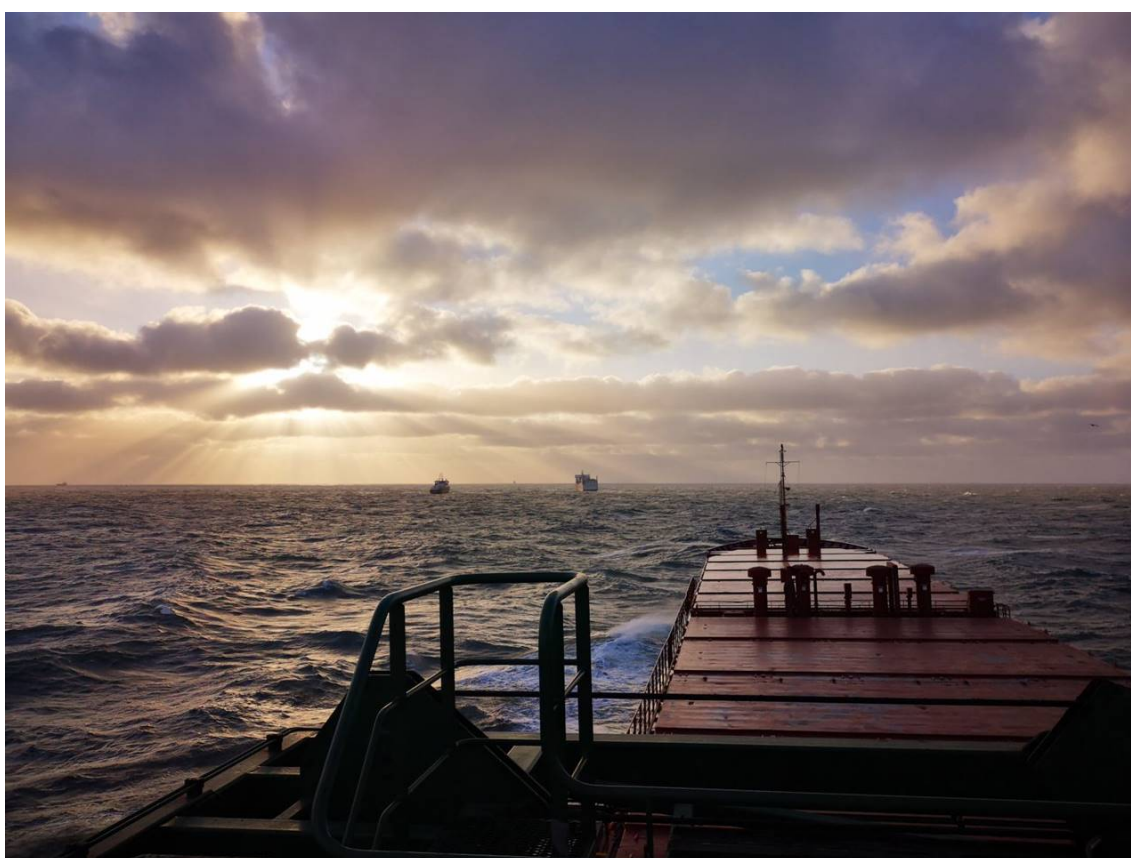


Foto: Sebastiaan Schuurman



# JAARREKENING 2020

Foto: Nederlands Loodswezen

# OVERZICHT VERMOGEN PER 31 DECEMBER 2020

(in duizenden EUR)	2020	2019
<b>Vaste activa</b>		
Materiële vaste activa (1)	108.110	114.838
Financiële vaste activa (2)	387	368
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>108.497</b>	<b>115.206</b>
<b>Vlottende activa</b>		
Vorraden (3)	3.079	3.074
Vorderingen en overlopende activa (4)	10.139	14.218
Liquide middelen (5)	40.655	35.623
<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>53.873</b>	<b>52.915</b>
<b>Kortlopende schulden en overlopende passiva (6)</b>	<b>22.007</b>	<b>24.737</b>
Uitkomst van vlottende activa min vlottende passiva	31.866	28.178
Uitkomst activa min kortlopende schulden	140.363	143.384
<b>Langlopende schulden (7)</b>	<b>50.503</b>	<b>56.547</b>
<b>Voorzieningen (8)</b>	<b>26.537</b>	<b>27.951</b>
<b>Eigen vermogen (9)</b>	<b>63.323</b>	<b>58.886</b>
<b>Totaal gefinancierd</b>	<b>63.323</b>	<b>58.886</b>

# EXPLOITATIEREKENING OVER 2020

(in duizenden EUR)	2020	2019
<b>Opbrengsten</b>		
Loodsgelden	198.413	204.526
Andere tarieven	107	93
Overige inkomsten	364	395
<b>Opbrengsten exploitatierekening (10)</b>	<b>198.884</b>	<b>205.014</b>
<b>Kosten</b>		
Arbeidsvergoeding loodsen (11)	95.040	96.393
Beloodsen en plannen (12)	72.815	71.400
Overige regionale kosten (13)	10.174	10.518
Overige landelijke kosten (14)	13.400	15.542
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie (15)	5.084	5.041
Vermogensvergoeding (16)	5.557	8.116
<b>Totaal kosten</b>	<b>202.070</b>	<b>207.010</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>-3.186</b>	<b>-1.996</b>

# KASSTROOMOVERZICHT VAN DE MIDDELEN 2020

(in duizenden EUR)	2020	2019
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		
Exploitatieresultaat exclusief vermogensvergoeding	2.371	6.120
<b>Aanpassingen voor:</b>		
Afschrijvingen en overige waardeveranderingen (1)	15.734	15.008
Mutatie financiële vaste activa (2)	1	4
Mutatie operationele vorderingen	4.079	-367
Mutatie voorraden	-5	-74
Mutatie operationele schulden	-3.379	4.519
Mutatie voorzieningen (8)	-1.414	-556
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>	<b>17.387</b>	<b>24.654</b>
Mutaties uitkering winst aan loodsen (9)	6.901	-3.585
Saldo ontvangen en betaalde rente (15)	-5.298	-6.498
<b>Kasstroom uit bedrijfsvoering</b>	<b>18.990</b>	<b>14.571</b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		
Investeringen in materiële vaste activa (1)	-9.183	-8.629
Desinvesteringen in materiële vaste activa	175	779
<b>Kasstroom uit investeringen</b>	<b>-9.008</b>	<b>-7.850</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		
Storting kapitaal loodsen (9)	1.200	700
Mutaties overige reserves (9)	-106	-339
Ontvangsten en aflossing langlopende schulden (7)	-6.044	2.419
<b>Kasstroom uit financiering</b>	<b>-4.950</b>	<b>2.780</b>
<b>Netto kasstroom</b>	<b>5.032</b>	<b>9.501</b>
<b>Stand liquide middelen begin boekjaar</b>	<b>35.623</b>	<b>26.122</b>
<b>Stand liquide middelen ultimo boekjaar</b>	<b>40.655</b>	<b>35.623</b>

# ALGEMEEN

Nederlands Loodswezen is de algemene noemer waaronder een aantal entiteiten in gezamenlijkheid maar elk met eigen taken en verantwoordelijkheden een doelmatige loodsdienstverlening verzorgt in de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde. Nederlands Loodswezen bestaat uit een beroeps- en een bedrijfsorganisatie.

## BEROEPSORGANISATIE

De beroepsorganisatie bestaat uit de Nederlandse Loodsencorporatie en de vier Regionale Loodsencorporaties Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden. Daarnaast is er een stichting die de opleidingen van loodsen verzorgt en de deskundigheid en kwaliteit van het beroep bevordert (STODEL). Deze organisaties geven samen invulling aan wettelijke taken met betrekking tot de (kwaliteit van de) beroepsuitoefening, de vakbekwaamheid van de loods, de bevoegdheden, de dienstverlening en de opleiding van (toekomstige) loodsen.

## BEDRIJFSORGANISATIE

De bedrijfsorganisatie bestaat uit Nederlands Loodswezen B.V., Loodswezen Materieel B.V., drie stille maatschappen (Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond, Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond/Noord en Loodsenassociatie Scheldemonden).

Nederlands Loodswezen B.V. geeft invulling aan de dienstverlening op het gebied van vlootbeheer, onderhoud, logistiek, planning en administratie bij het loodsen en het beloodsen van zeeschepen en is belast met de inning van het loodsgeld. Loodswezen Materieel B.V. is juridisch eigenaar van de vloot. De loodsenassociaties zijn de samenwerkingsverbanden van de registerloodsen; zij zijn verantwoordelijk voor het doen loodsen van zeeschepen.

De diensten en taken die door het Loodswezen worden uitgevoerd zijn geregeld in de Loodsenwet en betreffen het loodsen van zeeschepen (door de registerloodsen als individuele autonome beroepsbeoefenaar), een aantal andere wettelijke taken, zoals het opleiden van verklaringhouders en een (zeer beperkt) aantal niet gereguleerde taken. Conform het bepaalde in artikel 27 van de Loodsenwet worden de tarieven die het Loodswezen voor haar wettelijke taken in rekening mag brengen vastgesteld door de Autoriteit Consument en Markt (ACM).

De in deze jaarrekening opgenomen cijfers betreffen de samengevoegde cijfers van de organisaties van het Nederlands Loodswezen waarbinnen de desbetreffende diensten en taken worden uitgevoerd die onder toezicht van de ACM staan. De cijfers zijn ontleend aan de administraties en de vastgestelde statutaire jaarrekeningen 2020 en 2019 van de betreffende organisaties binnen het Loodswezen.

# TOELICHTING COVID-19-VIRUS

Het Nederlands Loodswezen is in 2020 geconfronteerd met de gevolgen van het covid-19-virus (coronavirus).

Scheepvaartafwikkeling, waartoe het loodsen van zeeschepen behoort, is door de Rijksoverheid aangemerkt als vitaal proces voor Nederland en opgenomen op de lijst met deze processen. Vitale processen moeten in het belang van de Nederlandse samenleving en economie ook in de covid-19 crisis doorgang vinden en worden daardoor niet getroffen door maatregelen van de overheid die ertoe leiden dat de dienstverlening of bedrijfsvoering (al dan niet tijdelijk) verplicht moet worden stilgelegd.

Er is een crisisteam gevormd om maatregelen te nemen om de negatieve effecten te beheersen en de dienstverlening zo veel als mogelijk ongestoord door te laten gaan. De genomen maatregelen leiden er toe dat de dienstverlening daadwerkelijk doorgang kan vinden, zowel in de operatie in de zeehavens als in de walorganisatie, zodat de continuïteit van de dienstverlening en de daarmee samenhangende inkomsten in hoge mate gewaarborgd is. Gezien het bovenstaande is er nauwelijks sprake van onzekerheid of de dienstverlening mag en kan worden voortgezet.

Loodswezen beschikt over een goede financiële positie op lange termijn (solvabiliteit) en korte termijn (liquiditeit). Er is sprake van een positief saldo liquide middelen en daarnaast zijn er ongebruikte rekeningcourant faciliteiten bij banken. Loodswezen voorziet geen liquiditeitsproblemen.

Het covid-19-virus levert een zekere mate van onzekerheid op het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen 2021 en het resultaat 2021, vanwege het feit dat er naar verwachting met name in het eerste halfjaar nog beperkende overheidsmaatregelen van kracht zullen zijn.

Loodswezen verwacht dat zij haar activiteiten zal kunnen voorzetten.

## WAARDERINGSGRONDSLAGEN

Bovenstaande statutaire jaarrekeningen worden opgesteld in overeenstemming met de in Nederland algemeen aanvaarde verslaggevingsregels. Dit betekent dat de desbetreffende jaarrekeningen zoveel mogelijk zijn opgesteld conform de eisen zoals die in Titel 9 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek zijn geformuleerd en dat de gehanteerde waarderingsgrondslagen zoveel mogelijk voldoen aan Titel 9 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en aan de nadere uitwerking van de normen die in het maatschappelijk verkeer als aanvaardbaar worden beschouwd, zoals die zijn vastgelegd in de door de Raad voor de Jaarverslaggeving (RJ) geformuleerde Richtlijnen voor de jaarverslaggeving (Richtlijnen). Deze eisen en bepalingen gelden als de geldende normen in het maatschappelijk verkeer voor jaarrekeningen in Nederland.

