



LOODSWEZEN



JAAERVERSLAG 2018

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE	2
HET VERHAAL OVER 2018	3
OVER HET LOODSWEZEN	8
ACHTERGROND LOODSWEZEN	8
KERNGEGEVENS	9
PERSONALIA	9
VERSLAG VAN HET BESTUUR	11
MISSIE, VISIE, STRATEGIE	11
VISIE EN STRATEGISCHE THEMA'S	14
GOVERNANCE	15
RISICOMANAGEMENT	21
DE VLOOT	25
TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	29
CYBERSECURITY EN INFORMATIEBEVEILIGING	30
DUURZAAMHEID	31
SAMENWERKING IN DE KETEN EN MET STAKEHOLDERS	37
DIENSTVERLENING	46
DE MENSEN ACHTER DE DIENSTVERLENING	54
RESULTATEN 2018	58
VERSLAG RAAD VAN COMMISSARISSEN	64
BERICHT VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN	64
JAARREKENING	67
OVERZICHT VERMOGEN PER 31 DECEMBER 2018	67
EXPLOITATIEREKENING OVER 2018	69
KASSTROOMOVERZICHT VAN DE MIDDELEN 2018	70
TOELICHTING OP HET VERMOGEN EN DE EXPLOITATIEREKENING	71
TOELICHTING KASSTROOMOVERZICHT	77
NOTEN	78
CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT	118
BIJLAGE 1 BESCHRIJVING MATERIËLE ONDERWERPEN	123

INTRODUCTIE

Met gepaste trots presenteren wij het publieke jaarverslag van het Nederlands Loodswezen over 2018. Dit verslag volgt op meer beknopte jaarberichten in voorgaande jaren. We laten met ons publieke jaarverslag richting een breder publiek en op meer omvattende wijze zien hoe wij in 2018 onze wettelijke taak hebben ingevuld. De publieke belangen, die zijn gemoeid met maritiem transport, zijn onveranderd groot. Door het veilig en vlot loodsen van zeeschepen draagt het Nederlands Loodswezen bij aan de 24/7 haventoegeankelijkheid van de Nederlandse zeehavens en Vlaamse zeehavens aan de Schelde.

In dit verslag kijken we terug op een dynamisch en uitdagend jaar. Het aantal geloodste scheepsreizen in 2018 is fors hoger geweest dan verwacht. We kwamen in totaal uit op 96.901 geloodste scheepsreizen. Dat was 4,9% hoger dan werd voorzien. De dynamiek om al deze zeeschepen tijdig van een loods te voorzien, is behoorlijk groot geweest. Toch zijn we er samen met onze partners (sleepdiensten, vastmakers, havenmeesters, terminals en agentschappen) in de maritieme logistieke keten in geslaagd om het scheepvaartverkeer tijdig en efficiënt af te handelen. Dat zien we terug in de brede waardering voor de loodsdienstverlening, zoals die tot uitdrukking komt in het Klanttevredenheidsonderzoek over 2018.

Met dit jaarverslag hopen we een goed beeld te schetsen van alles wat zich in 2018 binnen het Nederlands Loodswezen heeft afgespeeld. Daarmee geven we onder andere invulling aan verantwoordingsverplichtingen uit het normenkader financieel beheer. Tegelijkertijd willen we met het verslag de relatie met stakeholders verbreden en verdiepen, door nog beter over het voetlicht te brengen wie we zijn, wat we doen en waarom dat belangrijk is.

Ons streven voor de komende jaren is een versterking van de dialoog met stakeholders. Graag vernemen we de gedachten en behoeften van alle belanghebbenden over de uitvoering van de loodsdienstverlening. Wat is ervoor nodig om jaarlijks 24 uur per dag, 365 dagen per jaar ruim 95.000 loodsreizen veilig en vlot te verzorgen? Hoe wordt aangekeken tegen het realiseren van een goede balans tussen de publieke en private belangen die gemoeid zijn met maritiem zeetransport van en naar onze zeehavens? Willen we de kwaliteit en beschikbaarheid van de loodsdienstverlening op het huidige hoge niveau borgen, dan is deze dialoog van cruciaal belang.

Namens het Nederlands Loodswezen,

Joost Mulder

Voorzitter Nederlandse Loodsencorporatie

HET VERHAAL OVER 2018

Het Nederlands Loodswezen kijkt terug op een dynamisch jaar. Los van de sterke stijging van het aantal geloodste scheepsreizen, vroegen diverse ontwikkelingen binnen de eigen organisatie en het maritieme speelveld onze aandacht. Daarnaast kregen we te maken met (aanstaande) wijzigingen in wet- en regelgeving. Wijzigingen die gevolgen (gaan) hebben voor onze dienstverlening, onze processen en/of de verantwoording richting derden. Denk aan de invoering van het normenkader financieel beheer en de loodsplicht nieuwe stijl. In dit hoofdstuk zetten we een aantal belangrijke ontwikkelingen op een rij. Daarbij maken we een onderscheid tussen interne ontwikkelingen en ontwikkelingen buiten de eigen organisatie, zoals wet- en regelgeving.

Druk jaar

Het aantal geloodste scheepsreizen in 2018 is fors hoger geweest dan verwacht. We kwamen in totaal uit op 96.901, inclusief Scheldevaart. Dat was 4,9% hoger dan werd voorzien. De belangrijkste oorzaak van het hogere aantal reizen is de aantrekkende economie: er worden meer goederen over de wereld vervoerd. Mogelijk is er ook sprake van een wijziging van ladingpakketten tussen havens, waardoor er meer grote containerschepen naar Nederlandse havens kwamen. Meer reizen betekent ook dat de druk om schepen tijdig van een loods te voorzien hoog is geweest. Samen met onze partners in de maritieme logistieke keten hebben we ons ingezet om het scheepvaartverkeer zo vlot en veilig mogelijk af te handelen.

Digitalisering van de dienstverlening

Zoals elk jaar is er in 2018 veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening aan onze klanten. Digitalisering speelt daarin een grote rol. Zo heeft het Loodswezen in 2018 in toenemende mate bijgedragen aan de verbetering van de informatievoorziening in de logistieke keten. Daarnaast leveren de systemen informatie over de status van de loodsreis en verwachte aankomsttijd aan diverse partijen in de haven zoals havenmeester, terminals, agenten, sleepdiensten, roeiers en sjorders.

Digitaal loodscertificaat

In 2018 hebben de regio's Rijnmond en Noord gebouwd aan een digitaal loodscertificaat en dit systeem – na uitgebreide testen – op 1 januari 2019 ingevoerd. De overige regio's hadden dit al eerder gedaan. Via de app handelt de loods zijn volledige loodsreis af en valideert hij deze. Na controle kan de medewerker loodsgeldfacturatie deze vlot factureren. Het werken met digitale loodscertificaten is sneller, zorgt voor minder rompslomp en bespaart papier.

IMPLEMENTATIE NORMENKADER FINANCIËEL BEHEER

In 2018 is de invoering van het normenkader financieel beheer in een stroomversnelling gekomen. Dit normenkader bevat minimumeisen aan goed financieel beheer, transparante verantwoording en intern toezicht voor instellingen met een publiek belang. Het normenkader stelt onder meer eisen aan het publieke jaarverslag, de meerjarenbegroting en risicomanagement. Diverse projectgroepen binnen het Loodswezen zijn aan de slag gegaan met de invulling van de vereisten uit het normenkader. Een van die vereisten is het opstellen van een publiek jaarverslag waarin op geïntegreerde wijze en vanuit het perspectief van de stakeholders aandacht wordt besteed aan de strategische doelstellingen, de governance en het risicomanagement.

30-JARIG JUBILEUM

Het Loodswezen vierde in 2018 zijn 30-jarig jubileum als verzelfstandigde uitvoeringsorganisatie. Zo vond op de ss Rotterdam een symposium plaats voor relaties en stakeholders, met als onderwerp 'The future of the human element'. Een bewuste keuze, omdat we met dit onderwerp konden stilstaan bij de ontwikkelingen in de haven - zoals digitalisering - en de invloed hiervan op de mens.

ZEESLUIS IN SIMULATOR

Regio Amsterdam-IJmond heeft het model van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden alvast voor trainingen in de simulator beschikbaar gesteld. Zo kunnen loodsen al vóór de opening vertrouwd raken met de nieuwe infrastructuur.

NORTH SEA PORT

Eind 2017 fuseerden de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent. Het nieuwe North Sea Port zorgde vrijwel direct voor meer synergie en meer bedrijvigheid in de regio Scheldemonden. Bij de invulling van het verkeersmanagement voor North Sea Port borduren partijen voort op de wijze waarop Loodswezen regio Scheldemonden en de overige ketenpartners dit met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen hebben ingericht. Kenmerkend voor die samenwerking is dat ketenpartners in geval van knelpunten of problemen samen kijken hoe deze kunnen worden opgelost. Een efficiënt proces met minimale wachttijden en een optimale inzet van beschikbare capaciteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

PROEF MET FLEXIBEL ROOSTEREN

In regio Scheldemonden is in 2018 een werkgroep ingesteld die onderzoek doet naar de mogelijkheid tot flexibel roosteren voor registerloodsen. Bij flexibel inroosteren moet de loods zelf aangeven op welke dagen hij beschikbaar is en in overleg met de andere loodsen zorgen voor een sluitend rooster om aan de minimale beschikbaarheid te voldoen. Dit verloopt volgens op voorhand afgestemde spelregels. De doelstelling is om in de zomer van 2019, bij wijze van desktop-proef, voor het eerst in de praktijk te gaan testen.

HERCERTIFICERING AMSTERDAM-IJMOND

In september 2018 is Loodswezen regio Amsterdam-IJmond opnieuw ISPO-gecertificeerd door Lloyds Register. De hercertificering is intensief voorbereid en mede daardoor succesvol verlopen.

ONTWIKKELING VAN DE VLOOT

De kwaliteit van de vloot binnen het Loodswezen is hoog. Het onderhoud van de vloot is goed op orde. Dat onderhoud wordt zo efficiënt en duurzaam mogelijk uitgevoerd. Duurzaamheid speelt ook een rol bij nieuwbouw en onderzoek naar bijvoorbeeld alternatieve brandstoffen. Het Loodswezen streeft naar reductie van CO₂-uitstoot. Een voorbeeld hiervan is de proef met biodiesel in 2018 in de regio Rotterdam-Rijnmond. Daarnaast zijn in 2017 en 2018 lichtere tenders, die minder brandstof gebruiken, te water gelaten. Deze trend zetten we door in de toekomst: er worden nog lichtere tenders gebouwd. Om nieuwe, veelbelovende technieken te testen zet het Loodswezen een speciale innovatietender in: de Enterprise.

INCIDENT BOW JUBAIL

In de zomer heeft in Rotterdam een incident tijdens het afmeren van een tanker plaatsgevonden. Hierbij is een lekkage in de bunkertank ontstaan waarbij een grote hoeveelheid olie in de haven is gelekt. Een incident met een hoop exposure in de media, met name gericht op de olievervuiling. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar de oorzaak en de afhandeling van dit incident. Vanzelfsprekend verlenen wij alle medewerking aan dit onderzoek.

WET- EN REGELGEVING

LOODSPlicht NIEUWE STIJL

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wetsvoorstel voor een Loodspllicht nieuwe stijl voor. Volgens de voorstellen moet het bijvoorbeeld voor kapiteins die zonder loods willen varen makkelijker worden om een zogeheten Pilot Exemption Certificate te behalen en te behouden. In 2018 plaatste het ministerie een uitwerking van de voorstellen op internetconsultatie.nl, in een concept Loodspllichtbesluit 2020 en een concept Loodspllichtregeling 2020. De Algemene Raad van de Nederlandse Loodsencorporatie diende hierop in september 2018 een reactie in. Hierin benadrukte de NLc het belang van een wettelijk kader waarin geborgd wordt dat PEC-houders over voldoende kennis en kunde beschikken en ook regelmatig het betreffende zeehavengebied blijven aanlopen. Dit draagt bij aan een voorzienbaar verkeersbeeld met betrouwbare verkeersdeelnemers; een belangrijke randvoorwaarde voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Na afronding van de internetconsultatie en verwerking van de reacties worden het wetsvoorstel en de bijbehorende memorie van toelichting in lijn gebracht met het concept Loodspllichtbesluit 2020 en Loodspllichtregeling 2020 zoals die op dat moment luiden. Pas daarna biedt de minister het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer aan, naar verwachting in of na de zomer van 2019. De voorziene ingangsdatum van de nieuwe wetgeving zal niet vóór 1 januari 2021 liggen.

BTW-VERPLICHTING ZEESCHEPEN

Per 1 januari 2019 zijn de btw-regels voor diensten aan zeeschepen gewijzigd. Voorheen mocht het Loodswezen voor al deze diensten het nultarief hanteren. Vanaf 2019 mag dat tarief alleen nog worden gebruikt voor schepen die tenminste 70% op volle zee en 100% commercieel varen. Na een succesvolle lobby van de sector werd de btw-wijziging uitgesteld van 1 januari 2018 naar 1 januari 2019. Dat betekende dat het Loodswezen heel 2018 had om zich goed voor te bereiden en de factuursystemen en procedures aan te passen. Vanaf 1 januari 2019 is onze organisatie volledig toegerust om te factureren volgens de nieuwe btw-regels.

BIJDRAGE IMO-RESOLUTIE

De Nederlandse Loodsencorporatie heeft in 2018 bij de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van nieuw internationaal nautisch beleid. Het gaat hierbij om het aanleveren van een conceptresolutie vanuit IALA over *vessel traffic services* (verkeersbegeleidingssystemen) richting de IMO.

HERACCREDITATIE OPLEIDING TOT REGISTERLOODS

In 2019 zal de Nederlands Vlaamse Accreditatie Organisatie (NVAO) de hbo-masteropleiding tot Registerloods (Master in Maritime Piloting) toetsen voor verlenging van accreditatie tot 2026. In 2018 hebben verschillende betrokkenen binnen en buiten onze organisatie intensief gewerkt aan de totstandkoming van een zelfevaluatie-dossier. Begin juni 2019 neemt een externe visitatiecommissie kennis van de resultaten van alle inspanningen. De uitkomst van de visitatie en bijbehorende verlenging van de accreditatie zal naar verwachting begin 2020 bekend zijn.



**LOODSWEZEN: NU EN
IN DE TOEKOMST**

OVER HET LOODSWEZEN

ACHTERGROND LOODSWEZEN

Tot 1 september 1988 maakte het Nederlands Loodswezen onderdeel uit van de Rijksoverheid. Vanaf 1 september 1988 is het Nederlands Loodswezen verzelfstandigd. Hoofdtak is het voorzien in het loodsen van zeeschepen van en naar de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde. Deze taak is alleen voorbehouden aan registerloodsen. De wijze van organiseren, financiering en dergelijke is in wetgeving vastgelegd. Continuïteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening zijn op die manier geborgd in wet- en regelgeving. Omdat de registerloodsen de enige zijn die deze loodsdienst mogen aanbieden (een monopoliepositie), houdt de Autoriteit Consument en Markt (ACM) toezicht op de prijsontwikkeling van onze dienstverlening en stelt zij jaarlijks de tarieven vast voor schepen die de Nederlandse havens aandoen.