In een aantal gevallen gelden in het kader van de tariefregulering specifieke grondslagen, die zijn gebaseerd op en vastgelegd in wet- en regelgeving, het Kostentoerekeningsstelsel Loodswezen 2019-2023 en besluiten van de ACM in het kader van de tariefregulering van het Loodswezen. Voor de posten waarvoor specifieke grondslagen gelden, zijn deze specifieke grondslagen gehanteerd in deze jaarrekening. De indeling van de exploitatierekening is eveneens gebaseerd op de indeling zoals deze

wordt gehanteerd in het kader van het tarieftoezicht. Door deze grondslagen en wijze van presentatie te hanteren heeft deze jaarrekening dezelfde grondslagen als het jaarlijkse tariefvoorstel en de jaarlijkse financiële verantwoording die bij de ACM worden ingediend. Het hanteren van deze grondslagen is, in het kader van de gesprekken over het voldoen aan het Normenkader Financieel beheer, ook afgestemd met het ministerie van IenW.

Deze jaarrekening bevat zowel de opbrengsten en kosten die samenhangen met de dienstverlening aan de Nederlandse havens (onder tarieftoezicht ACM) als ook de opbrengsten en kosten die samenhangen met het Nederlandse aandeel in de loodsdienstverlening aan de Scheldevaart (27,5% van de loodsdiensten naar de Vlaamse Scheldehavens worden door Nederlandse registerloodsen uitgevoerd).

De posten waarvoor specifieke grondslagen zijn gehanteerd betreffen:

## **ARBEIDSVERGOEDING REGISTERLOODSEN**

De registerloodsen zijn zelfstandig beroepsbeoefenaar en ontvangen geen loon of salaris. In het kader van de tariefregulering zijn uurtarieven voor de werkzaamheden van loodsen bepaald, die zijn vastgelegd in de Regeling markttoezicht registerloodsen. Er zijn uurtarieven bepaald voor directe loodsuren (loodstaken aan boord en loodsen op afstand) en indirecte loodsuren (Indirect Productieve Loodsstaken, zoals bestuurstaken, loodsdienstleider en opleidingen, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren). De arbeidsvergoeding in deze jaarrekening is gebaseerd op de arbeidsvergoeding volgens de uurtarieven die gelden in het kader van de tariefregulering, zoals verwerkt in de Financiële Verantwoording 2020.

## **VERMOGENSVERGOEDING**

In de statutaire jaarrekeningen is rekening gehouden met de werkelijke betaalde rente aan financiers voor leningen die zijn aangetrokken voor de financiering van vaartuigen, alsmede met een interne vergoeding aan registerloodsen voor het door hen ingebrachte eigen vermogen. In het kader van de tariefregulering mag niet worden uitgegaan van de werkelijke financieringslasten, maar dient te worden uitgegaan van een normatieve vergoeding voor de financieringslasten gebaseerd op de gemiddelde capital base van materiële vaste activa, voorraden en een toeslag voor werkkapitaal op basis van een door de ACM vastgesteld WACC percentage (2020:4,6% en 2019: 6,3%). In deze jaarrekening is uitgegaan van de normatieve vermogensvergoeding in het kader van de tariefregulering, zoals verwerkt in de Financiële Verantwoording 2020.

## **RENTE TIJDENS DE BOUW VAN GROTE INVESTERINGEN (SCHEPEN EN GEBOUWEN)**

In de statutaire stukken vormt de rente betaald aan derden vanwege de financiering met vreemd vermogen onderdeel van de betreffende materiële vaste activa. In het kader van de tariefregulering vormen activa in aanbouw geen onderdeel van de capital base en mogen deze pas in de capitalbase worden toegevoegd als zij in gebruik zijn genomen, waarbij rente tijdens de bouwperiode moet worden berekend op basis van het percentage vreemd vermogen dat onderdeel van de WACC is. Hierdoor ontstaat een verschil tussen de waardering van de materiële vaste activa volgens de statutaire stukken en de waarden volgens de stukken in het kader van de tariefregulering. Omdat in deze jaarrekening is uitgegaan van de grondslagen die gelden voor de tariefregulering zijn de materiële vaste activa in deze jaarrekening gebaseerd op de waarde die hiervoor geldt in het kader van de tariefregulering. Hierdoor is de waarde van de materiële vaste activa € 3.204.255 (eind 2019: € 3.470.248) hoger dan in de statutaire stukken. Dit waardeverschil is verwerkt onder het eigen vermogen.



## OVERIGE GRONDSLAGEN

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de leiding van Nederlands Loodswezen zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de leiding schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

Er heeft zich in 2020 geen stelselwijziging voorgedaan, wel is er een schattingswijziging geweest in de levensduur van de D-klasse vaartuigen welke invloed heeft op de voorziening groot onderhoud vaartuigen. De waarderingsgrondslagen zijn ongewijzigd ten opzichte van de jaarrekening 2019.

De jaarrekening is opgesteld in euro's, dit is zowel de functionele als de presentatievaluta van Nederlands Loodswezen. Transacties in vreemde valuta gedurende de verslagperiode zijn in de jaarrekening verwerkt tegen de koers op transactiedatum. Monetaire activa en passiva in vreemde valuta worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De uit de afwikkeling en omrekening voortvloeiende koersverschillen komen ten gunste of ten laste van de resultatenrekening, tenzij hedge-accounting wordt toegepast. Niet-monetaire activa die volgens de verkrijgingsprijs worden gewaardeerd in een vreemde valuta worden omgerekend tegen de wisselkoers op de transactiedatum (of de benaderde koers).

De waarderingsgrondslagen worden hieronder uiteengezet.

De **materiële vaste activa** worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs onder aftrek van afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen en vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de verrekening investeringen.

Nederlands Loodswezen B.V. beoordeelt jaarlijks of een vast actief onderhevig is aan een bijzondere waardevermindering. Indien de realiseerbare waarde van een actief lager is dan de boekwaarde van een actief en de verwachting is dat deze waardevermindering duurzaam is, zal het waardeverminderingsverlies in de verrekening kosten en investeringen worden verwerkt, conform de gemaakte meerjaren afspraken met de ACM.

**Financiële vaste activa:** Deelnemingen waarin invloed van betekenis wordt uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde methode. Invloed van betekenis wordt bereikt als 20% of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden. De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening. Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

Derivaten worden bij eerste opname in de balans opgenomen tegen reële waarde, de vervolgwaardering van afgeleide financiële instrumenten ('derivaten') is afhankelijk van het feit of het onderliggende van het derivaat beursgenoteerd is of niet. Indien het onderliggende beursgenoteerd is, dan wordt het derivaat tegen reële waarde opgenomen. Indien het onderliggende niet-beursgenoteerd is, wordt het derivaat tegen kostprijs of lagere marktwaarde opgenomen. De wijze van verwerking van waardeveranderingen van het afgeleide financieel instrument is afhankelijk van of er met het afgeleide financiële instrument hedge-accounting wordt toegepast of niet.

Nederlands Loodswezen past kostprijs hedge-accounting toe voor rente derivaten. Op het moment van aangaan van een hedgerelatie, wordt dit gedocumenteerd. Door middel van een periodieke test wordt de effectiviteit van de hedgerelatie vastgesteld. Dit wordt gedaan door het vergelijken van de kritische kenmerken van het hedge-instrument met die van de afgedekte positie of door het vergelijken van de verandering in reële waarde van het hedge-instrument en de afgedekte positie.

Nederlands Loodswezen B.V. past cashflow hedge accounting toe voor haar toekomstige inkopen van brandstof, en eventuele toekomstige inkopen in vreemde valuta. Voor de rentederivaten wordt echter kostprijs hedge-accounting toegepast. Doordat toekomstige inkopen niet in de balans worden verwerkt, worden de brandstof- en valutaderivaten niet gewaardeerd. Indien de afgedekte post tegen kostprijs in de balans wordt verwerkt, wordt ook het derivaat tegen lagere marktwaarde gewaardeerd. Indien van toepassing, wordt het ineffektieve deel van de waardeverandering van de valutatermijn- en brandstofcontracten en rentederivaten verantwoord in de resultatenrekening onder de financiële baten en lasten.

De marktwaarde van een aantal afgeleide financiële instrumenten is in een aantal gevallen negatief. Dit verschil wordt vooral veroorzaakt door een lagere rente- en valutastand of brandstofprijs dan die ten tijde van het afsluiten van het contract. Door het toepassen van kostprijs hedge of cashflow hedge -accounting wordt geen voorziening gevormd voor derivaten met een negatieve marktwaarde.

De **voorraden** bestaan uit reserveonderdelen en brandstof voor de schepen en zijn gewaardeerd op de historische gemiddelde verkrijgingsprijs, onder aftrek van een voorziening voor incurantheidtoepassing.

**Vorderingen** worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

De **liquide middelen** worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De **kortlopende schulden** worden bij de eerste waardering gewaardeerd tegen de reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten.

**Langlopende schulden** worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de looptijd van de schulden in de winst-en-verliesrekening als interestlast verwerkt.

**Voorzieningen** worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen, die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De voorzieningen worden opgenomen op basis van contante waarde tenzij de tijdswaarde niet relevant is dan wordt het op basis van nominale waarde opgenomen. Voor de panden wordt geen gebruik gemaakt van een voorziening voor groot onderhoud.

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

## VERBONDEN PARTIJEN

Als verbonden partij worden aangemerkt alle rechtspersonen waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij.

Kenniscentrum Loodswezen B.V. en stichting Staber worden aangemerkt als verbonden partij.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

## RISICO'S

### VALUTARISICO

Het Nederlands Loodswezen loopt over haar gefactureerde omzet geen valutarisico. De facturatie van loodsgelden en bijkomende vergoedingen vindt plaats in euro.

De bedrijfskosten worden eveneens vrijwel in zijn geheel in euro betaald. Indien er incidenteel investeringen of andere kosten worden gemaakt in niet-eurovaluta, wordt het valutarisico van transacties van substantiële omvang daarop zoveel mogelijk via valutaderivaten afgedekt.

### RENTERISICO

Het Nederlands Loodswezen loopt renterisico over de rentedragende langlopende en kortlopende schulden (waaronder schulden aan kredietinstellingen). Voor de financiering van de aanschaf van enkele vaartuigen zijn leningen met een variabele rente bij verschillende banken afgesloten. De rente is in verregaande mate afgedekt met rente derivaten. Voor de voorwaarden wordt verwezen naar de toelichting bij de financiële vaste activa c.q. de desbetreffende leningen.

Voor vorderingen en schulden met variabele renteaftspraken loopt Nederlands Loodswezen risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot de vorderingen worden geen financiële derivaten met betrekking tot renterisico gecontracteerd. De beschikbare liquide middelen worden op een rekening-courant geplaatst tegen variabele rente of op deposito gezet tegen een vooraf vastgestelde termijnrente.

## **KREDIETRISICO**

Het Nederlands Loodswezen heeft geen significante concentraties van kredietrisico. De levering van diensten vindt plaats op basis van krediettermijnen van 30 dagen. Er wordt een actief incassobeleid gevoerd, waarbij indien noodzakelijk, vorderingen uit handen worden gegeven of een schip aan de ketting wordt gelegd. Nederlands Loodswezen B.V. maakt gebruik van meerdere banken om over meerdere kredietfaciliteiten te kunnen beschikken. Voor zover noodzakelijk worden nadere zekerheden verstrekt aan de bank voor beschikbare kredietfaciliteiten.

## **PRIJSRISICO BRANDSTOF**

Binnen het wettelijke regime dient het Nederlands Loodswezen begin juni van elk jaar haar calculaties voor het tarief van het daarop volgende jaar gereed te hebben. Nadat de tarieven uiterlijk 15 juli (voorafgaand aan het jaar waarop de tarieven betrekking hebben) zijn ingediend, is er geen mogelijkheid tot bijstelling meer. Onder de kosten van het Nederlands Loodswezen zijn ook brandstofkosten begrepen. Bij sterke fluctuaties van de brandstofprijzen is er geen mogelijkheid de tarieven daarvoor (eventueel tijdelijk) aan te passen. Teneinde het prijsrisico op brandstofprijzen te minimaliseren wordt de brandstofprijs voorafgaand aan het maken van de tariefcalculaties in belangrijke mate ingedekt op basis van het geschatte jaarverbruik.

# TOELICHTING KASSTROOMOVERZICHT

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en deposito's. Ontvangen en betaalde rente, ontvangen dividend en het resultaat van de deelneming zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten.

Investeringsactiviteiten in materiële vaste activa worden verwerkt tegen aanschafwaarde en zijn opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten.

Onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten zijn de mutaties voor de financiering door de loodsenassociaties op lange termijn opgenomen. Verder is hieronder de mutatie van de langlopende lening voor de financiering van de SWATH-vaartuigen en de opname uit de langlopende leningen ter financiering van de in aanbouw zijnde loodsvaartuigen en tenders opgenomen.

## TOELICHTING OP HET VERMOGEN EN DE EXPLOITATIEREKENING

### (1) MATERIËLE VASTE ACTIVA

De materiële vaste activa in aanbouw en of vooruitbetaald betreffen nog niet in gebruik genomen activa. Alle kosten dan wel uitgaven die te kwalificeren zijn aan de materiële vaste activa in aanbouw en of vooruitbetaald worden verwerkt als materiële vaste activa in aanbouw.

Het juridisch eigendom van de schepen berust bij Loodswezen Materieel B.V. Dit is een besloten vennootschap, waarvan de aandelen gehouden worden door de loodsen. Op een deel van de materiële vaste activa zijn zekerheden gevestigd ten behoeve van de financiers van langlopende leningen. Deze zekerheden zijn nader toegelicht bij de desbetreffende leningen.

De kosten van groot onderhoud aan de schepen worden bestreden uit de voorziening voor groot onderhoud.

Verloop materiële vaste activa 2020:

(in duizenden EUR)	Bedrijfs- gebouwen/ -terreinen	Schepen	Inventarissen en installaties	Software (IVA)	Activa in aanbouw of vooruitbetaald	<b>Totaal generaal</b>
<b>1 januari 2020</b>						
Aanschafwaarde	19.338	185.633	16.782	24.518	4.076	250.347
Cum. Afschrijving	10.532	92.715	12.145	20.118	0	135.510
<b>Boekwaarde</b>	<b>8.806</b>	<b>92.918</b>	<b>4.637</b>	<b>4.400</b>	<b>4.076</b>	<b>114.837</b>
<b>Correctie beginstand 1-1-2020</b>						
Aanschafwaarde	0	304	0	0	0	304
Cum. Afschrijving	0	289	0	0	0	289
<b>Beginstand 1-1-2020</b>						
Aanschafwaarde	19.338	185.937	16.782	24.518	4.076	250.651
Cum. Afschrijving	10.532	93.004	12.145	20.118	0	135.799
<b>Boekwaarde</b>	<b>8.806</b>	<b>92.933</b>	<b>4.637</b>	<b>4.400</b>	<b>4.076</b>	<b>114.851</b>
<b>Mutaties 2020</b>						
Investeringen	339	3.845	802	2.193	1.989	9.168
Herrubriceringen	31	2.649	178	750	-3.608	0
Aanschafwaarde desinvesteringen	-37	-1.319	-1.292	-1.155	0	-3.802
Cum. Afschrijving desinvesteringen	37	1.166	1.271	1.154	0	3.628
Bijzondere waardevermindering	0	0	0	0	0	0
Afschrijvingen 2020	-699	-11.665	-1.491	-1.879	0	-15.734
<b>Saldo mutaties</b>	<b>-329</b>	<b>-5.324</b>	<b>-532</b>	<b>1.063</b>	<b>-1.619</b>	<b>-6.741</b>
<b>31 december 2020</b>						
Aanschafwaarde	19.671	191.112	16.470	26.306	2.457	256.017
Cum. Afschrijving	11.195	103.503	12.365	20.844	0	147.907
<b>Boekwaarde</b>	<b>8.476</b>	<b>87.609</b>	<b>4.105</b>	<b>5.462</b>	<b>2.457</b>	<b>108.110</b>
Afschrijvingspercentages:	2,25% - 20%	6,67% - 20%	20%	20%	0%	

Op terreinen wordt niet afgeschreven.

## (2) FINANCIËLE VASTE ACTIVA

De specificatie en het verloop over 2020 van de financiële vaste activa was als volgt:

Specificatie financiële vaste activa (in duizenden EUR)	2020	2019
Deelneming in groepsmaatschappijen	387	367
Financiële instrumenten	0	1
<b>Stand per 31 december</b>	<b>387</b>	<b>368</b>

### DEELNEMING KCLW (KENNISCENTRUM LOODSWEZEN B.V.)

Hieronder is de 100%-deelneming in Kenniscentrum Loodswezen B.V. te Rotterdam opgenomen. Kenniscentrum Loodswezen B.V. is per 5 september 2001 opgericht. De waardering van de deelneming geschiedt op basis van de nettovermogenswaarde.

Het verloop over 2020 was als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Boekwaarde per 1 januari	367	360
Waardemutatie boekjaar (resultaat)	20	7
<b>Boekwaarde per 31 december</b>	<b>387</b>	<b>367</b>

### FINANCIËLE INSTRUMENTEN

Nederlands Loodswezen maakt gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten) om bepaalde rente-, valuta- en prijsrisico's zoveel mogelijk af te dekken.

#### Overzicht boekwaardes financiële instrumenten (in duizenden EUR)

Omschrijving	Nominaal	Looptijd	2020	2019
Cap en floor ABN-AMRO	€ 16.150	2006-2020	0	1
Swap ABN-AMRO I+II	€ 44.000	2010-2033	0	0
Swap ABN-AMRO III	€ 20.000	2011-2034	0	0
SWAP Rabobank	€ 14.400	2013-2028	0	0
Brandstofprijzen	€ 3.323	2018-2019	0	0
<b>Stand per 31 december</b>			<b>0</b>	<b>1</b>

## CAP EN FLOOR ABN-AMRO BANK

Deze lening is in 2004 afgesloten en heeft een looptijd tot eind 2020. Om het renterisico op deze lening af te dekken is een 15-jarige rentecap afgesloten, die in 2006 is ingegaan en eind 2020 afloopt. Om de kosten van deze rentecap te beperken is tevens een rentefloor voor dezelfde looptijd afgesloten. De omvang van de rentecap en rentefloor lopen parallel aan de afgesloten lening. De laatste aflossing van de lening heeft op 4 januari 2021 plaatsgevonden, waarmee zowel de lening als het daarop betrekking hebben derivaat per die datum geheel zijn beëindigd. De aanschafkosten van de rentecap en rentefloor worden vanaf 2006 pro rata met het verloop van de lening ten laste van het resultaat gebracht.

(in duizenden EUR)	2020	2019
Stand per 1 januari	1	5
Mutaties	-1	-4
<b>Stand per 31 december</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

De marktwaarde ultimo 2020 van deze rentecap bedraagt € 0 (2019: € 0) en van de rentefloor € -/2.986 (2019: € -/42.273).

## SWAPS ABN-AMRO BANK

In 2010 is een langlopende lening voor € 44 miljoen gesloten ter financiering van twee loodsvaartuigen (lening I en II). Deze lening is verstrekt door een combinatie van ABN-AMRO Bank N.V. en N.V. Bank Nederlandse Gemeenten. In 2011 is een additionele lening ad € 20,0 miljoen afgesloten voor het derde loodsvaartuig (lening III). De totale lening bedraagt daarmee € 64 miljoen.

Het renterisico op het eerste deel (€ 44 miljoen) van de lening voor de vaartuigen is in 2010 afgedekt via een renteswap bij ABN-AMRO Bank. De renteswap bestaat uit twee delen, die qua onderliggende hoofdsom gelijk lopen met het schema van opname en aflossing van de leningsdelen I en II. Deze swap heeft een maximale looptijd tot 1 november 2033. De marktwaarde van deze SWAP ultimo 2020 bedraagt € -/7.531.138 (2019: € -/7.840.661).

De rente voor de financiering van het derde vaartuig is in 2011 eveneens afgedekt met een renteswap bij ABN-AMRO bank voor een bedrag van € 20 miljoen met de startdatum 1 november 2014 en een maximum looptijd tot 1 november 2034. De marktwaarde van deze SWAP bedraagt ultimo 2020 € -/4.482.951 (2019: € -/4.588.335).

## SWAP RABOBANK ROTTERDAM

In 2011 is een langlopende lening gesloten ter financiering van 3 aquila-klasse en 2 stalen tenders. Deze lening is verstrekt door Rabobank Rotterdam. De totale lening bedraagt € 14,4 miljoen en is opgenomen per 1 september 2013. Het renterisico op de lening is, afgedekt via een renteswap bij de Rabobank Bank voor een totaal van € 14,4 miljoen. De swap heeft een maximale looptijd tot 1 september 2028. De marktwaarde van deze SWAP ultimo 2020 bedraagt € -/970.948 (2019: € -/ 1.093.730).



## BRANDSTOFPRIJZEN

Binnen het wettelijke regime dient Nederlands Loodswezen begin juni van elk jaar haar calculaties voor het tarief van het daarop volgende jaar gereed te hebben. Nadat de tarieven uiterlijk 15 juli zijn ingediend, is er geen mogelijkheid tot bijstelling meer. Teneinde het prijsrisico op brandstofprijzen te minimaliseren wordt de brandstofprijs voorafgaande aan het maken van de tariefcalculaties ingedekt op basis van het geschatte jaarverbruik.

Voor 2021 is het volgende verbruik ingedekt bij de Rabobank:

(in duizenden EUR)

			<b>Markt- waarde</b>
Diesel 10 ppm: 2.880 metric ton =	3.415.680 liter tegen € 483,90 per metrische ton	(€ 0,4080 per liter)	-392
Diesel 10 ppm: 1.440 metric ton =	1.707.840 liter tegen € 470,00 per metrische ton	(€ 0,3963 per liter)	-176
Diesel 10 ppm: 1.440 metric ton =	1.707.840 liter tegen € 458,20 per metrische ton	(€ 0,3863 per liter)	-159
Diesel 10 ppm: 1.440 metric ton =	1.707.840 liter tegen € 457,80 per metrische ton	(€ 0,3860 per liter)	-158
Diesel 10 ppm: 840 metric ton =	996.240 liter tegen € 344,25 per metrische ton	(€ 0,2903 per liter)	3
Diesel 10 ppm: 840 metric ton =	996.240 liter tegen € 302,00 per metrische ton	(€ 0,2546 per liter)	39
			<b>-843</b>

Vanaf 2020 wordt er naast reguliere diesel (EN590) ook gebruik van bio diesel HVO B30. Dit is diesel die voor 70% bestaat uit reguliere diesel en 30% bio diesel HVO. Voor bio diesel HVO zijn geen derivaten op de markt om het prijsrisico in te dekken. Het prijsrisico op het 70% bestanddeel reguliere diesel in de HVO B30 wordt ingedekt conform het overige gebruik van reguliere diesel.

Totaal is het prijsrisico voor reguliere diesel voor 10.531.680 liter ingedekt voor 2021. Hiermee is het prijsrisico van 91,60% van het verbruik aan reguliere diesel ingedekt. Voor 2021 is geen bio diesel HVO B30 voorzien.

De afgedekte volumes en afgedekte literprijzen zijn verwerkt in de tarieven 2021, die door de ACM zijn goedgekeurd.

## (3) VOORRADEN

De voorraad bestaat uit:

(in duizenden EUR)

	2020	2019
Grond en hulpstoffen	3.052	3.044
Vooruitbetalingen op voorraden	27	30
<b>Stand per 31 december</b>	<b>3.079</b>	<b>3.074</b>

## (4) VORDERINGEN EN OVERLOPENDE ACTIVA

(in duizenden EUR)	2020	2019
Handelsdebiteuren	7.434	10.783
Vorderingen overige loodsenorganisaties	24	0
Vorderingen belastingen / sociale lasten	744	1.300
Overlopende activa en diverse vorderingen	1.937	2.135
<b>Stand per 31 december</b>	<b>10.139</b>	<b>14.218</b>

### DEBITEUREN

Waar nodig is, voor een aantal specifiek bepaalde posten, rekening gehouden met een voorziening voor oninbaarheid.

Alle vorderingen hebben een resterende looptijd korter dan een jaar. De reële waarde van de vorderingen benadert de boekwaarde ervan, gegeven het kortlopende karakter ervan en het feit dat waar nodig voorzieningen voor oninbaarheid zijn gevormd.

## (5) LIQUIDE MIDDELEN

De liquide middelen bestaan uit direct opeisbare kas- en banksaldi alsmede deposito's. De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vennootschap. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Het saldo per 31 december 2020 bedraagt € 40.654.584 tegen over € 35.622.756 in 2019.

## (6) KORTLOPENDE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

De kortlopende schulden hebben een resterende looptijd van korter dan een jaar of zijn binnen een jaar direct opeisbaar.