KERNGEGEVENS

OMVANG VAN HET LOODSWEZEN 2018

In onderstaande tabel zijn de kerngegevens over 2018 en 2017 opgenomen:

Tabel kerngegevens	2018	2017
Totaal aantal geloodste scheepsreizen	96.901	93.531
Verdeling: aantal Wetschepen	87.320	84.166
Verdeling: aantal Scheldevaart	9.581	9.365
Verdeling aantal regio Noord	3.883	3.532
Verdeling aantal regio Amsterdam - IJmond	14.041	13.335
Verdeling aantal regio Rotterdam - Rijnmond	57.988	56.774
Verdeling aantal regio Scheldemonden	20.989	19.890
Omzet totaal (x € 1.000)	208.699	200.413
Resultaat (x € 1.000)	8.824	5.815
Gemiddeld aantal registerloodsen (in FTE)		
Regio Noord	17,96	16,50
Regio Amsterdam - IJmond	60,91	63,50
Regio Rijnmond	203,91	207,59
Regio Scheldemonden	153,60	153,61
Totaal	436,38	441,20
Gemiddeld aantal medewerkers (in FTE)		
In dienst	414,70	415,89
Flexibele schil	37,46	37,53
Totaal	452,16	453,42
Investeringen (x € 1.000)	8.384	10.428
Capital base (x € 1.000)	122.360	129.825
Current ratio	2,03	1,98
Solvabiliteitsratio	37,4%	35,2%

PERSONALIA

SAMENSTELLING ALGEMENE RAAD IN 2018

- Voorzitter Nederlandse Loodsencorporatie: de heer J.B. Mulder. Benoemd per 1 mei 2016, expireert 1 mei 2020.
- 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 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 RVC BESTAAT UIT DRIE LEDEN:

- De heer M.J.M. Borsboom - expireert 1 juli 2020, voorzitter
- De heer R.E.A. De Meyer - expireert 1 juli 2019
- Mevrouw J.H.P.M. van der Wijst - expireert 1 juli 2021

VERSLAG VAN HET BESTUUR

MISSIE, VISIE, STRATEGIE

De Nederlandse Loodsencorporatie (NLc) en Nederlands Loodswezen B.V. (NLBV) hebben ieder vanuit hun eigen perspectief – respectievelijk ‘uitvoering loodsenberoep’ en ‘ondersteuning’ – gedefinieerd waar zij voor staan.

De NLc borgt en bevordert de wettelijke taken met betrekking tot de beroepsuitoefening en de kwaliteit daarvan, de vakbekwaamheid van de loods, de bevoegdheden, de dienstverlening en de opleiding van (toekomstige) loodsen.

NLBV verzorgt complete en hooggewaardeerde ondersteuning van registerloodsen door hoogwaardige en efficiënte dienstverlening met een wendbare organisatie.

De beroeps- en bedrijfsorganisatie van het Loodswezen staan gezamenlijk voor de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer van, naar en door de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde. Daarmee leveren we een belangrijke bijdrage aan haventoeankelijkheid en daarmee aan een efficiënt functionerende maritieme logistieke keten. Het Loodswezen is er altijd, op tijd, met kwaliteit.

De wijze waarop de verschillende entiteiten van het Loodswezen invulling geven aan de eigen specifieke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden is vervat in diverse (regionale) beleidsplannen. De gezamenlijke deler is gedurende 2018 en doorlopend in 2019 verwoord in een ‘Missie, visie en strategie Loodswezen 2019-2025’. Hierin laten we op een herkenbare manier zien waar we voor staan, waar we voor gaan en hoe we daar willen komen. Alle onderdelen van het Loodswezen zijn in 2018 betrokken geweest bij dit traject. Vanuit drie pijlers – een toekomstbestendige en toonaangevende loodsdienst, een loodsdienstverlening die de keten versterkt en het vervullen van de rol van gewaardeerd gesprekspartner en adviseur – geeft iedere afzonderlijke entiteit invulling aan de gestelde algemene organisatiedoelen én de specifieke eigen ambities, taken en verantwoordelijkheden.

KERNWAARDEN

Waar staat het Loodswezen voor? Waar geloven wij in, wat verbindt ons en wie willen wij zijn? Betrokken, betrouwbaar en deskundig zijn de kernwaarden van het Loodswezen. Die drie waarden fungeren als moreel kompas en zijn de kern van onze organisatie.

BETROKKEN

Wij zijn betrokken bij het Loodswezen omdat wij het als een voorrecht ervaren om deelgenoot te zijn van deze prachtige organisatie, die een belangrijke maatschappelijke en wettelijke taak uitvoert. Onze betrokkenheid uit zich in het nemen van verantwoordelijkheid en het stellen van het belang van de hele organisatie boven het eigen belang. Wanneer wij betrokken zijn, kunnen wij als organisatie groeien en onze rol in de maritieme wereld steeds beter uitvoeren.

BETROUWBAAR

Wij zijn betrouwbaar omdat de scheepvaart op ons rekt en ons nodig heeft. Wij voeren onze werkzaamheden op tijd, met de modernste middelen, onder alle weersomstandigheden uit. Wij zijn er altijd. Wij zijn een degelijke en voorspelbare partner voor alle belanghebbenden, zoals reders, havenautoriteiten, beleidsbepalers, overige dienstverleners en mensen die in en om de haven wonen en werken.

DESKUNDIG

Wij zijn deskundig zodat wij zekerheid kunnen bieden en vertrouwen kunnen waarmaken. Door middel van opleiding, kennisontwikkeling en vernieuwing streven wij naar continue verbetering van onze kennis en kunde. Wij stellen ons kritisch op naar onszelf: onze deskundigheid is geen gegeven, maar iets waarin wij onszelf continu willen blijven ontwikkelen. Wij delen onze kennis, kunde en ervaring.

De kernwaarden staan voor wie wij zijn. Deze kernwaarden dragen in belangrijke mate bij aan de trots die wij voelen voor onze organisatie. Wij zijn trots, omdat het werk aansprekend en belangrijk is en omdat het Loodswezen een rijke geschiedenis heeft.

MISSIE

Met een beschrijving van onze missie willen wij aangeven waar wij als gehele organisatie voor staan. Onze missie geeft de inbedding weer van het veiligheidsinstrument 'loodsen', de wijze waarop het Nederlands Loodswezen daar invulling aan geeft en het belang hiervan voor derden.

“ HET 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. ”

De inzet van het veiligheidsinstrument 'loodsen' dient de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, de instandhouding van de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen en het voorkomen en beperken van schade aan infrastructuur, milieu en leefomgeving.

Een autonome beroepsuitoefening door registerloodsen en een verzelfstandigde positie voor het Nederlands Loodswezen zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Dit garandeert een goede balans tussen publieke en private belangen en een positie als kwalitatief hoogwaardige partner in de maritieme logistieke keten.

Met het loodsen van zeeschepen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de veiligheid van schip, bemanning en lading, aan het economisch succes van de havens en de bescherming van publieke veiligheidsbelangen die gepaard gaan met maritiem zeetransport.

VISIE EN STRATEGISCHE THEMA'S

De visie van het Loodswezen: toegevoegde waarde blijven leveren voor de publieke taken en daaraan gerelateerde activiteiten die de loodsen hebben toebedeeld gekregen, zonder daarbij kansen - die de organisatie en haar belanghebbenden sterker kunnen maken - uit het oog te verliezen.

DE VISIE IS GEBASEERD OP DRIE PIJLERS:

- Een toekomstbestendige en toonaangevende loodsdienst



- Een loodsdienstverlening die de keten versterkt



- Een gewaardeerde gesprekspartner en adviseur



GOVERNANCE

BESTUUR EN TOEZICHT

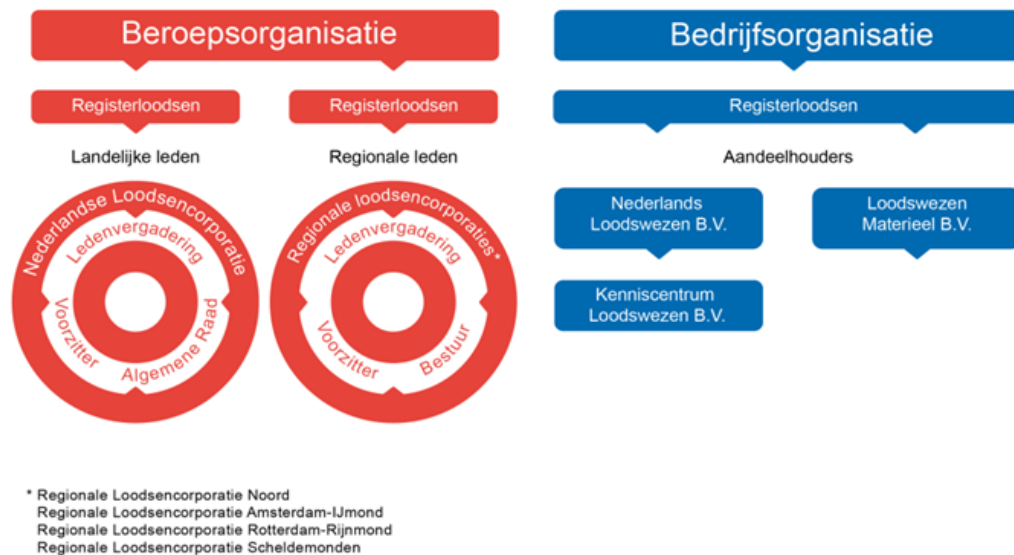
Registerloodsen adviseren kapiteins over de te voeren navigatie en treden met diens toestemming op als verkeersdeelnemer. Zo wordt een kapitein terzijde gestaan door een lokaal bekende, goed opgeleide en professionele dienstverlener bij het navigeren en manoeuvreren van zijn schip. Registerloodsen dragen daarmee bij aan een veilige, doelmatige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer op de loodsplichtige scheepvaartwegen.

Het Loodswezen is de algemene noemer waaronder een aantal organisaties gezamenlijk een doelmatige loodsdienstverlening verzorgt. Het Loodswezen bestaat uit een beroeps- en bedrijfsorganisatie.

De beroepsorganisatie bestaat uit de Nederlandse Loodsencorporatie en de vier Regionale Loodsencorporaties Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden. Daarnaast is er een stichting om de opleidingen van loodsen te verzorgen en de deskundigheid en kwaliteit van het beroep te bevorderen (STODEL). Deze organisaties geven invulling aan wettelijke taken voor de beroepsuitoefening en de kwaliteit daarvan, de vakbekwaamheid van de loods, de bevoegdheden, de dienstverlening en de opleiding van (toekomstige) loodsen.

De bedrijfsorganisatie bestaat uit Nederlands Loodswezen B.V., Loodswezen Materieel B.V., Kenniscentrum Loodswezen B.V. en 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 de inning van het loodsgeld. Loodswezen Materieel B.V. is juridisch eigenaar van de vloot. De loodsassociaties zijn de samenwerkingsverbanden van de registerloodsen. Deze worden beheerd door het Nederlands Loodswezen B.V. en zijn verantwoordelijk voor het doen loodsen van zeeschepen. De activiteiten die niet direct gericht zijn op het loodsen en beloodsen, zoals het bieden van nautische expertise aan de maritieme sector in binnen- en buitenland, worden via Kenniscentrum Loodswezen B.V. verricht.

Hieronder volgt een eenvoudige weergave van het Loodswezen (zonder de stille maatschappen en STODEL). Het geografische aandachtsgebied van het Loodswezen omvat de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde. De laatstgenoemde op basis van het tussen Nederland en België gesloten verdragsrechtelijke Scheldereglement en de internationale samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest. Hiermee heeft het Loodswezen naast de landelijke ook een wettelijke, grensoverschrijdende publieke taak. Ook op beleidsmatig terrein reiken de aandacht, contacten en interactie vaak verder. Internationaal wordt zoveel mogelijk met buitenlandse loodsorganisaties, IMPA en EMPA opgetrokken, om zo in de internationale maritieme wereld het belang van het loodsen van zeeschepen goed over het voetlicht te brengen en wet- en regelgeving daarop aangesloten te krijgen.



Om een goede balans tussen publieke en private belangen te verzekeren is een autonome beroepsuitoefening door loodsen en de publieke verankering van een organisatie als het Loodswezen een belangrijk uitgangspunt. Zo zijn wij in staat om los van economische druk maar tegelijkertijd met oog voor commerciële belangen bij te dragen aan veilig én vlot scheepvaartverkeer ten bate van allen.

REGIO NOORD

RLc Noord is actief in de havens van Harlingen, Delfzijl en Eemshaven, Kornwerderzand en Lauwersoog. Kenmerkend voor het Waddengebied zijn de vele zandbanken en veranderlijke vaargeulen. Het navigeren en manoeuvreren met schepen is in dit gebied bijzonder lastig. De registerloodsen zijn hier specifiek in getraind. In 2018 kende de regio een flinke groei in het aantal scheepsreizen en dus het aantal loodsverrichtingen. Dat gold met name voor de Eemshaven. Nieuwe initiatieven in de Eemshaven, onder meer rond offshore windactiviteiten en de ombouw van de steenkolen centrale naar een biomassa centrale, zullen naar verwachting de komende jaren voor extra bedrijvigheid zorgen.

REGIO AMSTERDAM-IJMOND

De registerloodsen van Amsterdam-IJmond loodsen allerlei soorten zeeschepen door de sluisen bij IJmuiden en begeleiden gigantische cruiseschepen door het drukke scheepvaartverkeer op het Amsterdamse IJ. De regio is actief in de havens van IJmuiden, Beverwijk, Amsterdam en Zaandam en in de haven van Den Helder. In het Amsterdams Noordzeekanaalgebied verrijst de komende jaren 's werelds grootste zeesluis. Deze biedt nog meer ruimte voor goedertransport en grotere schepen. Loodswezen Amsterdam-IJmond is als adviseur nauw betrokken bij de uitvoering van bepaalde onderdelen van de nieuwe zeesluis.

REGIO ROTTERDAM-RIJNMOND

De haven van Rotterdam is de grootste van Europa. In dit druk bevaren gebied vol terminals, raffinaderijen, chemische fabrieken loodsen de registerloodsen van de regio Rotterdam-Rijnmond jaarlijks zo'n 58.000 schepen vlot en veilig de havens in en uit. Het Loodswezen levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven. De schaalvergroting in de scheepvaart zet door, en de haven bereidt zich daar op voor door de vaarwegen te verdiepen en de haven door te ontwikkelen. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de 2^e Maasvlakte. De loodsen hebben een cruciale rol bij het veilig navigeren en manoeuvreren van alle schepen in het drukke en complexe verkeersbeeld.

REGIO SCHELDEMONDEN

Kenmerkend voor de regio Scheldemonden is de intensieve relatie met Vlaanderen. De registerloodsen zijn actief in de havens aan de Westerschelde en in het Oosterscheldegebied. Van alle schepen van en naar de havens van Antwerpen en Gent, de zogenaamde Scheldevaart, loodsen de Nederlandse loodsen 27,5%; de overige 72,5% wordt gedaan door Vlaamse loodsen. Van de Nederlandse havens gelegen aan de Westerschelde loodsen de Nederlandse loodsen 100% (de zogenoemde Nederlandse wetschepen). De relatie met het Vlaamse Loodswezen, de havenbedrijven en de Vlaamse overheid is goed; er is sprake van wederzijds begrip en waardering. Ook wordt optimaal gebruikgemaakt van elkaars expertise, beschikbare middelen worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

NEDERLANDS LOODSWEZEN B.V.