De specificatie van de kortlopende schulden en overlopende passiva is als volgt:	2020	2019
--	------	------

(in duizenden EUR)

Leningen en financieringskosten (kortlopend deel)	4.414	5.264
Crediteuren	3.104	4.167
Crediteuren loodsen	307	425
Schuld aan debiteuren inzake frequentiekorting	3.561	3.795
Te verrekenen in toekomstige tarieven	2.506	1.883
Schulden belastingen / sociale lasten	22	2.220
Reservering verlofdagen personeel	3.985	3.411
Overlopende passiva en diverse schulden	4.108	3.572

<b>Stand per 31 december</b>	<b>22.007</b>	<b>24.737</b>
------------------------------	---------------	---------------

Een schuld aan debiteuren ontstaat als de nog te factureren frequentiekorting per debiteur hoger is dan het openstaande debiteuren saldo aan het einde van het jaar. Per debiteur wordt er vastgesteld of er een vordering of een schuld positie ontstaat bij het salderen.

## (7) LANGLOPENDE SCHULDEN

(in duizenden EUR)	Looptijd korter dan 1 jaar	Looptijd tussen 1 en 5 jaar	Looptijd langer dan 5 jaar	Totaal 2020	Totaal 2019
Lening ABN AMRO Swaths	283	0	0	283	1.417
Lening ABN AMRO / BNG Polaris	1.100	4.400	7.700	13.200	14.300
Financieringskosten Polaris	-7	-27	-46	-80	-87
Lening ABN AMRO / BNG Pollux	1.100	4.400	8.800	14.300	15.400
Financieringskosten Pollux	-9	-38	-73	-120	-130
Lening ABN AMRO / BNG Procyon	1.000	4.000	9.000	14.000	15.000
Financieringskosten Procyon	-9	-38	-84	-131	-141
Lening RABOBANK tenders	960	3.840	2.640	7.440	8.400
Financieringskosten tenders	-4	-14	-10	-28	-31
<b>Totaal</b>	<b>4.414</b>	<b>16.523</b>	<b>27.927</b>	<b>48.864</b>	<b>54.128</b>

De stand per :	31 december 2020	31 december 2019
Leningen korte termijn	4.443	5.293
Leningen lange termijn	44.780	49.224
Financieringskosten korte termijn	-29	-29
Financieringskosten lange termijn	-330	-360

In onderstaande tabel zijn de leningen opgenomen met de oorspronkelijke hoofdsom, de looptijd van de leningen en de gehanteerde rentepercentages over de lening. De leningen kennen een variabele rente die is afgedekt door een renteswap. Deze zijn toegelicht bij de financiële instrumenten.

(in duizenden EUR)

	Hoofdsom	Looptijd	Rente % 2020	Rente % 2019	
Lening ABN AMRO Swaths	17.000	2005-2020	var	var	Afgedekt
Lening ABN AMRO / BNG Polaris	22.000	2012-2032	5,495%	5,495%	Afgedekt
Lening ABN AMRO / BNG Pollux	22.000	2013-2033	5,495%	5,495%	Afgedekt
Lening ABN AMRO / BNG Procyon	20.000	2014-2034	6,228%	6,228%	Afgedekt
Lening RABOBANK tenders	14.400	2013-2028			Afgedekt

Het verloop van de leningen is opgenomen in onderstaande tabel:

Het verloop van de langlopende leningen is als volgt:	2020	2019
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	49.224	54.517
Bij:opname	0	0
Af: aflossingen	-4.444	-5.293
<b>Stand per 31 december</b>	<b>44.780</b>	<b>49.224</b>

Per 31 december 2019 bedraagt de totale som van de leningen € 54.516. Hiervan wordt € 5.293 binnen een jaar afgelost en is opgenomen onder de kortlopende schulden.

## LENING ABN AMRO SWATHS

In 2005 is een langlopende lening met een hoofdsom van € 17.000.000 aangegaan. De lening kent een variabele rente, maar deze is in belangrijke mate afgedekt en is minimaal 4,15% (floor) en maximaal 6,15% (cap); inclusief de opslag voor de bank. De belangrijkste zekerheden en voorwaarden betreffen: een sloopshypothec van € 17.000.000 op de Swaths; hoofdelijke aansprakelijkheid van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.; negatieve pledge op bestaande activa ten tijde van het afsluiten van de lening. Daarnaast dient het gecombineerde risicodragende vermogen van de loodsassociaties op korte en lange termijn minimaal 28% van het balanstotaal ultimo boekjaar te bedragen.

## GEZAMENLIJKE KREDIETFACILITEIT ABN AMRO BANK N.V. EN N.V. BANK NEDERLANDSE GEMEENTEN

In 2010 is een langlopende lening voor € 44 miljoen gesloten ter financiering van de eerste twee in 2010 bestelde loodsvaartuigen (lening I en II). In 2011 is een additionele lening ad € 20 miljoen afgesloten voor het derde loodsvaartuig (lening III).

De lening kent een variabele rente, maar deze is vanaf de datum van ingebruikname van de betreffende vaartuigen afgedekt via een renteswap. Voor de delen I en II bedraagt de rente 5,495% en voor deel III 6,2275%, beiden inclusief de opslag voor de bank.

De belangrijkste zekerheden en voorwaarden voor deze leningsfaciliteit betreffen: een scheepshypotheek ad € 74 miljoen, verhoogd met 30% voor rente en kosten; hoofdelijke aansprakelijkheid van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.; negatieve pledge op bestaande activa ten tijde van het afsluiten van de lening; pandrecht op de vorderingen door werf afgegeven garanties en scheepsbouwcontracten; pandrecht op rechten uit verzekeringen en daarnaast dient het garantievermogen (financiering loodsenassociaties lange- en korte termijn) te allen tijde ten minste 28% van het gecorrigeerde balanstotaal te bedragen.

## KREDIETFACILITEIT COÖPERATIEVE RABOBANK ROTTERDAM U.A.

De totale lening bedraagt € 14.400.000 die per 1 september 2013 is opgenomen. De lening kent een variabele rente, afgedekt via een renteswap tegen een rente van 4,20% inclusief de opslag voor de bank. De belangrijkste zekerheden en voorwaarden voor deze leningsfaciliteit betreffen: scheepshypotheek op vijf gebouwde tenders; hoofdelijke aansprakelijkheid van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.; negatieve pledge op bestaande activa ten tijde van het afsluiten van de leningen en pandrecht op de vorderingen op door de werf gegeven garanties, scheepsbouwcontracten en rechten uit verzekeringen.

## (8) VOORZIENINGEN

De specificatie van de voorzieningen is als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Groot onderhoud schepen	8.163	8.164
Voorziening egalisatieoplossing FLO	2.760	4.269
Voorziening nieuwe uitrederegeling continu personeel	14.526	14.375
Voorziening personeelsbeloning	967	880
Voorziening langdurig zieken	121	263
<b>Stand per 31 december</b>	<b>26.537</b>	<b>27.951</b>

### VOORZIENING GROOT ONDERHOUD SCHEPEN

Dit betreft een voorziening voor het egaliseren van de kosten van het periodiek groot onderhoud van schepen en revisies van motoren. De dotaties aan de voorziening zijn opgebouwd op basis van een planning voor ieder vaartuig, waarbij eenmaal per twee jaar een kleine dokbeurt plaatsvindt en eenmaal per vijf jaar een grote dokbeurt. De geschatte bedragen voor de dokbeurten zijn gebaseerd op de werkelijke uitgaven van de afgelopen jaren.

Het verloop van de voorziening groot onderhoud schepen is als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Stand per 1 januari	8.164	7.693
Bij: dotaties	2.760	2.646
Af: onttrekkingen wegens onderhoud	-2.761	-2.165
Correctie saldo balans 2019	0	-10
<b>Stand per 31 december</b>	<b>8.163</b>	<b>8.164</b>

Hiervan heeft € 2.165.000 een looptijd korter dan 1 jaar. Als gevolg van de schattingswijziging van de gebruiksduur van de D-klasse tenders is er in 2020 € 49.000 extra gedoteerd aan de voorziening grootonderhoud schepen.

## VOORZIENING EGALISATIE OPLOSSING FLO

Bij de verzelfstandiging van het Loodswezen in 1988 zijn de op dat moment bestaande backserviceverplichtingen voor de regelingen van Functioneel Leeftijds Ontslag (FLO) voor varende medewerkers en Functioneel Leeftijds Pensioen (FLP) voor loodsen door de overheid niet af gefinancierd.

Het Loodswezen heeft sinds 1996 ten laste van het resultaat van de gemeenschappelijke exploitatie, naast de betaling van de uitkeringen op omslagbasis, extra stortingen gedaan om stapsgewijs over te gaan van financiering op omslagbasis naar financiering op kapitaaldeckingsbasis. Voor 2008 was deze vrijwillige overgang naar financiering op kapitaaldeckingsbasis gebaseerd op een vast percentage van de omzet (dat destijds 22% van de omzet bedroeg).

Deze methode is in 2008, onder de gewijzigde Loodsenwet, waarbij de ACM het schema van stortingen vaststelt, door de wetgever bestendigd. Vanaf 2017 bedraagt de opslag in de tarieven voor FLO 0%.

De ontvangen opslagen uit de loodsgeldtarieven voor FLO worden beheerd binnen de balans van de gemeenschappelijke exploitatie van de loodsenassociaties in het egalisatiefonds FLO.

### HET EGALISATIEFONDS FLO:

Jaarlijks wordt de in de loodsgeldtarieven in rekening gebrachte opslag aan dit fonds gedoteerd en worden de FLO uitkeringen ten laste van dit fonds gebracht. Het saldo van het egalisatiefonds FLO aan het einde van elk jaar representeert de middelen die feitelijk op dat moment beschikbaar zijn voor de financiering van FLO uitkeringen.

### DE BACKSERVICE FLO:

De backservicevoorziening voor FLO is het bedrag dat nodig zou zijn indien de desbetreffende verplichtingen op de desbetreffende datum bij een derde partij (pensioenfonds of verzekeraar) zouden worden ingekocht. Hierbij is voor FLO uitgegaan van de grondslagen zoals deze gelden voor het verzekeringscontract van de pensioenregeling van Nederlands Loodswezen B.V. Ultimo 2019 is deze door de actuaris berekend op basis van de volgende grondslagen.

Sterfte (voorziening): AG 2020 Prognose tafel (leeftijdscorrecties -1 / -1)

Sterfte (pensioenpremie): Conform verzekeringscontract Aegon:

- Sterftetafel: Aegon Tarief 2011

- Leefijdscorrecties: +1/0 (OP), +5/+4 (NP)
- Partnerfrequenties: Aegon Tarief 2011
- Leefijdsverschil man/vrouw: 3

Rente: Rentetermijnstructuur voor pensioenfondsen van DNB per 31 december 2020

Rente (pensioenpremie): Conform rente verzekeringscontract Aegon (3%)

De impact van de gewijzigde rente bedraagt € 5.000.

In onderstaand overzicht is het verloop van het egalisatiefonds FLO versus de backservice FLO weergegeven:

Egalisatiefonds FLO	2020	2019
Het verloop van de voorziening egalisatieoplossing FLO is als volgt: (in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	4.269	6.367
Af: uitkeringen	-1.492	-2.080
Af: vrijval FLO	0	0
Bij: dotatie 0,00% respectievelijk 0,00% omzet	0	0
Af: rente	-16	-18
<b>Stand per 31 december</b>	<b>2.760</b>	<b>4.269</b>
<b>Backservice FLO</b>		
(in duizenden EUR)	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Stand egalisatiefonds FLO	2.760	4.269
Benodigde backservice koopsom	1.726	3.169
<b>Verschil</b>	<b>1.034</b>	<b>1.100</b>

De backservice FLO heeft voor € 1.031.000 een looptijd korter dan 1 jaar. Het resterende bedrag van € 1.729.317 heeft een looptijd van langer dan 1 jaar.

#### **HET VERSCHIL TUSSEN HET EGALISATIEFONDS FLO EN DE BENODIGDE BACKSERVICE FLO:**

Het verschil tussen de in het egalisatiefonds FLO beschikbare middelen en de benodigde financiering ter dekking van de backserviceverplichtingen is het nog in de toekomstige tarieven te financieren deel van de FLO verplichtingen.

De FLO uitkeringen lopen tot en met 2024. Het thans bestaande positieve saldo van € 1.033.737 kan tot en met 2024 nog wijzigingen ondergaan, doordat in de actuariële berekening van de backservice een aantal aannames op basis van de huidige omstandigheden zijn verwerkt, die in de toekomst kunnen wijzigen.

In 2019 is met het ministerie van IenW afgesproken dat, een eventueel overschot zolang de uitkeringen aan FLO gerechtigden nog lopen (tot en met 2024) worden beheerd binnen de gemeenschappelijke exploitatie van de loodsenassociaties. Nadat alle uitkeringen aan FLO gerechtigden voldaan zijn zal het eindsaldo bepaald worden en zal dit worden overgedragen aan de Nederlandse Loodsencorporatie, waarna dit net als voor FLP, zal worden terug gegeven via de toekomstige loodsgeldtarieven.