Gezamenlijk zijn de Nederlandse registerloodsen eigenaar van Nederlands Loodswezen B.V. (NLBV). Zij ondersteunt de loodsen 24/7 met de logistiek, de planning en het innen van de loodsgelden. Dat gebeurt zowel fysiek op het water door het vervoer van loodsen van en naar de zeeschepen als organisatorisch: NLBV voert een breed scala aan ondersteunende taken uit (HR, ICT, inkoop, financiën & controlling en kwaliteit en veiligheid). NLBV is hiervoor met mensen en materieel actief in de vier regio's en landelijk via de Centrale Ondersteunende Diensten in Hoek van Holland. De Algemene Raad van de NLC en de directeur van NLBV overleggen met elkaar over landelijke onderwerpen in de Bestuursraad. De secretaris van de NLC en de financieel directeur van NLBV zijn adviserende leden in de Bestuursraad. Voor het behartigen van de belangen van de werknemers kent NLBV een goed functionerende ondernemingsraad.

RAAD VAN COMMISSARISSEN

Nederlands Loodswezen B.V. heeft een Raad van Commissarissen (RvC). De RvC houdt toezicht op het beleid en de algemene gang van zaken in NLBV en op de uitvoering van de taken van de Bestuursraad. De RvC bestaat uit drie personen met verschillende competenties en achtergronden op politiek-bestuurlijk, nautisch-maritiem en financieel vlak. Elk lid van de RvC wordt voor drie jaar benoemd, met een maximum van vier zittingstermijnen.

EXTERN TOEZICHT

Het Loodswezen staat vanuit de overheid onder sectorspecifiek toezicht van de ACM. Dit toezicht is vastgelegd in de Wet markttoezicht registerloodsen. Jaarlijks stelt de ACM het loodsgeldtarief vast. Dit gebeurt op basis van een tariefvoorstel van het Loodswezen, dat vooraf wordt besproken met door de minister aangewezen partijen die voornamelijk afkomstig zijn uit de haven- en scheepvaartsector.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen (WMR). De minister concludeerde in 2013 dat *'efficiënter en effectiever markttoezicht nodig en mogelijk is en dat er daarom een aantal wijzigingen zal worden doorgevoerd in de Loodsenwet. De wet moet zodanig worden gewijzigd dat er sprake zal zijn van een meer gelijkmatige tariefontwikkeling, met voldoende prikkels voor de loodsen om efficiëntie te waarborgen, dat het toezicht wordt versimpeld en de bereikte transparantie wordt geborgd en de positie van de gebruikers wordt versterkt.'* Het dossier bevat een aantal restpunten. In dat verband heeft het ministerie onlangs aangegeven dat de uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de tariefcyclus *niet* toegepast wordt. Dit biedt het Loodswezen de mogelijkheid om in een bijgesteld tariefvoorstel uit te gaan van de meeste actuele reizenramingen van Ecorys. De partijen die betrokken zijn bij de tariefconsultatie hechten daar veel belang aan. Over een aantal andere punten zijn we nog in gesprek met het ministerie. We verwachten dat in 2019 het wetgevende proces zal aanvangen en dat de aanpassingen per 1 januari 2021 in zullen gaan.

OVERIG

De Nederlandse Loodsencorporatie is een door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen erkende onderwijsinstelling. Hierdoor kan het Loodswezen een eigen hbo-masteropleiding bieden, die opleidt tot Master in Maritime Piloting (zie 'Training en opleiding'). De Onderwijsinspectie houdt toezicht op deze opleiding.

GOEDE VERANTWOORDING

De governance codes en transparantie-eisen die de overheid op basis van die codes stelt aan semipublieke organisaties als het Loodswezen, nemen de komende jaren naar verwachting verder toe. Dit heeft gevolgen voor het financieel beheer, risicomanagement, verantwoording en de dialoog met stakeholders. Ook accountants stellen scherpere eisen aan de organisaties die ze controleren. Accountants hebben op hun beurt te maken met strengere normen van toezichthouder Autoriteit Financiële Markten (AFM). Het Loodswezen ondersteunt de maatschappelijke ontwikkeling ten aanzien van goede verantwoording. Al betekent het een forse inspanning, het levert ons ook veel op: meer inzicht en meer transparantie.

INVOERING NORMENKADER FINANCIËEL BEHEER

De invoering van het normenkader financieel beheer (NFB) past in het streven naar goede verantwoording. Dit normenkader bevat eisen voor goed financieel beheer, transparante verantwoording en intern toezicht en heeft onder meer gevolgen voor het jaarverslag, de meerjarenbegroting en risicomanagement. De invoering is in 2018 in een stroomversnelling gekomen. Binnen het Loodswezen is veel aandacht geweest voor de inhoud en betekenis van het normenkader voor de organisatie. Duidelijk is dat issues als financieel beheer, goed bestuur, transparantie en verantwoording blijven van belang voor de hele organisatie.

Het door de overheid 'opgelegde' kader bevat bovendien veel elementen die toegevoegde waarde hebben voor de eigen organisatie. In het tweede halfjaar 2018 stond de implementatie centraal. In een voor het NFB opgerichte projectorganisatie zijn zaken opgepakt voor de ontwikkeling van risicomanagement, procesbeschrijvingen, KPI's, een in-control-statement, meerjarenbegroting 2019-2022 en het eerste publieke jaarverslag. Ook is gewerkt aan een nieuwe missie, visie en strategie van het Loodswezen als geheel die begin 2019 wordt afgerond. Allemaal projecten die de transparantie vergroten en de dialoog met stakeholders ondersteunen.

TARIEVEN EN TOEZICHT

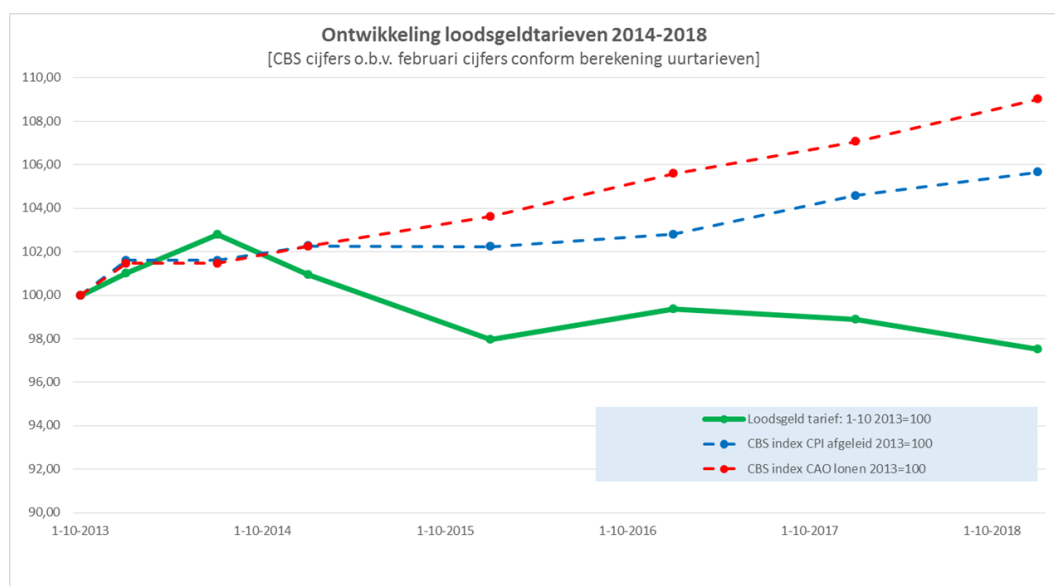
In de Loodsenwet is bepaald dat de ACM de loodsgeldtarieven vaststelt voor de schepen die de Nederlandse havens aandoen. Op basis van een voorstel van het Loodswezen stelt de ACM vóór 1 januari van ieder jaar deze tarieven vast. Na deze tariefvaststelling zijn de risico's van onvoorziene kosten en/of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

De hoogte van de loodsgeldtarieven wordt bepaald op basis van een per 1 januari 2014 ingevoerde landelijke tariefstructuur met een starttarief (S) en een trajecttarief (T). In alle Nederlandse zeehavens betaalt elk schip, over dezelfde afstand (maar omgezet in tijd) gelooft, hetzelfde tarief. Het starttarief (S) is een vast basistarief voor het aan boord brengen c.q. halen van de loods en dekt tevens de vaste kosten van het Loodswezen. Voor de noordelijke zeehavens geldt een toeslag van 30% op het starttarief. Het tarief is gebaseerd op de actuele diepgang van een schip en wordt gedifferentieerd op basis van het beloodsingspunt (verhaalreis, kruispost, rendez-vous). Het variabele trajecttarief (T) is gebaseerd op de actuele diepgang en de af te leggen afstand van een schip. Voor bijzondere reizen geldt een additioneel tarief (A). Hieronder vallen bijvoorbeeld bijzondere transporten, ijsgang of inzet van meerdere loodsen.

Het Loodswezen doet jaarlijks aan de ACM een tariefvoorstel. De twee belangrijkste elementen hiervoor zijn de optelsom van alle voorziene kosten (de begroting) en het aantal voorziene loodsreizen, exclusief de dienstverlening aan de Vlaamse Scheldehavens. Voorafgaand aan het indienen van dit tariefvoorstel bij de ACM stelt het Loodswezen via een formele consultatiebijeenkomst 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 in de gelegenheid hun zienswijze op het voorstel kenbaar te maken. Na een eerste tariefvoorstel, dat op 15 juli bij de ACM wordt ingediend, vindt in het najaar zo nodig bijstelling plaats op basis van de meeste recente gegevens.

Op basis van het uiteindelijke tariefvoorstel heeft de ACM het loodsgeldtarief voor 2019 vastgesteld op min 1,93%. De macro tariefmutatie vanaf de invoering van de landelijk uniforme loodsgeldtariefstructuur in 2014 tot en met het Tariefbesluit 2019 bedraagt -2,49%, oftewel een gemiddelde tariefdaling van -0,42% per jaar. In onderstaande grafiek is de macro ontwikkeling van de loodsgeldtarieven (de groene lijn) afgezet tegen de ontwikkeling van de prijs- en loonindex.



Voor het goed inschatten van het aantal loodsreizen schakelt het Loodswezen de externe expertise van Ecorys in, waarbij op basis van een gevalideerd model rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in de markt. Deze inschattingen worden twee maal per jaar opgesteld, in maart en in september. Desondanks blijkt het juist voorspellen van het aantal schepen dat in een jaar de Nederlandse havens aandoet lastig. Achteraf bleken de scheepsaantallen voor 2018, zoals eerder vermeld, te laag ingeschat.

In onderstaande tabel zijn de ramingen van de reizen van Ecorys voor de verschillende scenario's weergegeven naast de werkelijke reizen over 2018.

Het aantal te loodsen reguliere scheepsreizen is door Ecorys geraamd op 90.499 voor het lage scenario, 92.389 voor het midden scenario en 94.273 voor het hoge scenario. In onderstaande tabel worden de reizen weergegeven inclusief 141 bijzondere reizen.

	RAMING ECORYS			WERKELIJK
	Laag	Midden	Hoog	
Havengebied				
Harlingen / Terschelling	411	416	422	536
Delfzijl / Eemshaven	2.887	2.924	2.961	3.347
Den Helder	131	132	133	141
Amsterdam-IJmond	12.924	13.006	13.084	13.900
Rotterdam- Rijnmond	55.199	56.557	57.914	57.987
Scheldemonden Wetschepen	10.204	10.318	10.430	11.408
<i>Subtotaal wetschepen</i>	81.756	83.353	84.944	87.319
Scheldemonden Scheldevaart	8.884	9.177	9.470	9.581
	90.640	92.530	94.414	96.900

RISICOMANAGEMENT

IMPLEMENTATIE RISICOMANAGEMENT

Het Nederlands Loodswezen is de verzamelnaam voor de beroepsorganisatie van loodsen en een ondersteunend bedrijf. Door haar maatschappelijke functie en met haar ondernemende bedrijfsvoering is de organisatie blootgesteld aan strategische, operationele, financiële en compliance risico's. Om meer grip te krijgen op en inzicht te krijgen in deze risico's en deze te kunnen beheersen, zijn alle entiteiten binnen Nederlands Loodswezen in 2018 gestart met het implementeren van een risicomanagementsysteem. De implementatie van een dergelijk systeem gaat enkele jaren in beslag nemen en wordt jaarlijks verder uitgewerkt en geïmplementeerd. Voorafgaand aan de invoer van dit risicomanagementsysteem beschikte het Loodswezen wel over een risicomanagementsysteem, maar was dit meer ad hoc en minder gestructureerd van aard.

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken dat het Nederlands Loodswezen in de meerjarenbegroting 2019 voornamelijk alleen de key risks en de te treffen beheersmaatregelen opneemt. Onder key risks verstaat het Nederlands Loodswezen de risico's die het behalen van de strategische doelstellingen en langetermijndoelstellingen van de gehele organisatie in de weg staan. In het publiek jaarverslag over het boekjaar 2019 zal het Nederlands Loodswezen ingaan op de vraag of en hoe deze risico's zich hebben gemanifesteerd en op welke wijze het Nederlands Loodswezen als organisatie hierop heeft gereageerd.

In deze paragraaf van het publiek jaarverslag 2018 geeft het Nederlands Loodswezen inzicht in de status van het risicomanagement op dit moment en de te nemen stappen in de komende periode voor wat betreft het risicomanagementsysteem.

RISICOPROFIEL

De hoofdtaak van het Nederlands Loodswezen is het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde en staat beschreven in de Loodsenwet. Het loodsen van zeeschepen moet 24 uur per dag, zeven dagen per week vlot, veilig en zonder onderbreking plaatsvinden.

Het Nederlands Loodswezen is een dienstverlenende arbeidsintensieve organisatie en afhankelijk van de kennis en kunde van de registerloodsen. We kennen een concentratie van activa (schepen) op zee en hebben een vaste kostenstructuur om permanent, in vier geografische regio's, in de ondersteuning van loodsen te kunnen voorzien. Onze organisatie kent een hoge mate van regulering en staat onder toezicht van de Autoriteit Consument en Markt.

KEY RISKS

In 2018 hebben de verschillende entiteiten binnen het Nederlands Loodswezen ieder afzonderlijk de key risks benoemd en beheersmaatregelen geïnventariseerd. De leden van de Algemene Raad en de directeur van NLBV hebben vervolgens in gezamenlijkheid op basis van deze resultaten per entiteit, de gedeelde key risks voor het Nederlands Loodswezen bepaald.

De implementatie van het risicomangementsysteem binnen het Nederlands Loodswezen is nog niet afgerond. In dit publiek jaarverslag nemen we een beknopte omschrijving op van de gedeelde key risks zoals deze zijn opgenomen in de meerjarenbegroting 2019-2022. Hiermee geven we inzicht in welke key risks door het Nederlands Loodswezen worden onderkend.

Informatiehuishouding en -beveiliging	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.
Beschikbaarheid voldoende gekwalificeerde mensen	Het risico dat de doelgroep van potentiële loodsen en ondersteunende medewerkers versmalt, waardoor voldoende instroom van loodsen en medewerkers in gevaar komt.
Betrokkenheid bij eigen organisatie	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.
Innovatie	Het risico dat niet tijdig kan worden ingespeeld op maritieme innovatieve ontwikkelingen en de mogelijke effecten daarvan op de loodsdienstverlening.
Politieke en bestuurlijke omgeving	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.

OPERATIONELE RISICO'S

Voor de ondersteunende processen vanuit Nederlands Loodswezen B.V. zijn de risico's op het gebied van het operationele proces net betrekking tot de veiligheid en arbeidsomstandigheden geïnventariseerd en zijn maatregelen getroffen om de kans op een incident, ongeval en schade te verkleinen.

FINANCIËLE RISICO'S

Nederlands Loodswezen B.V. heeft als beleid haar financiële risico's zoveel mogelijk af te dekken en te voldoen aan regelgeving voor de verslagleggings, die van toepassing is op de organisatie.

In de opzet van de interne en administratieve organisatie is voldoende functiescheiding aangebracht, om fraude te voorkomen. Bij de inrichting van en toegang tot de geautomatiseerde systemen is rekening gehouden met functiescheiding, gebruikersprofielen en geautomatiseerde toegangscontroles. De kritische systemen zijn extern gehost met een volledige back-up op een uitwijklocatie, waardoor ongestoorde werking van deze systemen is gegarandeerd. Er vindt regelmatig een test op de werking van de uitwijk plaats.

De materiële vaste activa en voorraden zijn verzekerd tegen brand, diefstal en verlies. De onroerende zaken zijn verzekerd tegen de herbouwwaarde. De recent aangeschafte vaartuigen zijn verzekerd tegen de aanschafwaarde, oudere vaartuigen tegen de geschatte vervangingswaarde. Inventaris en voorraden zijn verzekerd tegen aanschafwaarde. Voorts heeft Nederlands Loodswezen B.V. verzekeringen afgesloten tegen wettelijke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid derden met betrekking tot de vaartuigen (via P&I club), aansprakelijkheid van bestuurders en commissarissen, fraude en cybercrime.

Voor het beheer van risico's van financiële instrumenten is het volgende beleid geformuleerd:

- Een derivaat wordt uitsluitend gebruikt om een rente-, prijs-, of valutarisico van substantiële omvang te reduceren.
- Een derivaat moet een directe relatie hebben met het onderliggende product waarvan het rente-, prijs-, of valutarisico wordt afgedekt.
- Het risico dat via een derivaat wordt afgedekt is maximaal 100% van de waarde van het onderliggende product.
- Aan te schaffen derivaten vanaf 2017 dienen te passen binnen het beleidskader Financiële derivaten van het ministerie van Financiën van 17 september 2013 en de brief van de minister van IenM hierover aan de Tweede Kamer van 25 augustus 2016. Indien er sprake is van een financieel instrument of product met daarin een embedded derivaat, dient het embedded derivaat binnen dit beleidskader te passen.
- De regels zoals opgenomen in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving die gelden om kostprijs-hedge-accounting of cashflow-hedge accounting in de jaarrekening te mogen toepassen worden gevolgd.

Op basis van dit beleid geldt het volgende:

Nederlands Loodswezen B.V. loopt over zijn gefactureerde omzet geen valutarisico. De facturatie van loodsgelden en bijkomende vergoedingen vindt plaats in euro. De bedrijfskosten worden eveneens vrijwel geheel in euro betaald. Indien er incidenteel grote investeringen of andere kosten worden gemaakt in niet-eurovaluta, wordt het valutarisico daarop zoveel mogelijk afgedekt. Thans zijn er geen posten waar dit voor geldt en ultimo 2018 zijn er geen lopende valuta derivaten.

Het renterisico op alle lopende rentedragende leningen is afgedekt via rentederivaten (via rente swaps en een rente collar). Alle lopende rentederivaten ultimo 2018 hebben betrekking op thans lopende leningen en er zijn ultimo 2018 geen rentederivaten afgesloten met een start datum na 2018.

Teneinde het prijsrisico op brandstofprijzen te minimaliseren is de brandstofprijs voor reguliere diesel voorafgaande aan het maken van de tariefcalculaties ingedekt op basis van het geschatte jaarverbruik. Het brandstofprijrisico voor 2018 op reguliere diesel is ultimo 2018 in belangrijke mate (93%) afgedekt via diesel swaps en is tegen de afgedekte prijzen in de ACM-vastgestelde tarieven 2018 verwerkt. Alle lopende brandstofderivaten ultimo 2018 hebben betrekking op brandstofprijzen 2019 en een maximaal looptijd van 1 jaar; er zijn ultimo 2018 geen brandstofderivaten afgesloten met een looptijd na 2019.

Vanaf 2019 maakt het Loodswezen ook gebruik van bio diesel. In 2019 wordt in de regio Rijnmond gebruik gemaakt van B30, een product dat voor 70% bestaat uit reguliere diesel en voor 30% uit bio diesel. Voor bio diesel zijn (nog) geen derivaten beschikbaar om het prijsrisico af te dekken, waardoor het Loodswezen daar wel het prijsrisico op loopt. Het aandeel biodiesel 2019 waarover het Loodswezen prijsrisico loopt in 2019 bedraagt 11% in liters en 21% van het bedrag aan brandstofkosten.

WETGEVINGSRISICO'S

Nederlands Loodswezen B.V. heeft als beleid om te voldoen aan wet- en regelgeving, die van toepassing is op de organisatie.

Binnen de geldende wettelijke systematiek dient de Nederlandse Loodsencorporatie jaarlijks vóór 15 juli haar voorstel voor de tarieven van het daarop volgende jaar in te dienen bij de ACM. De ACM dient de tarieven vervolgens vóór 1 januari van het volgende jaar vast te stellen. Na het indienen van het tariefvoorstel, doch voor het vaststellen van de tarieven door de ACM, kan het tariefvoorstel slechts vanwege bijzondere omstandigheden worden bijgesteld. Na het vaststellen van de tarieven door de ACM kunnen de tarieven voor dat desbetreffende jaar niet meer worden bijgesteld. Het risico van onvoorziene kosten of een lager activiteitsniveau in het desbetreffende boekjaar is vanaf dat moment geheel voor de Nederlandse loodsen.

DE VLOOT

Voor het 24 uur per dag, 7 dagen in de week aan boord zetten en afhalen van loodsen bij inkomende en uitgaande zeeschepen zet het Loodswezen loodsvaartuigen, jollen, tenders, swaths en een helikopter in. In het Vlootplan 2014-2030 is de gewenste invulling van de vloot voor de (middel)lange termijn bepaald, inclusief het technisch vlootbeheer en de financiering.

Sturing gebeurt op:

- Benutting van de maximale economische levensduur van schepen en verlenging van de technische levensduur.
- Gelijmatige leeftijdsopbouw van de vloot.
- Type tender, waardoor bemanning en vaartuigen breder kunnen worden ingezet en er minder opleidingsdruk is voor bemanningen.
- Spreiding van afschrijvingen en investeringen (aansluitend bij andere investeringen).
- Flexibel kunnen inspelen op de markt, waarbij te allen tijde centraal staat dat de dienstverlening gegarandeerd blijft.
- Optimale inzet, rekening houdend met de technische en operationele inzetbaarheid van de vloot.

Welke beloodsingsmiddelen worden ingezet om de registerloods op de plek van bestemming te krijgen is mede afhankelijk van de grootte van het schip en de weersomstandigheden en de regio. Voorop staat dat het beloodsen altijd vlot, veilig en zo efficiënt mogelijk verloopt.

SAMENSTELLING VLOOT

Onderstaand is de vlootsamenstelling in 2018 weergegevens. De vloot is in juridisch eigendom van Loodswezen Materieel B.V., met uitzondering van de helikopter. Deze wordt door het Loodswezen gehuurd.

Tabel: Overzicht vloot Loodswezen 2018, inclusief inschatting van maximale golfhoogte waarbij het beloodsingsmiddel kan worden ingezet

	Aantallen in 2018	Maximale snelheid	Maximale golfhoogte waarbij beloodsingsmiddel kan worden ingezet¹ (inschatting)
Loodsvaartuigen (stationsschepen) – P-klasse	3	16 knopen	Tussen 2,8 en 3,5 meter
Jollen	8	28 knopen	Tussen 2,2 en 2,8 meter
SWATH-tenders	2	18 knopen	Circa 3,5 meter
Conventionele tenders	2	13 knopen	Circa 2,8 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
Stalen schroef tenders (H- klasse)	2	20 knopen	Circa 2,8 meter

VEILIG GEBRUIK BELOODSINGSMIDDELEN

De maximale golfhoogte waarbij de beloodsingsmiddelen inzetbaar zijn, is gebaseerd op het punt tot waar loodsen veilig kunnen overstappen. Technisch kunnen de beloodsingsmiddelen hogere golven aan, maar dan komt de veiligheid in het geding. De limiet waarbij de beloodsingsmiddelen nog kunnen worden gebruikt, is onder andere afhankelijk van de aard van het te beloodsen schip, de steilheid van de golven, de windrichting, de stroom en de mogelijkheid een goede lijkoers te varen. Het veilig langs zij een zeeschip komen op volle zee bepaalt derhalve de limiet waarbij het beloodsingsmiddel nog te gebruiken is.

MEER VRAAG NAAR CAPACITEIT

In 2025 is een capaciteit van zeventien tenders nodig, en dat is meer dan in 2014 werd voorzien. Dat aantal is op basis van beschikbaarheidscijfers nodig om voortdurend vijftien tenders in de praktijk inzetbaar te hebben.

Momenteel zijn twintig tenders in de vaart. De komende jaren gaat dat aantal stapsgewijs naar zeventien, door afstoting en vervanging binnen het tenderbestand. Een van de huidige tenders is de proeftender Enterprise, waarop innovatie-onderzoek wordt gedaan. Twee oude tenders van de Discovery-klasse staan momenteel in de verkoop. In 2023 moeten alle tenders uit die klasse vervangen zijn door nieuw gebouwde tenders, daarmee komt de balans terug op zeventien tenders.

ONDERHOUD

De kwaliteit van de vloot binnen het Loodswezen is hoog. Het onderhoud van de vloot is goed op orde, er zijn geen achterstanden. De onderhoudswerkzaamheden voor de gehele vloot in 2018 en 2019 zijn gericht op veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid, in lijn met de International Safety Management-regelgeving (ISM-code) van de IMO. Het Loodswezen stelt ambitieuze doelen. Zo willen we in 2020 een gemiddelde operationele inzetbaarheid van alle soorten vaartuigen behalen van 90-92%.

In 2016 en 2017 zijn de swath-vaartuigen Cetus en Perseus tijdens de midlife dokking uitgerust met nieuwe motoren en nieuwe tandwielkasten. In 2018 zijn op de Cetus een aantal aanpassingen gedaan die de operationele inzetbaarheid hebben verhoogd.

INNOVATIES

Aan boord van de Polaris is een geavanceerd meetsysteem ingebouwd (Marine Asset Intelligence, MAI). Door data-analyses van motoren en installaties signaleert het systeem onderhoudsbehoefte of de kans op uitval van motoren en installaties. MAI adviseert de bemanning over onderhoud en stuurt de data naar het vlootmanagement aan wal. In 2019 gaat een proef van start die moet uitwijzen of het systeem bruikbaar en betrouwbaar is. Onderhoud plegen als het echt nodig is, niet omdat de manual het voorschrijft of omdat er storing is, maar juist om te voorkomen dat storingen optreden: dat is de bedoeling van het systeem. Als het goed uitpakt, maakt MAI onderhoud effectiever, efficiënter en dus duurzamer.

Een nieuwe leverancier heeft in 2018 het ontwerp aangepast van davits van de P-klasse. Davits zijn de installaties die jollen inclusief bemanning en loodsen in en uit het water hijsen. Het nieuwe ontwerp bevat een extra rem met een dynamische valkwaliteit. Ook is het probleem van vroegtijdige slijtage van de draaipunten aan dek opgelost. Ten derde is voorkomen dat op korte termijn vermoeidheidsverschijnselen aan de installaties optreden. De nieuwe kranen gaan meer dan 25 jaar mee. Na engineering in 2018 is eind 2018/ begin 2019 de productie van de nieuwe kranen gestart. De nieuwe davit-installaties ondergaan een uitvoerige test voordat ze aan boord worden geplaatst.

We kijken voortdurend kritisch naar de vloot en mogelijkheden om deze te verduurzamen. In 2019 wordt ook een tender van de H-klasse gemodificeerd. De rompvorm wordt aangepast (hier zijn eerder testen mee uitgevoerd op de Enterprise), het gewicht gereduceerd en er wordt een onderwatervleugel geïnstalleerd die de weerstand van het schip verlaagt.

GROENER EN DUURZAMER VAREN

We streven naar een flinke uitstootreductie. Zowel bij onderhoud, nieuwbouw en onderzoek speelt het streven naar duurzaamheid een grote rol. Onder meer door de inzet van biobrandstof, lichtere tenders en nieuwe manieren van plannen wil het Loodswezen de CO₂-voetafdruk omlaag brengen. Zie ook 'Duurzaamheid van de vloot'.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Elkaar steeds sneller opvolgende technologische ontwikkelingen, groeiende mogelijkheden op het gebied van digitalisering en toenemende aandacht voor duurzaamheid vereisen een innovatieve opstelling. Het Loodswezen ziet het als zijn plicht om door voortdurende innovatie bij te dragen aan het waarborgen van de kwaliteit van de Nederlandse maritieme sector. Het streven is om de organisatie continu aan te passen aan de eisen van de tijd en de behoeften van de scheepvaart.

AUTONOME SCHEEPVAART

Algemeen wordt in de maritieme sector verwacht dat autonome scheepvaart in de toekomst een eigen positie in de maritieme keten zal verwerven. De exacte betekenis daarvan, het moment waarop, de invloed op de rol van de loods en alle verdere neveneffecten zijn nu nog niet in te schatten. Mogelijk heeft autonoom varen effecten op de kosten van de loodsdienstverlening (efficiënter handelen met minder personeel) en op de werkgelegenheid (van werkzaamheden op zee naar werkzaamheden gericht op datacontrole). Wij gaan ervan uit dat registerloodsen in de toekomst een prominente rol blijven spelen; wel kan de invulling van hun functie door de autonome scheepvaart veranderen. We blijven participeren in deze ontwikkelingen.

BIG DATA, INTERNET OF THINGS EN BLOCKCHAIN

Met alle technologische ontwikkelingen wordt ook het gebruik van big data, the internet of things en blockchain voor de maritieme sector steeds toegankelijker. Blockchain wordt onder meer gezien als oplossing voor het sneller uitwisselen van informatie over het gehele maritieme proces, dus inclusief de beloodsing. Analyse van big data kan een rol spelen in het verder vergroten van de efficiency in de maritieme keten. In de verschillende regio's onderzoeken we in samenwerking met de ketenpartners de toepasbaarheid hiervan.

Nieuwe technologieën bieden ons de mogelijkheid om data uit verschillende informatiesystemen slim te combineren en op die manier in te zetten voor het beloodsingsproces.