In deze jaarrekening is dit saldo - als onderdeel van het egalisatiefonds FLO - opgenomen in deze balans onder de voorzieningen.

## **VOORZIENING NIEUWE UITTREDEREGELING CONTINU PERSONEEL (NUR)**

De nieuwe uittrede regeling voor continupersoneel houdt in dat personeelsleden die tenminste 20 jaar werkzaam zijn geweest in een continufunctie onder bepaalde voorwaarden gefaseerd naar hun pensioen kunnen afbouwen met een aanvulling van de werkgever. Deze regeling geldt voor alle werknemers van Nederlands Loodswezen B.V. in een continufunctie. Onderdeel van deze groep vormen ook de varende werknemers die voor 1992 in dienst zijn getreden en die nog aanspraken hadden om met FLO te kunnen gaan. Behoudens een kleine groep werknemers die in 2013 nog met FLO kon gaan, is de nieuwe regeling ook op de ex- FLO gerechtigden van toepassing.

De voorziening voor de nieuwe uittrede regeling wordt actuarieel berekend.

Medewerkers kunnen – binnen de voorwaarden van de regeling – zelf het moment waarop men gebruik van de regeling maakt kiezen. De benodigde voorziening wordt opgebouwd in 20 jaar, voorafgaande aan een richtleeftijd van 59 jaar.

In de berekening van de voorziening is uitgegaan van de sterftetabel: AG 2020 Prognosetafel (leeftijdscorrecties: -1/-1) en het rentepercentage bedraagt 0,00% (benadering marktrente AA+ bedrijfsobligaties per einde 2020 op basis van een duratie van 7 jaar).

De mutatie door de gewijzigde rente van 0,40% naar 0,00% bedraagt € 413.000.



## Grondslagen berekening backservice NUR:

Sterfte: AG 2020 Prognosetafel (leeftijdscorrecties: -1/-1)

Rente: 0,00% (benadering marktrente AA+ bedrijfsobligaties per einde 2020 op basis van een duratie van 7 jaar)

### Ontwikkeling deelnemersbestand:

- Jaarlijkse salarissen, loonaanvullingen: 2,5% per jaar (reeds bekende CAO stijgingen 2020/2021 meegenomen)
- Carrièrestijgingen (per jaar):

Leeftijd van	Leeftijd tot	Carrière
15	40	3,00%
40	45	2,50%
45	59	1,75%

### · Arbeidsongeschiktheidskansen:

Leeftijd van	Leeftijd tot	AO-kansen	
		Man	Vrouw
15	20	0,09%	0,15%
20	25	0,13%	0,23%
25	30	0,21%	0,41%
30	35	0,30%	0,55%
35	40	0,39%	0,66%
40	45	0,49%	0,77%
45	50	0,61%	0,87%
50	55	0,73%	0,99%
55	59	0,87%	1,14%

De arbeidsongeschiktheidskansen zijn alleen van toepassing op de groep 'geen FLO gehad'.

### · Ontslagkansen:

Leeftijd van	Leeftijd t/m	Ontslag
15	34	5,00%
35	39	3,00%
40	44	2,00%
45	59	1,00%

### · Deelnamekans:

Groep	Deelnamekans
Oud FLO'ers	98,90%
Geen FLO gehad	92,90%

Opslagen op de voorziening: 0,5% uitkeringsmodaliteit

Opslagen werkgeverslasten:

	Loodsdienst coördinator	Varend personeel	Gemaximeerd of excedent
Opslag			
IVA/WGA excedent	3,44	3,44	excedent
Premie sectorfonds (WGF)	0,00	0,00	gemaximeerd
WAO/WIA basis	7,03	7,03	gemaximeerd
WGA aanvulling	0,80	0,80	gemaximeerd
WGA Eigen Risico	0,72	0,72	gemaximeerd
WW-AWF	2,70	2,70	gemaximeerd
ZVW	7,00	7,00	gemaximeerd
<b>Eindtotaal</b>	<b>21,27</b>	<b>21,27</b>	
Totaal gemaximeerd	17,83%	17,83%	
Totaal excedent	3,44%	3,44%	
<b>Totaal</b>	<b>21,27%</b>	<b>21,27%</b>	

Tijdsevenredigheidsfactor: Opbouw in (maximaal) 20 jaar tot leeftijd 59

Het verloop van de voorziening nieuwe uittrede regeling continu personeel:	2020	2019
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	14.375	13.445
Bij: dotatie voorziening nieuwe uittrede regeling continu personeel	1.178	1.073
Af: uitkeringen	-1.135	-1.010
Wijziging actuariële veronderstellingen	53	721
Bij: rentetoevoeging	55	146
<b>Stand per 31 december</b>	<b>14.526</b>	<b>14.375</b>

## VOORZIENING PERSONEELSBELONING LANGE TERMIJN

Voor de in het vooruitzicht gestelde jubileumuitkeringen wordt de contante waarde van de toekomstige jubileum-uitkeringen rekening houdend met de aan de volgende jaren lineair toe te rekenen lasten over de verstreken diensttijd op de balans opgenomen. De voorziening voor de uitkeringen is berekend als de contante waarde van de verwachte jubileumuitkering, rekening houdend met sterfte.

Sterfte: AG 2020 Prognosetafel (leeftijdscorrecties: -1/-1)

Rente: 0,24% (marktrente AA+ bedrijfsobligaties per einde 2020 op basis van een duratie van 12)

### Ontwikkeling deelnemersbestand:

- Salarisstijgingen 2,5% per jaar (voor 2021 zijn bekende CAO stijgingen meegenomen)
- Carrière­stijgingen 2,5% per jaar
- Carrière­stijgingen (per jaar):

Leeftijd van	Leeftijd tot	Carrière
15	40	3,00%
40	45	2,50%
45	59	1,75%
60		0,00%

### · Arbeidsongeschiktheidskansen:

Leeftijd van	Leeftijd tot	AO-kansen	
		Man	Vrouw
15	20	0,09%	0,15%
20	25	0,13%	0,23%
25	30	0,21%	0,41%
30	35	0,30%	0,55%
35	40	0,39%	0,66%
40	45	0,49%	0,77%
45	50	0,61%	0,87%
50	55	0,73%	0,99%
55		0,87%	1,14%

### · Ontslagkansen:

Leeftijd van	Leeftijd t/m	Ontslag
15	34	5,00%
35	39	3,00%
40	44	2,00%
45	59	1,00%
60		0,00%

· Leeftijd uit dienst 67

Het verloop van de voorziening personeelsbeloning lange termijn is als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Stand per 1 januari	880	738
Opbouwlasten	73	71
Uitkeringen in boekjaar	-47	-8
Interestlasten	6	11
Actuariële winsten	55	68
<b>Stand per 31 december</b>	<b>967</b>	<b>880</b>

De voorziening heeft betrekking op jubileumuitkeringen en heeft overwegend een langlopend karakter. De mutatie door de gewijzigde markrente van 0,74% naar 0,24% bedraagt € 56.000.

## VOORZIENING LANGDURIG ZIEKEN

Onder de voorziening langdurig zieken zijn de totale salariskosten opgenomen van de personen die per balansdatum naar verwachting langdurig ziek zijn. De voorziening is opgenomen tegen de contante waarde. Er is een rentevoet gehanteerd van 0,0%. De voorziening heeft overwegend een kortlopend karakter.

## (9) EIGEN VERMOGEN

De registerloodsen die lid zijn van de drie loodsenassociaties dragen zorg voor het gezamenlijk risicodragend vermogen, ter (mede) financiering van de gemeenschappelijke bezittingen. Deze financiering vindt deels op lange termijn en deels op korte termijn plaats. Bij deze financiering wordt rekening gehouden met de leningsvoorwaarden van de bank die zijn gesteld voor de verstrekte leningen. Volgens de leningsvoorwaarden dient het gezamenlijk risicodragend vermogen van de drie loodsenassociaties op korte en lange termijn minimaal 28% van het balanstotaal per ultimo boekjaar te bedragen. In het eigen vermogen is ook een correctie voor de vermogensvergoeding over de capital base opgenomen van € 265.993. Deze wordt niet aan de loodsen uitgekeerd.

## FINANCIERING LANGE TERMIJN

Op grond van de maatschapsovereenkomsten en de besluitvorming in de Gezamenlijke Vergadering van Vennoten dient elke niet-beherend vennoot in de loodsenassociatie waarvan hij deel uitmaakt een bedrag van € 100.000 in contanten als kapitaal in te brengen. Het kapitaal wordt door de niet-beherend vennoten op lange termijn ter beschikking gesteld en wordt uitsluitend teruggestort bij uittreden van een niet-beherend vennoot.

Het door de niet-beherend vennoten ingebrachte kapitaal wordt door de loodsenassociaties ingebracht in het gemeenschappelijke vermogen en op lange termijn ter beschikking gesteld ter financiering van de gemeenschappelijke bezittingen. De post 'financiering lange termijn' is in deze balans derhalve gelijk aan het totaalbedrag van het door de niet-beherend vennoten in de afzonderlijke loodsenassociaties ingebrachte kapitaal en daarnaast de overige reserves van de overige entiteiten.

Vanaf 1992 worden de budgetten voor de studievergoeding van de studenten rechtstreeks door STODEL aan de gemeenschappelijke exploitatie van de loodsenassociaties in rekening gebracht. Hierdoor is er nooit een resultaat dat ten laste of ten gunste komt van de reserves.

Voor de overige entiteiten geldt dat het resultaat van het boekjaar ten laste of ten gunste komt van de overige reserves.

## FINANCIERING KORTE TERMIJN

De 'financiering korte termijn' ontstaat in hoofdzaak doordat, op grond van bepalingen in de maatschapsovereenkomsten en de gemaakte afspraken tussen de loodsenassociaties onderling, maximaal 90% van de gerealiseerde winst als voorschot wordt uitgekeerd. Het restant (minimaal 10%) wordt na afloop van het boekjaar uitgekeerd. In het algemeen is dit nadat de jaarrekening van het gemeenschappelijke vermogen en de gemeenschappelijke exploitatie van de gezamenlijke loodsenassociaties, alsmede de jaarrekeningen van de afzonderlijke loodsenassociaties zijn vastgesteld. Indien er tot uitstel van het opstellen van de jaarrekening wordt besloten kan de Gezamenlijke Vergadering van Vennoten besluiten dat er na afloop van het boekjaar, maar voordat de definitieve jaarrekening is vastgesteld op basis van voorlopige jaarcijfers een aanvullend voorschot wordt uitgekeerd.

Het verloop van de financiering is als volgt:	Financiering korte termijn	Financiering lange termijn	Totaal 2020
(in duizenden EUR)			
Stand per 1 januari 2020	9.041	49.845	58.886
Uitbetaalde winstuitkering vorig boekjaar	-6.321	0	-6.321
Uitbetaald verlof tegoed loodsen vorig jaar	-2.721	0	-2.721
In-/uittredingen loodsen (per saldo storting kapitaal)	0	1.200	1.200
Vooruitstortingen kapitaal loodsen	0	0	0
Inbreng NLBV	0	1	1
Nog niet uitgekeerd verlof tegoed loodsen	1.756	0	1.756
Nog te betalen winstuitkering huidig boekjaar	10.629	0	10.629
Resultaat boekjaar verwerkt in overige reserves	0	159	159
Correctie Capital base verwerkt in overige reserves	0	-266	-266
<b>Stand per 31 december 2020</b>	<b>12.384</b>	<b>50.939</b>	<b>63.323</b>

# (10) OPBRENGSTEN EXPLOITATIEREKENING

Opbrengsten exploitatierekening (in duizenden EUR)	2020	2019
Opbrengst S en T-loodsgeld	173.613	181.008
Bijzondere factoren en reizen	1.715	1.822
Frequentiekorting	-13.396	-15.490
<b>Totaal opbrengst loodsgeld Nederlandse havens</b>	<b>161.932</b>	<b>167.340</b>
Opbrengst forfaits (excl. afbestellingen)	428	475
Opbrengst afbestellingen	315	319
Opbrengst heli	1.820	2.315
<b>Totaal loodsvergoedingen Nederlandse havens</b>	<b>2.563</b>	<b>3.109</b>
Betalingskorting automatische incasso	-851	-793
Effecten verrekeningen andere jaren	1.206	-330
<b>Totaal opbrengst loodsgelden Nederlandse havens</b>	<b>164.850</b>	<b>169.326</b>
Loodsgeldtarieven Scheldevaart	31.525	32.744
Loodsvergoedingen Scheldevaart	107	151
Bijpassing voorcalculatorisch tekort Scheldevaart	1.931	2.305
<b>Totaal opbrengsten Scheldevaart</b>	<b>33.563</b>	<b>35.200</b>
Opbrengst overige tarieven	107	93
Opbrengst overige inkomsten	364	395
<b>Totaal opbrengsten exploitatierekening</b>	<b>198.884</b>	<b>205.014</b>

## OPBRENGSTEN EXPLOITATIEREKENING

De opbrengst loodsgelden bestaat uit de in rekening gebrachte loodsgelden voor loodsdiensten naar Nederlandse havens (Wetschepen) en naar Vlaamse Scheldehavens (Scheldevaart). De opbrengsten hebben betrekking op de loodsreizen waarvan de reisdatum in het boekjaar ligt, voor zover deze betrekking hebben op Wetschepen, en de door Nederlandse loodsen uitgevoerde reizen inzake de Scheldevaart.

De verantwoorde frequentiekorting betreft het bedrag dat aan frequentiekorting is toegekend over de betreffende boekjaren.

Onder de overige inkomsten zijn de verrekeningen conform het kostentoekekeningsysteem opgenomen.

Overzicht verrekeningen andere jaren (in duizenden EUR)	2020	2019
Te verrekenen investeringen 2020 resp 2019	-776	-101
Vrijval verrekening kosten investeringen 2018 resp 2017	1.047	1.004
Verrekening helikosten	533	0
Teruggave FLP/FLO overschot	1.578	0
Verrekening herzien tariefbesluit 2014 en 2015	-1.175	-1.233
Uitbetaalde claims 2014 - 2015	-14	-556
Te verwerken in tarieven 2021 - 2022	14	556
<b>Stand per 31 december</b>	<b>1.206</b>	<b>-330</b>

## TE VERREKENEN INVESTERINGEN 2020 RESP. 2019

Artikel 27c, zesde lid, onder i van de Loodsenwet bepaalt dat er een verrekening moet plaatsvinden van het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan.

In paragraaf 4.2.5.7 van de Memorie van Toelichting is dat nader uitgewerkt. Hierin is opgenomen dat kostenoriëntatie impliceert dat de tarieven zo goed mogelijk op de werkelijke kosten zijn gebaseerd en dat het niet de bedoeling is dat wel geraamde, maar niet gerealiseerde investeringen via het tarief worden gefinancierd. De Algemene Raad dient daarom een verrekening toe te passen, gebaseerd op de financiële verantwoording van het voorafgaande kalenderjaar. Het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde investeringen moet worden verrekend. De definitieve verrekening over 2020 is pas bekend in 2021 en zal worden verrekend in de tarieven van 2022.

Het Loodswezen heeft met de ACM afspraken gemaakt over de wijze van verrekening. De verrekening van het te verrekenen bedrag van 2018 heeft in 2020 plaatsgevonden conform deze afspraken.

## (11) ARBEIDSVERGOEDING LOODSEN

De berekende arbeidsvergoeding voor de directe uren en de toegerekende arbeidsvergoeding voor de indirecte uren zijn in onderstaande tabel opgenomen. Het betreft hier de vergoeding gebaseerd op de uurtarieven zoals ze gelden in het kader van de tariefregulering.

Overzicht uurtarieven prijsniveau 2019				
	Basistarief 2003	Weging	Basistarief 2003	Uurtarief 2020
Index cao-lonen CBS	106,9		106,9	113,6 feb. 2019
	feb. 2002		feb. 2002	
Scheepsklasse 1	€ 40,40	1	€ 40,40	€ 54,69
Scheepsklasse 2	€ 65,70	1	€ 65,70	€ 88,95
Scheepsklasse 3	€ 90,80	1	€ 90,80	€ 122,91
Scheepsklasse 4	€ 115,85	1	€ 115,85	€ 156,83
Scheepsklasse 5	€ 140,66	1	€ 140,66	€ 190,42
Directe loodsuren				
Scheepsklasse 6	€ 165,61	1	€ 165,61	€ 224,21
Scheepsklasse 7	€ 191,99	1	€ 191,99	€ 259,91
Scheepsklasse 8	€ 218,56	1	€ 218,56	€ 295,89
Scheepsklasse 9	€ 244,33	1	€ 244,33	€ 330,77
Indirect productieve loodstaken (IPL)	€ 91,14	1	€ 91,14	€ 123,37
Indirecte loodsuren				
Reizen en wachten tussen loodsreizen	€ 91,14	0,667	€ 60,76	€ 82,27
Beschikbaarheidsuren	€ 91,14	0,333	€ 30,38	€ 41,11

De arbeidsvergoeding op basis van bovenstaande uurtarieven is als volgt:

Arbidsvergoeding registerloodsen	2020	2019
(in duizenden EUR)		
Arbidsvergoeding directe loodsuren	44.102	46.549
Arbidsvergoeding indirecte loodsuren	50.696	49.720
Afrekening Samenwerking Vlaams Loodswezen	0	-141
Externe projecten	242	265
<b>Totaal</b>	<b>95.040</b>	<b>96.393</b>

De post 'afrekening samenwerking Vlaams Loodswezen' betreft de afrekening van de voorcalculatorische loodskosten in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst. De partij in het Samenwerkingsverband die minder dan evenredig kosten maakt, wordt door de andere partij belast met het verschil tussen de begrote kosten en evenredige kosten.

## (12) KOSTEN BELOODSEN EN PLANNEN

De kosten beloodsen en plannen betreffen zaken als de kosten van de vaartuigen, kosten varende medewerkers, kosten inhuur van de helikopter, kosten medewerkers technische dienst en de kosten van de medewerkers voor de planning en coördinatie.



De werkelijke totale kosten beloodsen en plannen bestaan uit:

Kosten beloodsen en plannen (in duizenden EUR)	2020	2019
<b>Vaartuigen</b>	24.313	22.713
Afrekening samenwerking	-116	-139
Opbrengst vervoer personen en goederen	-29	-53
<b>Subtotaal vaartuigen</b>	<b>24.168</b>	<b>22.521</b>
<b>Kosten technische dienst</b>	1.680	1.598
Kosten ligplaatsen en ov oper. locaties	1.488	1.489
Kosten bemanning vaartuigen (incl. NUR)	26.306	26.593
Kosten helikopter (incl. helivelden)	4.586	4.690
Overige vervoerskosten	9.749	9.797
<b>Subtotaal beloodsen</b>	<b>43.809</b>	<b>44.167</b>
<b>Kosten planning</b>	4.649	4.642
Afrekening samenwerking	189	70
<b>Subtotaal planning</b>	<b>4.838</b>	<b>4.712</b>
<b>Totaal</b>	<b>72.815</b>	<b>71.400</b>

## (13) OVERIGE REGIONALE KOSTEN

De overige regionale kosten bestaan uit de kosten voor regionale ICT-systemen, algemene regionale kosten en de afrekening samenwerking Vlaams Loodswezen.

Overige regionale kosten (in duizenden EUR)	2020	2019
Kosten regionale ICT-systemen	2.874	2.735
Algemene regionale kosten	7.300	7.752
Afrekening samenwerking	0	31
<b>Subtotaal algemene regionale kosten</b>	<b>7.300</b>	<b>7.783</b>
<b>Totaal</b>	<b>10.174</b>	<b>10.518</b>

De regionale ICT-kosten bestaan uit de kosten voor regionale planning en inzetsystemen SPIL, FRIS, LISA en LIS, GIDS en koppelingen met regionale havensystemen. Het betreft hier systemen die specifiek voor één of meerdere regio's worden gebruikt.

De algemene regionale kosten bestaan uit de kosten research & innovatie, overige operationele kosten ten behoeve van loodsen, kosten personeel regiokantoren, huisvestings- en kantoorkosten.

De werkelijke algemene regionale kosten zijn als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Kosten research & development	84	134
Overige kosten t.b.v. loodsen	1.992	1.990
Kosten personeel wal	3.692	3.733
Huisvesting regiokantoren	819	862
Kantoorkosten	238	327
Overige bedrijfskosten	475	706
<b>Totaal</b>	<b>7.300</b>	<b>7.752</b>

## (14) OVERIGE LANDELIJKE KOSTEN

De overige landelijke kosten bestaan uit de kosten landelijke ICT-systemen en algemene landelijke kosten. Deze kosten zijn als volgt:

Overige landelijke kosten (in duizenden EUR)	2020	2019
Kosten landelijke ICT-systemen	2.847	3.185
Algemene landelijke kosten	10.348	12.182
Doorberekende kosten toezichthouder ACM	205	175
<b>Totaal</b>	<b>13.400</b>	<b>15.542</b>

De kosten landelijke ICT-systemen hebben betrekking op de kosten van de ICT-systemen. Dit betreft alle systemen die zowel landelijk als regionaal gebruikt worden (centrale computerinfrastructuur en netwerk, systeemsoftware, software, SAP, MS Office, etc.), echter met uitzondering van de specifiek aan regio's toegerekende systemen FRIS, LIS, LISA en SPIL 2005 en koppelingen met regionale havensystemen die onder de regionale ICT-kosten zijn opgenomen.

De doorberekende kosten toezichthouder ACM zijn de kosten die vanaf 2015 door ACM aan de sector waarop toezicht wordt gehouden worden doorberekend.

De algemene landelijke kosten worden gevormd door de kosten van de landelijke staf- en ondersteunende functies, inclusief de walorganisatie van de afdeling vervoer.

De werkelijke algemene landelijke kosten zijn als volgt: (in duizenden EUR)	2020	2019
Kosten personeel wal	8.409	8.302
Huisvesting kantoor	405	421
Kantoorkosten	178	187
Overige bedrijfskosten	1.356	3.272
<b>Totaal</b>	<b>10.348</b>	<b>12.182</b>

## (15) PUBLIEKRECHTELIJKE BEROEPSORGANISATIE

De kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie bestaan uit de kosten Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) en kosten Regionale Loodsencorporaties (RLC's). De werkelijke kosten voor 2020 zijn als volgt:

Kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie (in duizenden EUR)	2020	2019
Kosten NLC	1.451	1.310
Kosten RLC	169	252
Subtotaal	1.620	1.562
Kosten opleidingen/ STODEL	3.464	3.479
<b>Totaal</b>	<b>5.084</b>	<b>5.041</b>

De kosten van de NLC betreffen alle kosten van de Nederlandse Loodsencorporatie, inclusief de kosten van de medewerkers die bij de NLC in dienst zijn. De kosten van de RLC betreffen de kosten met betrekking tot de Regionale Loodsencorporaties.

De kosten voor de opleidingen/STODEL betreffen de kosten voor de opleiding van aspirant-loodsen, de kosten voor interne opleiding tot HBO-master niveau, de bijscholing en deskundigheidsbevordering van registerloodsen, inclusief de algemene kosten van de Stichting STODEL.

## (16) VERMOGENSVERGOEDING

Vergoeding voor vermogenskosten (in duizenden EUR)	2020	2019
Materiële vaste activa	4.978	7.207
Overige vermogenskosten	579	909
<b>Totaal</b>	<b>5.557</b>	<b>8.116</b>

Voor de periode 2020-2022 is het WACC percentage vastgesteld op 4,6% (2019:6,3%).

## (17) AFSCHRIJVINGEN

In de exploitatierekening van het Nederlands Loodswezen zijn de volgende afschrijvingskosten materiële vaste activa opgenomen:

Afschrijvingen materiële vaste activa (in duizenden EUR)	2020	2019
Afschrijvingskosten reddingsmiddelen varende dienst	30	29
Afschrijvingskosten vaartuigen	11.342	10.780
Afschrijvingskosten opleidingsmiddelen	315	265
Afschrijvingskosten overige kosten tbv loodsen	790	737
Afschrijvingskosten operationele huisvesting	436	403
Afschrijvingskosten automatisering	1.984	1.909
Afschrijvingskosten huisvesting	441	473
Afschrijvingskosten kantoor	70	87
<b>Totaal</b>	<b>15.408</b>	<b>14.683</b>

## (18) REGISTERLOODSEN

Het aantal registerloodsen dat in het loodsenregister is ingeschreven bedraagt ultimo boekjaar:

	2020	2019
Noord	18	19
Amsterdam-IJmond	65	63
Rotterdam-Rijnmond	212	206
Scheldemonden	161	156
<b>Totaal</b>	<b>456</b>	<b>444</b>

## (19) PERSONEELSBESTAND

Het personeelsbestand in fte, dat in dienst is van NLBV, NLC en Stodel, was ultimo 2020 418,80 FTE en ultimo 2019 421,04 FTE. In 2020 was het gemiddelde 421,50 FTE (2019: 417,35 FTE). Dit is exclusief uitzendkrachten. Indien hiermee rekening wordt gehouden, leidt dit tot het onderstaande overzicht:

	2020	2019
Gemiddeld aantal werknemers in dienst	421,50	417,35
Gemiddeld aantal uitzendkrachten op jaarbasis	36,56	38,24
<b>Totaal gemiddeld aantal personen werkzaam</b>	<b>458,06</b>	<b>455,59</b>

De personeelskosten zijn in het exploitatieoverzicht opgenomen in overeenstemming met de functionele indeling, derhalve vormen de personeelskosten geen individuele post in het exploitatieoverzicht.