In 2018 zijn we gestart met het selecteren van de leverancier voor een volgende generatie navigatie-ondersteunende middelen. Dit zijn onder andere gps-sensoren en software, zogenaamde precisie-navigatieapparatuur. Deze apparatuur stelt de loods aan boord in staat om zijn werk als adviseur naar de kapitein nog beter te kunnen doen. Door gebruik te maken van precisie-navigatieapparatuur vergroten we de bereikbaarheid van de havens, doordat er met grotere schepen onder extreme condities gevaren kan worden. Dit onderdeel van het traject is succesvol afgerond.

Via een zogeheten low-code platform kan de afdeling ICT voor de organisatie snel maatwerkapplicaties (apps) ontwikkelen, die gebruikmaken van de verschillende digitale informatiebronnen binnen het Loodswezen. De afdeling ICT heeft met dit platform ook een proef uitgevoerd met big data-technologie. De proef krijgt in 2019 een vervolg.

VISIE OP DE TOEKOMST

Ontwikkelingen binnen de internationale zeescheepvaart volgen elkaar in snel tempo op. Daarbij zijn er vaak hooggespannen verwachtingen ten aanzien van de grote voordelen van de toepassing van nieuwe technologieën. Maar een focus op technologie alleen is volgens het Loodswezen onvoldoende. Ook een goede business case over de levensduur van een commercieel te exploiteren schip is een absolute must. En hoe passen mensen in het plaatje? Net als de vraag in hoeverre processen vanaf de wal kunnen worden gemonitord en aangestuurd. Duidelijk is dat alle mogelijke ontwikkelingen moeten passen binnen de randvoorwaarden die de maatschappij uit veiligheidsoogpunt stelt aan de scheepvaart en maritieme transportketens van de nabije toekomst. Veiligheid is en blijft een belangrijke basisvoorwaarde voor duurzame economische activiteit.

CYBERSECURITY EN INFORMATIEBEVEILIGING

Zowel op het water, op het land als in de kantoren is het Loodswezen voor een groot deel afhankelijk van ICT-systemen. Digitale veiligheid is dan ook cruciaal voor het uitvoeren van het primaire loodsproces. Cybersecurity en informatiebeveiliging staan hoog op de agenda bij het Loodswezen, zeker nu steeds meer systemen worden overgezet naar de cloud. De overstap naar de cloud maakt de organisatie wendbaarder en bevordert efficiënt werken. Tegelijkertijd vraagt het om extra alertheid en zorgvuldige beveiliging. In Rijnmond wordt actief samengewerkt met de ketenpartners op het gebied van cybersecurity door deelname aan het Port Cyber Resilience Programma (FERM).

INFORMATIEBEVEILIGING IN DE KETEN

Het Loodswezen staat in nauw contact met het Nationaal Cybersecurity Centrum (NCSC) en is aangesloten bij de Haven ISAC. Hierin delen partijen kennis over *best practices* op het gebied van cybersecurity binnen de maritieme gemeenschap. Daarnaast heeft het Loodswezen, in samenwerking met de regio Rotterdam-Rijnmond, bijgedragen aan het cyberinitiatief van het Havenbedrijf Rotterdam (FERM). Op deze manier hopen we de digitale weerbaarheid van de organisatie te vergroten.

DATALEKKEN

Een van de belangrijkste focuspunten van digitale veiligheid, nu en in de toekomst, is het voorkomen van incidenten door datalekken. Bij de autoriteit voor persoonsgegevens hoefde het Loodswezen in 2018 geen datalekken te melden.

PRIVACY EN INFORMATIEBEVEILIGING

Sinds 25 mei 2018 is de Wet bescherming persoonsgegevens in Nederland vervangen door de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de manier waarop een organisatie persoonsgegevens verwerkt. Het Loodswezen heeft vooruitlopend op de nieuwe wetgeving onder meer een privacybeleid opgezet.

DUURZAAMHEID

Nederlands Loodswezen B.V. wil in zijn bedrijfsactiviteiten het milieu zoveel mogelijk ontzien. De grootste veroorzaker van CO₂- en fijn stofuitstoot is het brandstofverbruik van de vloot. Bijna 96 procent van de huidige CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door het dieselverbruik van loodsvaartuigen, tenders en jollen. In 2017 is een CO₂-reductieplan opgestart, dat in 2018 verder is uitgevoerd. Wij zetten ons in om de uitstoot terug te dringen en kijken daarbij niet alleen naar technologische oplossingen. Hoewel de meeste impact gemaakt kan worden binnen de vloot, worden ook op andere vlakken duurzaamheidsmaatregelen genomen. Zo wordt bijvoorbeeld niet altijd met een volle tank gevaren om gewicht (en hiermee uitstoot) te reduceren. In Vlissingen wordt een duurzaam Pilot Support Gebouw gebouwd.

MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN ROND DUURZAAMHEID

In internationaal opzicht zijn het klimaatakkoord van Parijs en het CO₂-klimaatakkoord van de International Maritime Organization (IMO) van groot belang voor de scheepvaart. Het IMO-akkoord heeft als doel de CO₂-uitstoot van de gehele internationale scheepvaart in 2050 met 50% te reduceren ten opzichte van 2008. Verder is internationaal ook steeds meer aandacht voor de reductie van fijn stof en NO_x. Vanaf 2021 geldt de IMO Tier III wetgeving voor nieuw te bouwen schepen. Zij zijn dan gebonden aan eisen van een maximale NO_x-uitstoot.

De nationale zeehavens schenken volop aandacht aan de voor de toekomst noodzakelijke energietransitie. Amsterdam bijvoorbeeld, denkt na over het afbouwen van de kolenoverslag. Rotterdam ontwikkelt strategieën voor CO₂-neutraliteit in 2050. Mogelijk dat waterstof en LNG zich in de toekomst tot vervangende brandstoffen ontwikkelen. Op die manier kunnen overslag en het aantal scheepsbewegingen op een redelijk stabiel niveau blijven.

DUURZAAMHEID VAN DE VLOOT

DE HUIDIGE VLOOT

In de huidige vloot zijn verschillende maatregelen genomen voor het bevorderen van duurzaamheid. Zo wordt voor de hele vloot dieselolie EN 590 gebruikt, een zwavelarme brandstof met minimale zwaveluitstoot. Alle tenders (met uitzondering van de twee conventionele tenders), swaths en loodsvaartuigen zijn uitgerust met IMO Tier II-motoren en stoten niet meer NOx uit dan het internationaal vastgestelde maximum van 7,7 g/kwH. De vloot (opnieuw met uitzondering van de conventionele tenders) is bovendien gecertificeerd met het IMO green passport, waardoor de herkomst van de materialen die het schip bevat duidelijk is.

INNOVATIETENDER

In 2016 heeft het Loodswezen de oorspronkelijk voor verkoop geplande tender Enterprise behouden en als innovatietender uitgerust. Deze tender wordt gebruikt om innovaties te testen. Innovaties als een nieuwe energie-efficiënte rompvorm, alternatieve anti-fouling en het gebruik van stabilisatievinnen zijn inmiddels succesvol uitgetest. In 2017 is ook de nieuw gebouwde Luna als innovatietender bestempeld. Zie 'Bouw lichtere generatie tenders'.

BOUW LICHTERE GENERATIE TENDERS

In 2018 begon de eindevaluatie van de veldtest aan boord van de Luna. De Luna is uitgerust met een 2000 kilo lichtere motor en een nabehandelingsinstallatie van uitlaatgassen. Deze combinatie leidt tot een lager brandstofverbruik en een lagere uitstoot van stikstofdioxide. De test loopt in 2019 door en bij succes nemen we deze installatie aan boord van de Luna eind 2019 over.

De tender 2019, die nieuw gebouwd wordt, is ook uitgerust met deze nieuwe installatie. Deze tender heeft een sterke focus op duurzaamheid, door reductie van de uitstoot en een lager gewicht. Hij weegt 42 ton in plaats van 54 ton en kan daarmee met minder brandstof dezelfde snelheid behalen als eerdere tenders. Dit betekent minder uitstoot en minder vervuiling. Het gewicht gaat onder meer omlaag door gebruik te maken van een lichtere fendering, lichtere motoren en lichtere jets. De gewichtsreductie mag niet leiden tot concessies aan de operationele eisen. Als de nieuwbouw van de tender 2019 succesvol verloopt, zal er opdracht gegeven worden voor nog twee 'nieuwe generatie-tenders', met opleveringsdata in 2021 en 2022.

HVO B30, 2^E GENERATIE BIOBRANDSTOF

In 2018 is een proef met biobrandstof op varend materieel uitgebreid. De proef op de loodsvaartuigen en de tenders pakte succesvol uit. Sinds 1 januari 2019 wordt daarom in de regio Rotterdam-Rijnmond gevaren op HVO B30 brandstof, een brandstofmix die voor 30% bestaat uit biobrandstof en daardoor de CO₂-voetafdruk omlaag brengt met 25% versus de traditionele brandstof. De inzet van biodiesel voor het stationschip en de jetgedreven tenders zorgt in de regio Rotterdam-Rijnmond voor een CO₂-reductie van 10%.

OVERIGE INNOVATIES

In 2019 is onderzoek gepland naar de mogelijkheid om een elektrisch aangedreven jol in te zetten.

Ook onderzoeken we installatie van een UPS-(Uninterruptible Power Supply-)systeem aan boord van de drie P-klasse-vaartuigen. Daarmee kan het aantal draaiuren van de motoren omlaag. Regio Rotterdam-Rijnmond wil gaan onderzoeken of het taxivervoer van en naar de schepen mogelijk met elektrische auto's kan worden uitgevoerd.

BRANDSTOFREDUCTIE

De nieuwe schepen die in de afgelopen jaren in de vaart zijn gegaan, zijn zwaarder en verbruiken daardoor meer brandstof. Door economisch te varen en te plannen wordt brandstof bespaard. Dit onderwerp krijgt aandacht in de werkoverleggen en ieder jaar krijgen medewerkers van de varende dienst inzicht in hun brandstofverbruik. Het verbruik per vaaruur is in 2018 gedaald. Daarnaast loopt er een onderzoek naar mogelijke stroombesparing voor de momenten dat onze schepen aan wal liggen.

BEWUSTWORDING VERGROTEN

Het Loodswezen is in 2018 gestart om de bewustwording bij de eigen medewerkers over duurzaam vaargedrag te vergroten. Efficiënter vaargedrag zorgt ervoor dat er niet altijd vol gas hoeft te worden gevaren of tanks helemaal vol hoeven te zijn. Dit wordt in 2019 doorgezet.

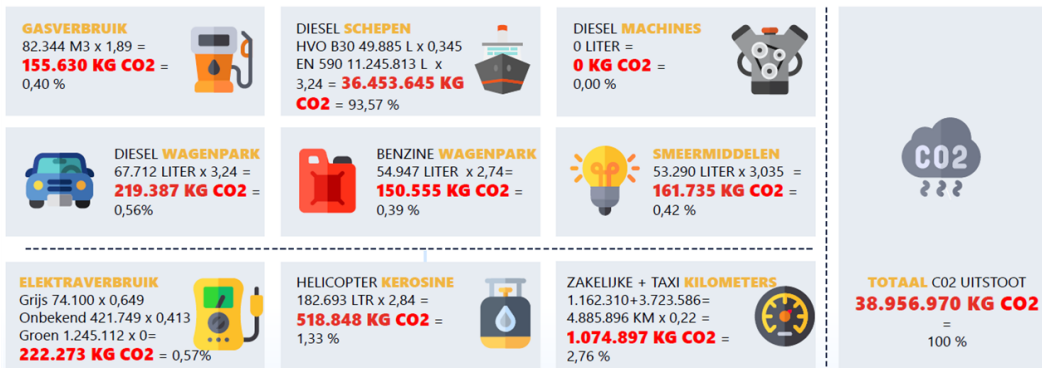
SAMENWERKEN MET PARTNERS

We werken bij het terugdringen van de CO₂-uitstoot samen met partners in de maritieme keten. Goede onderlinge afstemming zorgt ervoor dat zeeschepen efficiënt de havens in en uit kunnen varen en het milieu zo min mogelijk wordt belast. In diverse regio's vindt overleg plaats met het Havenbedrijf en met andere partijen om ervaringen en experimenten te delen. Zodat partijen met elkaar inzichtelijk maken welke proeven plaatsvinden, wat het effect daarvan is en wat elke partij daarvan kan leren.

CO₂-PRESTATIELADDER

Wij maken onze CO₂-prestaties inzichtelijk in lijn met de strategie en de verplichting vanuit de Europese Energy Efficiency Directive (EED). Doel is om het energiegebruik en de daaraan gerelateerde CO₂-emissies structureel te reduceren. Hiervoor is een energiemanagementsysteem opgezet, met als methodiek de CO₂-prestatieladder. In 2018 heeft het Loodswezen niveau 3 van de ladder behaald. Niveau 3 betekent dat het Loodswezen beschikt over een officiële CO₂-emissie-inventaris, die volgens de ISO- of GhG-standaard is opgesteld en door een onafhankelijke instelling is geverifieerd.

CO₂ FOOTPRINT 2018



De uitstoot van NO_x wordt op dit moment nog niet in zijn totaliteit vastgesteld en gemeten. Met de komst van de IMO Tier III-wetgeving (zie hieronder) ontstaat een mogelijkheid om de NO_x-uitstoot van boten te meten.

DUURZAAMHEID VAN DE ORGANISATIE

DUURZAME GEBOUWEN

Het Loodswezen heeft in 2018 flinke stappen gezet rond de verduurzaming van gebouwen en de vergroening van het wagenpark. Inmiddels zijn enkele kantoren voorzien van zonnepanelen en ledverlichting. Nieuwe gebouwen, zoals in de Binnenhaven van Vlissingen, worden energieneutraal uitgevoerd. Dit nieuwe pand, dat eind 2019 wordt opgeleverd, krijgt onder andere een warmtepomp (en is dus niet op het gasnet aangesloten) en zonnepanelen. Het kan dus klimaatneutraal functioneren.

MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD INKOPEN

Het Loodswezen streeft ernaar om alle goederen en diensten zo duurzaam mogelijk in te kopen. Hiervoor hebben we duurzaamheidscriteria geformuleerd. Zo wordt leveranciers gevraagd naar hun mvo-beleid of activiteiten in die richting.

Bij aanvragen die betrekking hebben op de vloot wordt het gewaardeerd als een werv bijvoorbeeld actief meedenkt over brandstof besparende maatregelen. En bij het selecteren van een datacenter kiest ICT voor leveranciers, naast dat ze voldoen aan alle criteria, die gebruikmaken van duurzame energie.



DE KETEN EN STAKEHOLDERS

SAMENWERKING IN DE KETEN EN MET STAKEHOLDERS

BELANG VAN HET LOODSWEZEN

De taak die het Loodswezen vervult voor het 24/7 veilig en vlot loodsen van zeeschepen is voor de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse zeehavens aan de Schelde onmisbaar. Nederland heeft een prominente positie in het internationale goederentransport en het Nederlandse deel van de Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. De omzet van de maritieme sector en de zeehavens maken een substantieel onderdeel uit van de Nederlandse economie.