Er zijn geen werknemers werkzaam in het buitenland.

## (20) SALARISSEN EN SOCIALE LASTEN PERSONEEL

In de exploitatierekening zijn de volgende salarissen en sociale lasten personeel opgenomen:

Lonen en sociale lasten personeel (in duizenden EUR)	2020	2019
Loonkosten ondersteunend personeel	31.301	31.188
Sociale lasten ondersteunend personeel	4.510	4.648
Pensioenpremies ondersteunend personeel	5.337	5.182
Kosten nieuwe uitderegeling (NUR)	1.230	1.794
<b>Totaal</b>	<b>42.378</b>	<b>42.812</b>

### PENSIOENPREMIES MEDEWERKERS

Het Nederlands Loodswezen heeft alle pensioenregelingen van de medewerkers verwerkt volgens de benadering waarbij de verplichtingen aan de pensioenuitvoerder in kaart worden gebracht.

De post pensioenpremies medewerkers betreft de werkgeverslasten voor de pensioenpremie en het nabestaandenpensioen van de medewerkers in dienst van Nederlands Loodswezen B.V., onder aftrek van de eigen bijdrage van de personeelsleden voor het ouderdoms- en nabestaandenpensioen en verhoogd met de compensatie van de eigen bijdrage voor medewerkers die onder de overgangsregeling vallen.

De voor de medewerkers van Nederlands Loodswezen B.V. geldende pensioenregeling betreft een verzekerde-pensioenregeling. De belangrijkste kenmerken van de pensioenregeling zijn:

- De regeling kent een levenslang ouderdomspensioen, levenslang partnerpensioen, tijdelijk partnerpensioen en wezenpensioen.
- Het pensioengevend salaris is 12 maal het vaste salaris en vaste toeslagen, vermeerderd met de 13<sup>e</sup> maand en vakantietoeslag, rekening houdend met het fiscale maximum van € 110.111.
- De pensioengrondslag is het pensioengevend salaris minus een franchise die voor 2020 € 14.167 bedraagt.
- De jaarlijkse opbouw van het ouderdomspensioen bedraagt 1,25% van de pensioengrondslag, gebaseerd op een pensioenleeftijd van 68 jaar, conform het fiscale maximum, de jaarlijkse opbouw van het partnerpensioen bedraagt 0,875% van de pensioengrondslag.

De premies worden verantwoord als personeelskosten als deze verschuldigd zijn. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa als deze tot een terugbetaling leiden of tot een vermindering van toekomstige betalingen.

Op grond van het bovenstaande leidt de regeling conform Richtlijn 271 niet tot het opnemen van een verplichting op de balans. De reguliere pensioenkosten betreffen de kosten die over het desbetreffende boekjaar voor rekening van Nederlands Loodswezen B.V. zijn gekomen, onder aftrek van de eigen bijdragen van werknemers.

## (21) WET NORMERING TOPINKOMENS

De Wet Normering Topinkomens is van toepassing op een aantal entiteiten van Nederlands Loodswezen. Voor de Nederlandse Loodsencorporatie en de Regionale Loodsencorporaties geldt dat alle bepalingen van de WNT van kracht zijn. Voor Nederlands Loodswezen B.V. geldt dat uitsluitend paragraaf 4 van toepassing is.

Organisaties waarop de WNT van toepassing is kunnen een keuze maken over de wijze waarop zij de cijfers in het kader van de WNT openbaar maken. Nederlands Loodswezen heeft ervoor gekozen deze cijfers op haar website te publiceren. Voor de WNT wordt verwezen naar onze website:

[www.loodswezen.nl](http://www.loodswezen.nl).

## (22) HONORARIA ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

In het boekjaar zijn de volgende bedragen aan accountantshonoraria voor de accountant die is belast met de controle van de jaarrekening ten laste van het resultaat gebracht:

(in duizenden EUR)	2020	2019
Controle van de jaarrekening	270	293
Andere controlediensten	96	136
Subtotaal controle	366	429
Andere niet-controlewerkzaamheden	14	43
<b>Totaal honoraria accountant</b>	<b>380</b>	<b>472</b>

De totale honoraria voor de controle van de jaarrekening zijn gebaseerd op de totale honoraria over het boekjaar waarop de jaarrekening betrekking heeft, ongeacht of de werkzaamheden door de externe onafhankelijke accountant reeds gedurende dat boekjaar zijn verricht.

# (23) NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

## HUUR- EN LEASEVERPLICHTINGEN

De jaarlijkse verplichtingen inzake huurovereenkomsten van gebouwen, terreinen, kaden en steigers hebben een maximale looptijd tot 2031. In onderstaand overzicht zijn de jaarlijkse verplichtingen weergegeven naar looptijd:

### Huur- en leaseverplichtingen per 31-12-2020

(in duizenden EUR)

	Looptijd korter dan 1 jaar	Looptijd tussen 1 en 5 jaar	Looptijd langer dan 5 jaar	Totaal
Heli	3.431	1.701	0	5.132
Datacenter/Outsourcing	1.643	411	0	2.054
Huurovereenkomsten	620	1.482	1.917	4.019
Nieuwbouw schepen	264	0	0	264
Overige overeenkomsten	698	723	0	1.421
Licentieovereenkomsten	210	0	0	210
Onderhoudscontracten	383	3	0	386
<b>Totaal licentieovereenkomsten</b>	<b>593</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>596</b>
Lease auto's	750	1.269	0	2.019
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	32	21	0	53
<b>Totaal leaseverplichtingen</b>	<b>782</b>	<b>1.290</b>	<b>0</b>	<b>2.072</b>
<b>Totaal</b>	<b>8.031</b>	<b>5.610</b>	<b>1.917</b>	<b>15.557</b>

Nederlands Loodswezen heeft leasecontracten waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij de vennootschap ligt. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de resultatenrekening over de looptijd van het contract. De genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

## VERGELIJKENDE CIJFERS 2019:

### Huur- en leaseverplichtingen per 31-12-2019

(in duizenden EUR)

	Looptijd korter dan 1 jaar	Looptijd tussen 1 en 5 jaar	Looptijd langer dan 5 jaar	Totaal
Heli	3.383	1.692	0	5.075
Datacenter/Outsourcing	1.807	859	0	2.666
Huurovereenkomsten	649	1.454	2.237	4.340
Nieuwbouw schepen	596	0	0	596
Overige overeenkomsten	437	961	0	1.398
Licentieovereenkomsten	210	0	0	210
Onderhoudscontracten	328	3	0	331
<b>Totaal licentieovereenkomsten</b>	<b>538</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>541</b>
Lease auto's	778	1.261	0	2.039
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	32	53	0	85
<b>Totaal leaseverplichtingen</b>	<b>810</b>	<b>1.314</b>	<b>0</b>	<b>2.124</b>
<b>Totaal</b>	<b>8.220</b>	<b>6.283</b>	<b>2.237</b>	<b>16.740</b>

Gedurende het verslagjaar zijn in de verlies en winstrekening verwerkt:

(in duizenden EUR)

Heli	3.440
Datacenter/Outsourcing	1.688
Huurovereenkomsten	572
Licentieovereenkomsten	567
Onderhoudscontracten	553
Lease auto's	593
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	32
<b>Totaal</b>	<b>7.445</b>

## BANKGARANTIES

Er zijn bankgaranties afgegeven tot een bedrag van totaal € 214.090, die met name betrekking hebben op huurcontracten.



## KREDIETFACILITEITEN

Met ABN-AMRO Bank is een rekening-courant kredietfaciliteit afgesloten van € 10 miljoen. Het doel van de faciliteit is financiering van werkkapitaal en de faciliteit kan gebruikt worden als rekening-courant of voor het stellen van garanties. De debetrente op jaarbasis is gebaseerd op een gemiddeld 1-maands Euribor tarief verhoogd met een kredietopslag van 0,65% en 0,35% liquiditeitspremie. Er is in 2020 geen gebruik gemaakt van deze faciliteit. De bereidstellingsprovisie voor de kredietfaciliteit bedraagt 0,10% per kwartaal.

Met Rabobank Rotterdam is een rekening-courant krediet afgesloten van € 0,5 miljoen. Het doel van de faciliteit is financiering van werkkapitaal of voor het stellen van garanties. De debetrente op jaarbasis is gebaseerd op een gemiddeld 1-maands Euribor tarief verhoogd met een opslag van 1,25%. Er is in 2020 geen gebruik gemaakt van deze faciliteit.

## PENSIOENEN

Vanaf 2016 loopt de herverzekering met looptijd tot en met 2019 rechtstreeks tussen de pensioenverzekeraar en het Nederlands Loodswezen en de drie andere organisatie behorende tot het Nederlands Loodswezen die werknemers in dienst hebben die deelnemer aan de betreffende pensioenregeling zijn. In 2020 is er een nieuwe overeenkomst ingegaan met een looptijd van 2 jaar. De jaarlijks verplichting die hiermee gemoeid is hangt af van de loonsom en pensioengrondslag en bedraagt op basis van het huidige personeelsbestand en de huidige loonsom circa € 6,8 miljoen per jaar.

## ONTVANGEN AANSPRAKELIJKHEIDSSTELLING DOOR EEN VOORMALIGE STUDENT AAN DE OPLEIDING TOT REGISTERLOODS (MASTER IN MARITIME PILOTING)

In 2020 is een aansprakelijkheidsstelling ontvangen van een voormalig student aan de OTR:MMP, een HBO-Master opleiding tot registerloods. Deze student heeft van 1 februari 2018 tot en met 30 juni 2019 als student de HBO-Master opleiding tot registerloods (Master in Maritime Piloting) gevolgd. Tijdens het volgen van die opleiding heeft hij bij het aan boord gaan letsel aan één van zijn ledematen opgelopen. Vanwege het opgelopen letsel is een uitkering gedaan vanuit de hiervoor afgesloten ongevallen verzekering.

In 2020 is namens hem een aansprakelijkheidsstelling gedaan voor geleden en nog te lijden materiële en immateriële schade, met als voornaamste grond het schenden van de zorgplicht. De Nederlandse Loodsencorporatie is van mening dat er geen gronden bestaan voor deze aansprakelijkheidsstelling en dat er, naast de reeds gedane uitkering vanuit de ongevallen verzekering, geen grond voor aanvullende schadevergoeding aanwezig is.

In de aansprakelijkheidsstelling wordt ook gesteld dat werknemers van Nederlands Loodswezen B.V. geen goede instructies hebben gegeven, waardoor dit ongeval heeft kunnen gebeuren. Nederlands Loodswezen BV is van mening dat er geen sprake is van onjuist handelen van haar medewerkers.

Zowel de Nederlandse Loodsencorporatie als Nederlands Loodswezen B.V. zijn verzekerd voor aansprakelijkheid. Op grond van deze evaluatie is in de jaarrekening 2020 geen verplichting opgenomen voor bovenstaand geschil.

## **(24) FISCALE POSITIE**

De loodsassociaties Amsterdam–IJmond, Rotterdam–Rijnmond/Noord en Scheldemonden vormen een fiscale eenheid voor de omzetbelasting met Nederlands Loodswezen B.V., Kenniscentrum Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V. Zij zijn over en weer hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden uit hoofde van de omzetbelasting.

Ingevolge de afspraken met de fiscus over de belastingheffing van de winst van de loodsassociaties wordt het resultaat toegerekend aan de afzonderlijke loodsassociaties Amsterdam–IJmond, Rotterdam–Rijnmond/Noord en Scheldemonden en bij de individuele registerloodsen / vennoten fiscaal verrekend.

De organisaties die de beroepsorganisatie vormen (Nederlandse Loodsencorporatie, de Regionale Loodsencorporaties en de Stichting Stodel) hebben geen winstoogmerk en zijn vrijgesteld van winstbelasting.

## **(25) WINSTBESTEMMING**

De winst van de maatschappen is verwerkt in de nog niet uitgekeerde winst onder het eigen vermogen. Het resultaat van de overige entiteiten is verwerkt in de overige reserves onder het eigen vermogen.