Het Loodswezen is onderdeel van een omvangrijke maritieme keten die voor een optimale werking van elkaar afhankelijk is. Vertragingen kunnen door de hele keten tot hoge directe en indirecte kosten leiden. Andere spelers in de keten zijn de havenmeester, havenautoriteiten, brancheorganisaties, rederijen, agenten, terminals, kapiteins, sleepers en vastmakers (zie 'Stakeholdermanagement'). De nautische kennis van de loodsen is essentieel voor een veilige en vlotte doorvoer van het scheepvaartverkeer en maakt de rol van het Loodswezen in de keten onmisbaar. Dat geldt zowel in de dagelijkse praktijk van het verkeersmanagement als voor onderzoek en advies over een grote verscheidenheid aan nautische onderwerpen.

Door zijn positie aan boord van het schip heeft de loods als geen ander kennis over de lokale (weers)omstandigheden, de situatie op het water, verwachte aankomst- en vertrektijden, benodigd sleepbootgebruik en eventuele vertragingen. Goede communicatie tussen loodsen onderling en tussen de loodsen en overige dienstverleners is hierdoor van grote waarde. Dat gebeurt zowel rechtstreeks op het water als via de coördinerende diensten aan de wal. Voor een optimale doorstroming van de scheepvaart zijn in elke haven vaak meerdere, aanvullende planningstools beschikbaar.

Het Loodswezen speelt hierin een actieve rol. In de regio Rotterdam-Rijnmond bijvoorbeeld via het zelf ontwikkelde Gezamenlijk Interactief Dienstverleners Systeem (GIDS). GIDS is in 2018 doorontwikkeld. Loodsen, sleepers en roeiers stemmen in GIDS onderling hun planningen af, om zo tot een zo optimaal mogelijke inzet van de beschikbare capaciteit te komen. Afwijkingen van de oorspronkelijke bestellingen worden transparant en ter besluitvorming aan het bevoegd gezag voorgelegd. Tevens worden ook de terminals, agenten en andere stakeholders geïnformeerd over de tijden van specifieke passagepunten en exacte aankomsttijden. Met datzelfde doel kunnen agenten en havenbedrijven in de regio Scheldemonden door middel van diverse datasystemen meekijken in de data van het Loodsen Inzet Systeem (LIS). Amsterdam-IJmond biedt deze mogelijkheid sinds 2017 in het LISA (Loods Inzet Systeem Amsterdam). In 2018 zijn LISA en het havenmanagementsysteem gekoppeld. Ook de sleepdienstgegevens zijn in 2018 gekoppeld, waardoor het voor Loodswezen Amsterdam-IJmond inzichtelijk wordt of er sleepboten besteld zijn en waar deze zich bevinden.

Vanuit de aanwezige nautische expertise draagt het Loodswezen verder actief bij aan veelal ketenbrede onderzoeken naar haventoegekankelijkheid, havenplanning, havenoptimalisatie en nautische veiligheid. Ook wordt de loodsexpertise vaak gevraagd voor het mogelijk maken van bijzondere transporten en voor het geven van nautisch advies over de infrastructuur van de rivier en de havens in het algemeen. Er wordt ook nautische expertise ingebracht bij de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden en de nieuwe zeesluis in Terneuzen, de verdieping van de Nieuwe Waterweg en het verdiepen van en het aanpassen van de kade in de Europahaven in de Europoort Rotterdam.

KETENSAMENWERKING

OVERLEGSTRUCTUREN

Het Loodswezen heeft met tal van partijen structureel overleg over operationele zaken, het uitwisselen van nautische kennis en het gezamenlijk verder ontwikkelen van de maritieme sector. Rode draad daarbij is de veilige, vlotte en efficiënte doorvoer van schepen, nu en in de toekomst. Deze overleggen zijn zowel landelijk en regionaal als internationaal.

LANDELIJK

Op landelijk niveau komen in overleggen veelal bredere en strategische thema's aan de orde die van belang zijn voor de toekomst van de maritieme sector. Innovatie staat daarbij vaak centraal. Drie voorbeelden van dergelijke landelijke overlegstructuren:

Bijeenkomst 'Klaar voor de nautische toekomst': alle Rijkshavenmeesters en de Algemene Raad van de NLC komen minimaal eenmaal per jaar samen op deze bijeenkomst over de nautische toekomst. Aan de hand van een specifiek thema wordt hier met elkaar van gedachten gewisseld, om zo kennisdeling te stimuleren en nader oog te krijgen voor elkaars belangen.

Stichting Nederland Maritiem Land: het Loodswezen is lid van het algemeen bestuur van Nederland Maritiem Land, dat twaalf maritieme sectoren met elkaar verbindt. Samen met de overheid heeft Nederland Maritiem Land een maritieme strategie en bijbehorend werkprogramma vastgesteld voor de verdere ontwikkeling van de maritieme sector.

Autonome scheepvaart: het Loodswezen nam in 2018 deel aan samenwerkingsprojecten op het gebied van autonome scheepvaart. Een prominent voorbeeld van zo'n project is het Joint Industry Project Autonomous Shipping. Hierbij werken bijna twintig partijen (bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen én overheden) samen aan een twee jaar durend praktijkgericht onderzoek. Doel van dit onderzoek: de integratie en demonstratie van bestaande, beschikbare technologieën die nodig zijn om autonoom te kunnen varen.

Een ander voorbeeld van een overlegstructuur waaraan het Loodswezen deelnam is de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee, een overlegorgaan met daarin alle stakeholders in onder meer ruimtelijke ordening, scheepsroutering, Search & Rescue-voorzieningen, inpassen van windparken en kartering van de Noordzee.

REGIONAAL

De vier regionale loodsencorporaties zijn met hun regionale ketenpartners verbonden via regelmatig operationeel overleg. In de regio Scheldemonden bijvoorbeeld gebeurt dit via het Gemeenschappelijk Nautisch Platform. Hierin vindt elk kwartaal afstemming plaats met het Vlaamse Loodswezen, de Verkeersbegeleiding (VTS) van Rijkswaterstaat en de GNA (Gezamenlijke Nautische Autoriteit). Op basis van een gesloten samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams gewest en de regio Scheldemonden vindt samenwerking plaats tussen deze regio en het Vlaams Loodswezen. Op verzoek van North Sea Port, de nieuwe fusiehaven van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent, treedt Loodswezen regio Scheldemonden toe tot haar Business Advisory board (BAB-NSP). Vóór de fusie vervulde het Loodswezen een dergelijke rol bij Zeeland Seaports (Vlissingen-Terneuzen).

In de regio Amsterdam-IJmond is driemaandelijks een Formeel Nautisch Overleg met dienstverleners, het Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat, bouwconsortium OpenIJ en Zeehaven IJmuiden. Daarbij komen nautische onderwerpen aan de orde, zoals de sleepbootregeling, de samenschutregeling en veiligheidskwesties bij terminals, maar is bijvoorbeeld ook aandacht voor de nieuwe btw-regeling voor zeeschepen.

Naast deze operationele overleggen nemen de regio's deel aan overleggen over specifieke vraagstukken en thema's. Zo heeft de regio Noord regelmatig een overleg met het Duitse Loodswezen over gezamenlijke actiepunten op de grensrivier de Eems en neemt de regio Rotterdam-Rijnmond eens per maand deel aan het overleg van FERM (Rotterdam Port Cyber Resilience) voor het verhogen van de cyberveiligheid in en rondom de haven van Rotterdam. Daarnaast wordt er in de regio Rotterdam-Rijnmond deelgenomen aan PRONTO, een applicatie voor rederijen, agenten, terminals en dienstverleners waarmee zij alle activiteiten tijdens een port call optimaal kunnen plannen, uitvoeren en monitoren op basis van gestandaardiseerde data-uitwisseling. Regelmatig is er Strategisch IV-overleg tussen de regio Rijnmond en HBR, participeert deze regio in het Operationeel Havenoverleg (elk kwartaal) en is er overleg met Rijkswaterstaat Zuid-Holland over loods-technische zaken. Dergelijke voorbeelden illustreren het belang van de binnen het Loodswezen aanwezige nautische kennis voor de verdere ontwikkeling en toekomstbestendigheid van de maritieme keten.

OVERZICHT OVERLEGGEN VAN DE VIER LOODSREGIO'S

Regio Scheldemonden	Regio Amsterdam-IJmond	Regio Rotterdam-Rijnmond	Regio Noord
Gemeenschappelijk nautisch platform (1x per kwartaal)	Commissie Scheepsbewegingen (1x per kwartaal)	DHMR operationeel (1x per kwartaal)	Havenoverleg, operationeel overleg, overleg met RWS (1x in de twee weken)
Overleg VTS Loodsen (1x per kwartaal)	Formeel Nautisch Overleg (1x per kwartaal)	FERM cyber security haven (1x per maand)	Overleg met Duits Loodswezen
Varia (op verzoek) (1x per maand +/-)	Technisch en Operationeel Stremmingsoverleg (1x per maand)	NOOD gezamenlijk overleg dienstverleners (1x per kwartaal)	Samenwerkende Bedrijven Eemshaven (SBE) (1x per maand)
Samenwerkend Overleg Loodsdiensten Scheldemonden (SOLOS). (1x per kwartaal)		GIDS actoren overleg (1x per kwartaal)	Stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven (BBE) (1x per maand)
BAB North Sea Port. (1x per kwartaal)		Port Call Optimisation en PRONTO (1x per kwartaal)	VNO (1x per maand)
Overleg Scheldedirecteuren - SOLOS (SDV-SOLOS) (2x per jaar)		Nautisch Risk Assessment (1x per maand)	
Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) (2x per jaar)		Rotterdam Port Promotion Council (RPPC) (2x per jaar)	
Werkgroep Geïntegreerd Verkeersmanagement Antwerpen (1x per maand)		Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC) (2x per jaar)	

INTERNATIONAAL

Buiten aandacht voor nationale en regionale samenwerking volgt het Loodswezen nauwgezet internationale ontwikkelingen. Waar mogelijk en relevant spelen we een actieve rol. Zo bekleden we een bestuurszetel in EMPA (European Maritime Pilots Organization). Deze zetel geeft de mogelijkheid om op constructieve wijze mee te sturen en bij te dragen aan aandacht voor het belang van het loodsenberoep op Europees niveau. Ook is het Loodswezen lid van IMPA (International Maritime Pilots Organization) dat zich focust op wereldwijde kennisdeling over het loodsvak en de daarmee samenhangende veiligheid en vlotheid. Binnen de IALA (International Association of Lighthouse Authorities) levert het Loodswezen vanuit de aanwezige praktijkexpertise een bijdrage aan de inbedding en toekomstige inrichting van walmonitoring- en begeleidingssystemen, genaamd vessel traffic service (VTS).

STAKEHOLDERMANAGEMENT

Door de positie in de maritieme keten en de toegewezen wettelijke taak heeft het Loodswezen een breed palet aan stakeholders. Voor al deze partijen willen we een integere, betrouwbare partner zijn. Het Loodswezen beseft het belang van gedegen, proactief stakeholdermanagement en houdt in de besluitvorming altijd zoveel mogelijk rekening met ieders belangen. Invulling aan stakeholdermanagement gebeurt zowel Europees, landelijk als regionaal.

STAKEHOLDERS

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 en Markt (ACM)
- Overige publieke actoren (Eerste en Tweede Kamer, provincies, gemeenten, etc.)
- Europese Commissie en Europees Parlement

Het Loodswezen heeft als zelfstandige organisatie bij wet een publieke taak. Hierdoor bestaat een nauwe relatie met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat eindverantwoordelijk is 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.

Veel wet- en regelgeving heeft tegenwoordig een Europese grondslag. Na vele jaren overleg is begin 2017 in Brussel de Port Services Regulation vastgesteld, met als belangrijkste doelen het vergroten van de marktwerking en het verbeteren van de transparantie in de Europese zeehavens. Het Loodswezen heeft zich hiervoor samen met zusterorganisaties uit andere landen en de Europese belangenorganisatie EMPA succesvol beijverd voor een uitzonderingspositie voor loodsdienstverlening. Uit oogpunt van veiligheid, de bescherming van het milieu en de efficiëntie van Europese zeehavens zijn loodsdiensten door de Europese Commissie vrijgesteld van marktwerking.

Door het jaar heen onderhoudt het Loodswezen verder veelvuldig contact met andere publieke actoren. Onder meer gebeurt dit door het organiseren van werkbezoeken, waarbij relaties meevaren en zelf het belang van het loodsvak ervaren.

HAVENSECTOR EN KETEN

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

Ook in de regio's is een open en constructieve samenwerking met stakeholders van groot belang (zie 'Het Loodswezen in de keten'). Onder de verschillende stakeholders vindt eens per twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek plaats (zie 'Ervaring van de dienstverlening').

INTERN

- Loodsen
- Medewerkers

Loodsen en medewerkers zijn bepalend voor het goed functioneren van het Loodswezen. Eens per twee jaar vindt zowel onder loodsers als onder medewerkers een tevredenheidsonderzoek plaats (zie 'Kwaliteit van de dienstverlening' en 'Veiligheid en gezondheid').

MAATSCHAPPELIJK

- Omwonenden en maatschappij

Het Loodswezen streeft ernaar zijn taken uit te voeren in harmonie met de omgeving. Uitvoering geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen is hiervoor een van de belangrijkste instrumenten. Door onder meer verduurzaming van de vloot (zie 'Duurzaamheid van de vloot') worden milieueffecten waar mogelijk geminimaliseerd. Via deelname aan een breed scala aan evenementen (zoals Sail Amsterdam, Wereldhavendagen, Den Helder Sail, DelfSail en Harlingen Sail) laat het Loodswezen een breed publiek kennismaken met het werk van de loods.

INTERNATIONAAL

- Vlaamse Loodswezen (DABL)
- Duitse Loodswezen

De regio Scheldemonden werkt nauw samen met het Vlaamse Loodswezen voor het veilig en vlot loodsers van zeeschepen van en naar de zeehavens aan de Schelde. In het Scheldereglement is vastgelegd dat de Vlaamse loodsers 72,5% van alle schepen van en naar Antwerpen en Gent begeleiden en de Nederlandse loodsers 27,5%. Samenwerking tussen beide loodsdiensten vindt plaats teneinde materieel en mensen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

In de regio Noord vindt met enige regelmaat overleg plaats met de Duitse loodsdienst in Borkum over de mogelijkheden om elkaar te versterken c.q. te ontzorgen.

TRANSPARANTE COMMUNICATIE

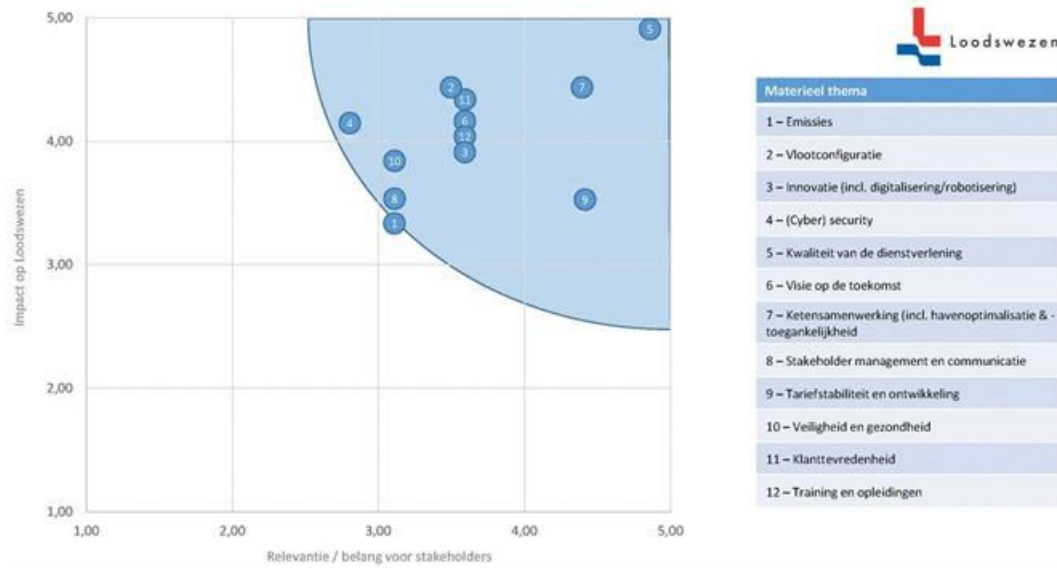
Het Loodswezen wil transparant communiceren met de omgeving over alle activiteiten en de maatschappelijke effecten ervan. Goed contact en een open dialoog zijn essentieel voor een optimale dienstverlening. Uit gesprekken met stakeholders komt naar voren dat deze openheid en transparantie nog beter kan. Dit publieke jaarverslag is een eerste middel om hier een verbeterslag te maken. Het streven is verder om nog vaker met stakeholders in gesprek te gaan. In regio Amsterdam-IJmond wordt dat al concreet opgepakt: daar is het Loodswezen in 2018 gestart met 'bedrijfsbezoeken' aan bijvoorbeeld terminals en agenten. Stakeholders mogen van het Loodswezen een actieve (klant)benadering verwachten. Op momenten dat de dienstverlening niet naar wens is, kunnen zij bovendien op een zorgvuldige klachtenafhandeling rekenen.

MATERIËLE THEMA'S VANUIT STAKEHOLDERPERSPECTIEF

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 gesprekken gevoerd met stakeholders in het verleden. 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. Voor meer informatie over deze materiële onderwerpen, zie bijlage 1.

De in het schema weergegeven materiële onderwerpen zijn vastgesteld in een sessie met de Bestuursraad. Deze onderwerpen zijn gebaseerd op een longlist, opgesteld aan de hand van uitgevoerde interviews binnen het Loodswezen. In de onderstaande materialiteitsmatrix staan deze onderwerpen weergegeven.

MATERIALITEITENMATRIX PUBLIEK JAARVERSLAG LOODSWEZEN



Materieel thema
1 – Emissies
2 – Vlootconfiguratie
3 – Innovatie (incl. digitalisering/robotisering)
4 – (Cyber) security
5 – Kwaliteit van de dienstverlening
6 – Visie op de toekomst
7 – Ketensamenwerking (incl. havenoptimalisatie & toegankelijkheid)
8 – Stakeholder management en communicatie
9 – Tariefstabiliteit en ontwikkeling
10 – Veiligheid en gezondheid
11 – Klanttevredenheid
12 – Training en opleidingen



DE DIENSTVERLENING VAN HET LOODSWEZEN

DIENSTVERLENING

KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING

Kwaliteit (en daarmee veiligheid) staat bij het Loodswezen voorop. Stakeholders en ketenpartners kunnen het hoogst mogelijke niveau van dienstverlening verwachten. Op die manier draagt het Loodswezen eraan bij dat Nederland tot de maritieme wereldtop blijft behoren. Buiten deze intrinsieke ambitie verplicht de Wet markttoezicht registerloodsen om regelmatig kwaliteitsonderzoek uit te voeren. Elk jaar wordt daartoe een kwaliteitsrapportage opgesteld en verspreid naar onder meer de sector, de ACM en de registerloodsen.

Het Loodswezen meet de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van het internationaal breed geaccepteerde Service and Quality model (SERVQUAL). De belangrijkste aspecten die in dit model aan bod komen zijn geloofwaardigheid, bekwaamheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Om hierin continu te verbeteren, stimuleert het Loodswezen intern een proactieve cultuur van voortdurende verbetering en het elkaar aanspreken op onwaardig gedrag.

KWALITEITSCERTIFICERING EN (KWALITEITS)MANAGEMENTSYSTEMEN

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

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. ISPO is in de jaren negentig van de vorige eeuw gestart als een Nederlands initiatief. Inmiddels kent ISPO wereldwijd een groeiend aantal deelnemende loodsorganisaties. Zij zien het belang van het gezamenlijk borgen van de kwaliteit van het loodsvak en de ondersteunende diensten. Binnen ISPO is kennisdeling een belangrijk element. ISPO-deelnemers komen (minimaal) eenmaal per jaar bij elkaar voor het uitwisselen van *best practices* op het gebied van kwaliteit van de loodsdienstverlening. Alle vier de regionale beroepsorganisaties binnen het Loodswezen zijn door een onafhankelijke auditinstantie ISPO-gecertificeerd. Het Loodswezen gebruikt de ISPO-richtlijnen (en het daarbij opgestelde meetmodel) onder meer ook voor het uitvoeren van klanttevredenheidsonderzoeken (zie 'Ervaring van de dienstverlening').



ISPO certified organizations

01 - The Netherlands - Rotterdam		11 - Turkey - Ditaş Deniz - Izmir	
02 - Belgium - Brabo - Antwerp		12 - United Kingdom - Port of Tyne	
03 - The Netherlands - Amsterdam		13 - The Netherlands - Scheldemonden	
04 - Bulgaria - Varna		14 - Kuwait - KOC - Mina Al-Ahwadi	
05 - The Netherlands - Noord		15 - Abu Dhabi - Mina Zayed & Port Khalifa	
06 - Scotland - Forth		16 - Ireland - Port of Cork	
07 - Trinidad & Tobago		17 - Spain - Palma de Mallorca	
08 - United Kingdom - Liverpool		18 - Dubai - DP World	
09 - Australia - Brisbane			
10 - Australia - Port Hedland			

October 18th, 2016 ISPO Conference Abu Dhabi 5

NLKV is ISO 9001 gecertificeerd. Net als ISPO streeft dit kwaliteitsmanagementsysteem naar continue verbetering en worden aanbevelingen gemonitord.

KLACHT- EN TUCHTRECHTZAKEN

In 2018 zijn bij het tuchtcollege loodsen in Den Haag geen klachten ingediend tegen registerloodsen. 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 kan wanneer iemand van mening is dat een registerloods niet heeft gehandeld conform de voor hem geldende verordeningen of nadere voorschriften. Een dergelijke klacht is in te dienen door de Algemene Raad van de NLC, het bestuur van een RLC of door degene die rechtstreeks in zijn belang is getroffen. Het tuchtcollege beoordeelt een klacht allereerst op ontvankelijkheid. Bij een ontvankelijke klacht oordeelt het tuchtcollege vervolgens of deze gegrond, deels gegrond of ongegrond is. Het tuchtcollege kan de betreffende registerloods daarbij verschillende sancties opleggen:

- berisping;
- geldboete van ten hoogste € 2.250;
- schorsing of beperking van de bevoegdheid voor de duur van ten hoogste één jaar;
- verval of beperking van de bevoegdheid.

ERVARING EN BEVOEGDHEDEN LOODSEN

Een loods (zie 'De mensen achter de dienstverlening') mag niet direct na het afronden van de opleiding tot registerloods alle schepen loodsen. Hiervoor is jaren ervaring en aanvullende training en opleiding nodig. Het duurt gemiddeld twaalf jaar voordat een loods de hoogste loodsbevoegdheid behaalt.

INCIDENTEN EN DE CONTINUE LERING VANUIT DE LOODSDIENSTVERLENING

Bij ieder (bijna) incident van een schip waarbij een Nederlandse loods aan boord is, wordt na afloop ter lering een loodsverklaring ingediend bij 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 (maar niet per definitie door zijn handelen is veroorzaakt).

In 2018 bedroeg het aantal geloodste scheepsreizen 96.901. Er zijn 118 incidenten geregistreerd.

De via loodsverklaringen 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 zijn een middel om lering te trekken uit gebeurtenissen, om zo de kwaliteit van de dienstverlening continu te kunnen blijven verbeteren en incidenten in de toekomst helpen te voorkomen. Voor het waarborgen van veiligheid is kennisdeling van groot belang. De loodsregio's wisselen hun bevindingen rondom 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 en de Tweede Kamer.

TIJDIGHEID LOODSEN AAN BOORD

De tijdige aanwezigheid van de loods aan boord van een zeeschip is onderdeel van de kwaliteit van de dienstverlening. Vertragingen werken door in de gehele maritieme keten. De ACM heeft een norm gesteld voor de tijdigheid van de loods aan boord, zowel voor aankomst als voor vertrek van het schip. Het schema toont dat het Loodswezen in 2018 boven deze norm heeft gepresteerd. Dit sluit aan bij de beleving van klanten. In het meest recente klanttevredenheidsonderzoek (zie 'Ervaring van de dienstverlening') geven kapiteins, agenten, terminals en rederijen aan (zeer) tevreden te zijn over het volgens planning uitvoeren van de dienstverlening.

Regio	Aantal reizen	Aantal loodsen	Tijd loods aan boord t.o.v. huidige werkwijze	
			<i>Norm zoals voorgesteld door ACM</i>	<i>2018 realisatie</i>
Noord	3.883	19	96%	95,5%
Amsterdam - IJmond	14.041	59	94%	97,5%
Rotterdam - Rijnmond	57.987	205	94%	97,9%
Scheldemonden ¹	11.408	154	Geen norm voorgesteld	95,4%
Totaal (gewogen, excl. Scheldemonden)	75.911	283	94%	97,7%
Totaal (gewogen, incl. Scheldemonden)	87.319	437		97,2%

Voor de regio Scheldemonden is geen normpercentage voorgesteld omdat de meetresultaten t.a.v. de Wetschepen in deze regio kunnen worden beïnvloed door de Scheldevaart en derhalve een vertekend beeld kunnen geven.

Vertraging in het aanloop- en vertrekproces van zeeschepen kan onder meer ontstaan door de accuraatheid van de planning, de beschikbaarheid van de beloodsingsmiddelen en de beschikbaarheid van de ligplaats, beschikbaarheid van de loodsen en onjuiste informatie over ETA's/ETD's (aankomst-/vertrektijden) en beschikbare capaciteit van andere dienstverleners in de keten. Het Loodswezen heeft op een deel van deze factoren invloed. Een ander deel – zoals toegang tot de sluis, capaciteitsproblemen bij de overige dienstverleners en vertraging door de terminals – wordt beïnvloed door derden. Het voorkomen van vertragingen is daarom een brede ketenverantwoordelijkheid. In dialoog wordt hiervoor continu gekeken naar mogelijke verbeteringen.

FACTURATIE EN HET INNEN VAN LOODSGELDEN

De facturatie en het innen van loodsgelden wordt, zoals wettelijk vastgelegd, geregeld door het NLBV. Ook bij dit proces wordt gekeken naar mogelijkheden voor het sneller en flexibeler verwerken van gegevens. De invoering van het digitaal loodscertificaat zorgt ervoor dat de loods de kapitein na iedere reis geen papieren certificaat meer hoeft te laten aftekenen. De gegevens van de reis worden door de loods via een app gevalideerd. Deze gegevens gaan vervolgens digitaal naar de financiële administratie van de regio voor facturatie.

TIJDIGHEID

Het Loodswezen heeft zichzelf verplicht om binnen 3 dagen na de reisdatum de factuur te versturen. In 2018 gebeurde dit gemiddeld binnen 2,37 dagen na de reisdatum (2017 2,39 dagen).

JUISTHEID FACTURATIE

Het Loodswezen heeft in 2018 98.459 facturen verstuurd en 720 creditnota's (0,73%). In 2017 bedroeg het aantal creditfacturen 591 en het percentage creditnota's 0,62%.

Tabel: Uitsplitsing van redenen voor verzending 720 creditnota's in 2018

Foutieve diepgang (%)	Verkeerde debiteur (%)	Foutieve forfaits (%)	Overige (%)	Totaal (%)
5,1%	65,5%	18,2%	11,1%	100,0%

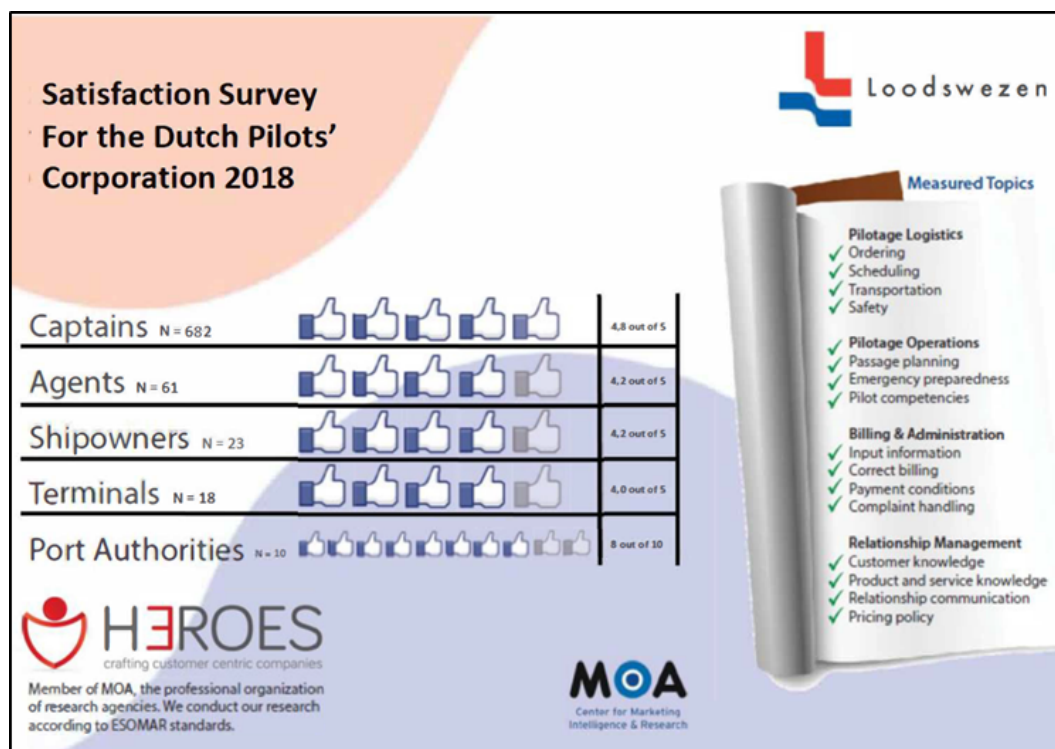
INCASSOTERMIJN

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 2018 bedroeg de gemiddelde incassotermijn 23,1 dagen (2017 23,73 dagen).

KWALITEIT VAN INTERNE DIENSTVERLENING VOLGENS LOODSEN

NLBV meet de tevredenheid van de registerloodsen over de geboden interne dienstverlening via een tweejaarlijks onderzoek. Het laatste loodstevredenheidsonderzoek is uitgevoerd in het najaar van 2017 en resulteerde in het rapportcijfer 7,8.