## **(26) GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM**

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum bekend, die van invloed zijn op hetgeen in de jaarrekening 2020 is opgenomen.

Hoek van Holland, 18 mei 2021

Namens de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie  
J.B. Mulder  
Voorzitter

Namens Nederlands Loodswezen B.V.  
J.W. Bentinck  
Directeur



# OVERIGE GEGEVENS

Foto: Wouter de Kremer

# CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie

## VERKLARING OVER HET PUBLIEK JAARVERSLAG VAN NEDERLANDS LOODSWEZEN 2020

### ONS OORDEEL

Wij hebben de jaarrekening van de hieronder opgesomde entiteiten te Hoek van Holland, zoals opgenomen op pagina 65 t/m 105 gecontroleerd. De jaarrekening ziet toe op de gemeenschappelijke financiële verantwoording van:

- Nederlandse Loodsencorporatie
- Stichting opleiding en deskundigheidsbevordering registerloodsen (Stodel)
- Regionale loodsencorporatie Noord
- Regionale loodsencorporatie Amsterdam-IJmond
- Regionale loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond
- Regionale loodsencorporatie Scheldemonden
- Nederlands Loodswezen B.V., incl. gemeenschappelijke exploitatie van de loodsenassociatie
- Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond
- Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond/Noord
- Loodsenassociatie Scheldemonde
- Loodswezen Materieel B.V.

Naar ons oordeel geeft het publiek jaarverslag een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het gemeenschappelijke vermogen van de hierboven opgesomde entiteiten op 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met de in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving overeenkomstig Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW), het Kostentoerekeningsstelsel Loodswezen 2019-2023, besluiten van de ACM in het kader van de tariefregulering van het Loodswezen en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Voor de van toepassing zijnde waarderingsgrondslagen wordt verwezen naar de toelichting op pagina 70 t/m 74 in de jaarrekening.

### DE BASIS VOOR ONS OORDEEL

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie "Onze verantwoordelijkheden voor de controle van het publiek jaarverslag".

Wij zijn onafhankelijk van de Nederlandse Loodsencorporatie zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

## **PARAGRAAF TER BENADRUUKING VAN DE IMPACT VAN HET CORONAVIRUS**

Het coronavirus heeft ook invloed op het Nederlands Loodswezen en de aan haar gerelateerde entiteiten. In de toelichting op pagina 70 in de jaarrekening hebben de directeur van Nederlands Loodswezen B.V. en de voorzitter van de algemene raad van de Nederlands loodsencorporatie de huidige impact en haar plannen om met deze gebeurtenissen of omstandigheden om te gaan toegelicht. Hierin geven zij aan dat COVID-19 momenteel een beperkte mate van onzekerheid ter zake de operaties met zich meebrengt. Desondanks is het op dit moment voor hen niet goed mogelijk is om in te schatten wat de daadwerkelijke invloed van het coronavirus is op de geraamde loodsreizen en het resultaat van het Nederlands Loodswezen en de aan haar gerelateerde entiteiten zal zijn. Ons oordeel is niet aangepast met betrekking tot deze aangelegenheid.

## **VERKLARING OVER DE IN HET JAARVERSLAG OPGENOMEN ANDERE INFORMATIE**

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Het jaarverslag (pagina 1 t/m 64)
- Overige gegevens
- De bijlagen

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De beherend venoot is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens.

## **BESCHRIJVING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN MET BETREKKING TOT DE JAARREKENING**

### **VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE ALGEMENE RAAD VOOR DE JAARREKENING**

De algemene raad is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met de in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving overeenkomstig Titel 9 Boek 2, het Kostentoerekeningsstelsel Loodswezen 2019-2023, besluiten van de ACM in het kader van de tariefregulering van het Loodswezen en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

In dit kader is de algemene raad verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de algemene raad noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de algemene raad afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten.

Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de algemene raad de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de algemene raad het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De algemene raad moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten de jaarrekening.

De algemene raad is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

## **ONZE VERANTWOORDELIJKHEDEN VOOR DE CONTROLE VAN DE JAARREKENING**

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de algemene raad en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.

- Het vaststellen dat de door de algemene raad gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de algemene raad onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing. Wij bevestigen aan de algemene raad dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de algemene raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Amsterdam, 4 juni 2021

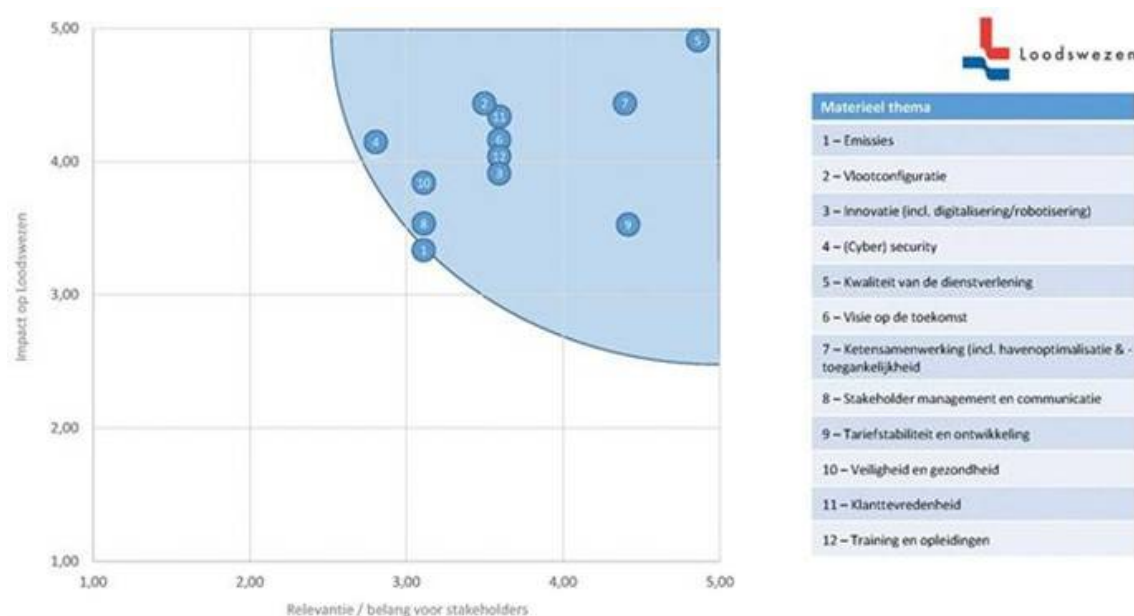
Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: drs. R. Nolte RA

# BIJLAGE MATERIËLE THEMA'S

De materiële onderwerpen (relevante onderwerpen voor het Loodswezen) voor dit verslag zijn mede samengesteld vanuit het perspectief van de stakeholder. Hierbij is uitgegaan van praktijkervaring en van in het verleden gevoerde gesprekken met stakeholders. De verschillende thema's zijn gescoord op een schaal van 1 tot 5 op de assen 'impact op Loodswezen' en 'relevantie/belang voor stakeholders'. De materiële thema's zijn zowel kwalitatief als kwantitatief via KPI's integraal verwerkt in dit verslag.

## MATERIALITEITENMATRIX PUBLIEK JAARVERSLAG LOODSWEZEN



Het volgende overzicht laat zien in welk hoofdstuk deze onderwerpen terugkomen, alsmede welke KPI's onder dit onderwerp vallen. Indien de KPI's een \* bevatten, zijn deze gebaseerd op de GRI Standards (General Reporting Initiative Standards).



Materieel onderwerp	Hoofdstuk	Kern performance indicator (KPI's)
<b>Kwaliteit van de dienstverlening</b>	Kwaliteit van de dienstverlening	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non-conformities ISPO / ISO*</li> <li>- Aantal ingediende klachten (incl. eventuele sancties)*</li> <li>- IAD-meldingen (per categorie)</li> <li>- % realisatie tijdigheid aan boord t.o.v. ACM-norm (per regio)</li> <li>- Gemiddeld aantal dagen factuur verstuurd (tijdigheid facturatie)</li> <li>- # creditnota's verstuurd (juistheid facturatie)</li> <li>- Incassotermijn (aantal dagen)</li> </ul>
<b>Ketensamenwerking</b>	Stakeholdermanagement	Kwalitatief (selectie overzicht van samenwerkingen op internationaal, nationaal en regionaal niveau)
<b>Vlootconfiguratie</b>	Samenstelling vloot	<ul style="list-style-type: none"> <li>- # stationsschepen</li> <li>- # swath vaartuigen</li> <li>- # Tenders</li> <li>- Gemiddelde leeftijd stationsschepen</li> <li>- Gemiddelde leeftijd swath-vaartuigen</li> <li>- Gemiddelde leeftijd tenders</li> <li>- Onderhoud (kwalitatief)</li> </ul>
<b>Klanttevredenheid</b>	Ervaring van de dienstverlening	Tevredenheid volgens KTO (cijfer)
<b>Visie op de toekomst</b>	Trends en ontwikkelingen	Kwalitatief
<b>Training en opleidingen</b>	Actief investeren in kennis en kunde	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opleidingskosten per medewerker (NLBV)</li> <li>- # uren besteed aan beroepsontwikkeling loods*</li> </ul>
<b>Innovatie</b>	De vloot en het belang van duurzaamheid Het Loodswezen in de keten	Kwalitatief
<b>Tariefstabiliteit en ontwikkeling</b>	Tarieven en ontwikkeling	Tarieven en ontwikkeling
<b>(Cyber)security</b>	Cybersecurity en informatiebeveiliging	# Datalekken*
<b>Veiligheid en gezondheid</b>	Optimale inzetbaarheid en beschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- % ziekteverzuim continu-medewerkers*</li> <li>- % ziekteverzuim niet-continu-medewerkers*</li> <li>- Cijfer medewerkerstevredenheid algemeen***</li> <li>- Cijfer medewerkerstevredenheid aandacht voor veiligheid***</li> </ul>
<b>Stakeholder-management en communicatie</b>	Stakeholder-management	Kwalitatief
<b>Emissies</b>	Duurzaam en maatschappelijk verantwoord	CO <sub>2</sub> -uitstoot (totaal, scope 1, scope 2; kg)*

\* Deze indicatoren zijn gebaseerd op de GRI Standards

\*\* #=aantal

\*\*\* Niet uitgevoerd in 2020

# BEGRIPPENLIJST

## ACM

Autoriteit Consument en Markt

## COSO

Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

## EMPA

European Maritime Pilots Association

## ETA

Estimated Time of Arrival

## ETD

Estimated Time of Departure

## FLO

Functioneel Leeftijds Ontslag

## FLP

Functioneel Leeftijds Pensioen

## GIDS

Gezamenlijk Interactief Dienstverleners Systeem

## IALA

International Association Of Lighthouse Authorities

## IMPA

International Maritime Pilots Association

## IMO

International Maritime Organization

## ISM

International Safety Management

## ISPO

International Standard for Maritime Pilots Organizations

## KRVE

Koninklijke Roeiersvereniging de Eendracht

**LOGE**

Loodsenregister

**NCSC**

Nationaal Cyber Security Centrum

**NCTV**

Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid

**NLBV**

Nederlands Loodswezen B.V.

**NLC**

Nederlandse Loodsencorporatie

**NMS**

Navigator Marginale Schepen

**NUR**

Nieuwe Uittrede Regeling

**PEC**

Pilot Exemption Certificate

**QASTOR-LITE**

Navigatie ondersteunend apparaat

**RLC**

Regionale Loodsencorporatie

**SERVQUAL**

Service en Quality model

**STODEL**

Stichting Opleiding- en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen

**SVW**

Scheepvaartverkeerswet

**VTS**

Vessel Traffic Service

## COLOFON

### **Uitgave**

Nederlands Loodswezen, 18 mei 2021  
[www.jaarverslagloodswezen.nl](http://www.jaarverslagloodswezen.nl)

### **Bezoekadres**

Berghaven 16  
3151 HB Hoek van Holland  
Postbus 830  
3000 AV Rotterdam  
[www.loodswezen.nl](http://www.loodswezen.nl)

### **Concept, Design En Realisatie**

Gloedcommunicatie

### **Techniek**

F19 Digital Reporting

### **Content En Redactie**

Nederlands Loodswezen  
Gloedcommunicatie

### **Fotografie**

Loodsen en medewerkers Nederlands Loodswezen

### **Redactieadres**

Afdeling Communicatie  
Nederlands Loodswezen  
Berghaven 16  
3151 HB Hoek van Holland  
Postbus 830  
3000 AV Rotterdam  
[communicatie@loodswezen.nl](mailto:communicatie@loodswezen.nl)