ERVARING VAN DE DIENSTVERLENING



TEVREDENHEID VAN AGENTEN, REDERIJEN EN TERMINALS

Voor het onderzoek is onder agenten, rederijen en terminals een online enquête verspreid via een uitnodiging per e-mail. Het onderzoek is volledig in het Engels uitgevoerd. Er is een totale respons verkregen van 102 respondenten die de vragenlijst volledig en geldig hebben ingevuld. Daarbij gaat het om 23 rederijen, 61 agenten en 18 terminals. De tevredenheid van de respondenten is op vier onderdelen gemeten:

- 'pilotage logistics' (4 onderdelen)
- 'pilotage operations' (3 onderdelen)
- 'billing & administration' (5 onderdelen)
- 'relationship management' (4 onderdelen)

De overall conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

“ DE RESPONDENTEN HEBBEN UIT VRIJE WIL EN ZONDER ENIGE VORM VAN TEGENPRESTATIE OF INCENTIVE/VERGOEDING DE TIJD EN MOEITE GENOMEN HUN MENING TE GEVEN. ZIJ ZIJN OVER HET ALGEMEEN ERG TEVREDEN OVER DE PRESTATIES VAN LOODSWEZEN. DE SCORES ZIJN MET REGELMAAT ROND DE 4 UIT 5 EN VERTONEN GEEN NOEMENSWAARDIGE UITSCHIETERS NAAR BENEDEN.

WE KUNNEN ALLES OVERZIEND STELLEN DAT DE PRESTATIE OP HET GEBIED VAN DE BELOODSING GOED IS. ER IS GROTE TEVREDENHEID OVER HET PRIMAIRE PROCES: HET BESTELLEN, DE PLANNING EN DE UITVOERING VAN BELOODSING. ER WORDEN NOG STEEDS NAAR DE MENING VAN DE DRIE DOELGROEPEN, GEPASTE TRANSPORTMIDDELEN INGEZET. DE COMPETENTIES VAN DE LOODS ZIJN OP PEIL EN DE AANDACHT VOOR VEILIGHEID IS VOOR VELEN VERTROUWENWEKKEND. DE REPUTATIE VAN HET LOODSWEZEN IS MEDE DAAROM GOED, MET HOGE MATE VAN ERKENNING VOOR HAAR PROFESSIONALITEIT ALS ORGANISATIE EN ACCURATESSE IN DE UITVOERING.

TEVREDENHEID VAN DE HAVENMEESTERS

Als onderdeel van de kwaliteitsverantwoording heeft het Loodswezen in 2018 een onderzoek naar de tevredenheid onder havenmeesters laten uitvoeren. Dit onderzoek is uitgevoerd door het onderzoeksbureau H3ROES. Voor het bepalen van de klanttevredenheid heeft met tien havenmeesters in het najaar van 2018 een persoonlijk interview plaatsgevonden. In de interviews is de tevredenheid van de respondenten op de volgende onderdelen gemeten: het proces van logistiek, dienstverlening noodsituaties, klachtenafhandeling en relatiemanagement.

De overall conclusie van het onderzoek onder havenmeesters luidt als volgt:

“ DE TEVREDENHEID OVER HET LOODSWEZEN VAN DE ZEER BELANGRIJKE DOELGROEP VAN HAVENMEESTERS IS OP HETZELFDE NIVEAU (RAPPORTCIJFER EEN RUIME 8) ALS TIJDENS DE VORIGE RAPPORTEN. ZOWEL DE TEVREDENHEID OVER HET FUNCTIONEREN VAN HET LOODSWEZEN ALS DE SAMENWERKING TUSSEN DE VERSCHILLENDE PARTIJEN EN PERSONEN IS GELIJK GEBLEVEN OP HET HOGE NIVEAU. ER IS EEN BEPERKT AANTAL VERBETEROORSTELLEN NAAR VOREN GEBRACHT. DIGITALISERING VAN INFORMATIE BIEDT NOG VEEL KANSEN DOOR INTEGRATIE VAN SYSTEMEN. GROTERE BIJDRAGE VAN HET LOODSWEZEN AAN NAUTISCHE KENNIS WORDT GEWENST. ECHE TE Vernieuwingen die leiden tot een andere manier van beloodsen of beroepsuitoefening worden niet gesignaleerd. DOSSIERS ALS LOODSPlicht Nieuwe Stijl zijn complex van aard en nog steeds niet afgerond. DE HAVENMEESTERS ZIJN EINDVERANTWOORDELIJK VOOR VEILIGHEID, VLOTHEID EN DUURZAAMHEID IN DE NEDERLANDSE ZEEHAVENS. HET LOODSWEZEN LEVERT HIERAAN EEN ZEER BELANGRIJKE EN GEWAARDEERDE BIJDRAGE. ZIJ NEEMT VEEL ZORG BIJ DE HAVENMEESTERS WEG DOOR DE HOGE STANDAARD VANBEROEPSUITOEFENING, TRANSPARANTIE EN INZET VAN HUN NAUTISCHE EXPERTISE.

TEVREDENHEID VAN KAPITEINS

Voor het onderzoek is onder kapiteins is een schriftelijke enquête verspreid waarbij zij gevraagd zijn naar hun tevredenheid ten aanzien van het proces van beloodsing zelf. In totaal zijn 682 volledig en correct ingevulde vragenlijsten retour ontvangen. De respons is vele malen beter dan in 2016 met in der tijd een totale respons van 393.

De overall conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

“ OP BASIS VAN DE ENORME TOENAME IN DE DATA DIE IS VERKREGEN UIT DIT ONDERZOEK, WAARAAN IN TOTAAL 682 KAPITEINS DEELNAMEN, VERDEELD OVER DE VIER REGIO'S VAN HET LOODSWEZEN, KUNNEN WIJ STELLEN DAT ER SPRAKE IS VAN NIET-AFLATENDE TEVREDENHEID OVER DE PRESTATIES VAN HET LOODSWEZEN. OP DE MEESTE VRAGEN IS GELIJKWAARDIG GESCOORD AAN DE REEDS KNAPPE PRESTATIE IN EERDERE EDITIES. OP BELANGRIJKE ASPECTEN IS DE TEVREDENHEID NOG VERDER TOEGENOMEN.

DE RESPONS IS VELE MALEN BETER, MET RUIM 50% EXTRA RESPONDENTEN TEN OPZICHTE VAN 2016. DE REGIO NOORD BLIJFT MET HAAR RESPONS IETS ACHTER. ECHTER, VANWEGE DE HOMOGENITEIT VAN DE RESPONS ZIJN WIJ VAN MENING DAT WE MET DIT ONDERZOEKSRAPPORT EEN ALGEHEEL BETROUWBAAR BEELD HEBBEN KUNNEN PRESENTEREN.

DE LAAGSTE WAARDERING VAN DE DOELGROEP KAPITEINS IS EEN 4,6 OP EEN 5 PUNTSCHAAL, NET ALS IN 2016 IS DIT VOOR DE BESCHIKBAARHEID VAN EEN LOODS OP ZEER KORTE TERMIJN. MET EEN 4,9 VOOR ASPECTEN ALS BEHEERSING VAN DE ENGELSE TAAL, DE PROFESSIONELE VAARDIGHEDEN EN DE KENNIS VAN DE LOKALE SITUATIE LAAT HET LOODSWEZEN ZIEN EEN ZEER GEWAARDEERDE PRESTATIE TE REALISEREN. DE LOVENDE OPEN OPMERKINGEN GETUIGEN VAN EEN DIENSTVERLENING VAN DE HOOGSTE STANDAARD.

HET TOTAALBEELD VAN DE PRESTATIES VAN HET LOODSWEZEN VOLGENS DE DOELGROEP KAPITEINS KWALIFISEREN WIJ MET EEN GEMIDDELDE WAARDERING OVER ALLE PRESTATIE ASPECTEN VAN 4,8 OP 5 PUNTEN NOG STEEDS ALS 'EXCELLENT'.

DE MENSEN ACHTER DE DIENSTVERLENING

TRAINING EN OPLEIDING

De binnen het Loodswezen gebundelde kennis is essentieel om nu en in de toekomst een optimale dienstverlening te kunnen bieden. Constante training en opleiding zijn cruciaal.

OPLEIDINGEN EN TRAININGEN VAN LOODSEN

De Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen (STODEL) is vanuit de NLc samen met de regio's verantwoordelijk voor de permanente training en opleiding van registerloodsen. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de opleidingen valt onder de Algemene Raad of – als het regionale opleidingen betreft – onder de verantwoordelijkheid van de regionale besturen. Alle opleidingen en trainingen hebben één doel: bijdragen aan een kwalitatief hoge- en efficiënte dienstverlening.

EIGEN HBO-MASTEROPLEIDING

De NLc is sinds 2013 een door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen erkende onderwijsinstelling. Het Loodswezen kan studenten hierdoor een eigen hbo masteropleiding tot registerloods 'Opleiding tot Registerloods: Master in Maritime Piloting' (OTR:MMP) bieden. De opleiding, als verplichting vastgelegd in de Loodsenwet, is geaccrediteerd door de Nederlandse Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO). Via de eigen OTR:MMP-opleiding spant het Loodswezen zich in om het loodsenkorps op peil te houden, zodat het uitvoeren van de bij wet opgelegde publieke taken gecontinueerd blijft. Daarnaast is er een MMP-opleiding voor instructeurs die al voor 2013 aan de loodsopleiding waren verbonden of voor registerloodsen die een zodanige functie ambiëren. Ook zij kunnen zo de mastertitel (MSc) behalen.

De hbo masteropleiding is in 2018 gestart met de voorbereidingen om de opleiding in 2019 opnieuw geaccrediteerd te krijgen (zie [Het verhaal van 2018](#)).

In 2018 is gestart met het opzetten van een vernieuwd programma voor permanente educatie. We willen in dit programma meer eenduidigheid aanbrengen in de diverse regio's en een gezamenlijk, gestructureerd programma opzetten.

TABEL: OVERZICHT STUDENTEN IN OPLEIDING GEDURENDE 2018

Studenten 2018					
Opleiding	1-1-2018	1-2-2018	31-12-2018	Uitval 2018	Beëdigd / Diploma 2018
MMP4	10	0	0	1	9
MMP5	0	5	0	0	5
MMP6	0	21	18	3	0
MMP7	0	5	5	0	0

In 2018 heeft een MMP-opleiding voor registerloodsen plaatsgevonden met 21 studenten. In de visie op de MMP-opleiding tot 2020 staat centraal dat deze zich voortdurend verder ontwikkelt, daarbij voldoende aan de eisen en de verwachtingen van het beroepenveld, de nautische sector en de overige belanghebbenden. Jaarlijks wordt het curriculum geëvalueerd en daar waar mogelijk verbeterd. Tevens is in 2017 besloten om enkele registerloodsen/(toekomstige) instructeurs de mogelijkheid te bieden de opleiding in 2018 te volgen, met als doel het voldoen aan de accreditatie-eis om binnen de opleiding voldoende docenten en instructeurs op Masterniveau te hebben.

TRAININGEN VOOR LOODSEN

Voor loodsen zijn er tal van aanvullende (verplichte) trainingen, opfriscursussen en opleidingen. Opleidingen zijn verbonden aan de bevoegdheden en uitbreidingen van admittage.

Trainingen hebben onder meer betrekking op lokale omstandigheden, moderne communicatie- en navigatiemiddelen en samenwerking op de brug en in de keten. Voorbeelden van (terugkerende) trainingen zijn: de Loodsen op Afstand-training (LOA), de geultraining en de helikoptertraining. In 2018 hebben loodsen per persoon gemiddeld 35,5 uur aan beroepsbevordering besteed.

Loodstrainingen gebeuren met hulp van simulatoren. Het navigeren en manoeuvreren in complexe en/of nieuwe situaties is hiermee levensecht na te bootsen. De regio's hebben eigen simulatorapparatuur- en software. Waar nodig trainen loodsen ook op simulatoren van derden. De simulatoren worden intensief gebruikt. Het Loodswezen is bezig met de plaatsing van een tweede multi-tasksimulator in de regio Rotterdam-Rijnmond. In de simulator van Amsterdam-IJmond is de nieuwe zeesluis bij IJmuiden al opgenomen.

OPLEIDINGEN EN TRAININGEN VOOR MEDEWERKERS

De binnen het Loodswezen gebundelde kennis is essentieel om nu en in de toekomst een optimale dienstverlening te kunnen bieden en dient daarmee het onderscheidend vermogen van de organisatie. Ook de medewerkers van het Loodswezen volgen opleidingen en trainingen, vakinhoudelijk en gericht op persoonlijke ontwikkeling, zowel vrijwillig als verplicht vanuit de wetgeving en interne eisen. In 2018 bedroegen de gemiddelde opleidingskosten per medewerker € 1.090 (2017 € 1.481).

VEILIGHEID EN GEZONDHEID

Het verder verbeteren van veiligheid (en in het direct verlengde hiervan ook de kwaliteit) is binnen het Loodswezen een continu streven. Dat gebeurt onder meer door permanente opleiding en training, maar ook door risk assessments en ongevalonderzoeken. Procedures en werkafspraken, toegespitst op de veiligheid en gezondheid van loodsen en medewerkers, zijn hierbij leidend. Alle schepen en het overig materieel van het Loodswezen zijn ontworpen c.q. aangeschaft met veiligheid en duurzame inzetbaarheid als uitgangspunten.

LOODSEN

De loods is als zelfstandig beroepsbeoefenaar verantwoordelijk voor zijn eigen gezondheid en veiligheid. Voor het kunnen uitoefenen van zijn beroep wordt iedere twee jaar van de loods een verplichte geneeskundige verklaring gevraagd.

MEDEWERKERS

De varende medewerkers dienen ook een verplichte tweejaarlijkse zeevaartkeuring te ondergaan. Medewerkers van de varende dienst kunnen op dat moment ook gebruik maken van duurzaam@work, dat is een vragenlijst die vitaliteit, gezondheid, stress e.d. toetst. Daarna heeft de medewerker nog een gesprek met de bedrijfsarts over de inhoud van deze lijst om te bekijken of er interventies nodig/gewenst zijn. Daarnaast is zo'n vrijwillig Periodiek medisch onderzoek inclusief duurzaam@work 1x per 3 jaar beschikbaar voor de loodsdienstcoördinatie en 1x per 5 jaar voor kantoormedewerkers. Dit is onderdeel van ons duurzaam inzetbaarheidsbeleid.

INCIDENTEN

In 2018 zijn er zestien incidenten geweest, waarbij medewerkers en/of loodsen letsel hebben opgelopen aan boord van vaartuigen van Nederlands Loodswezen B.V., waarbij deze incidenten tot verzuim hebben geleid. Deze incidenten vonden voornamelijk plaats tijdens embarkeren en de-barkeren en werkzaamheden op zee en hebben over het algemeen niet tot langdurig ziekteverzuim geleid. Het werken op zee is nooit zonder risico. Elk incident is er één teveel. Daarom wordt ieder incident onderzocht en worden waar mogelijk maatregelen genomen om de kans op herhaling zo klein mogelijk te houden.

Ook hebben er incidenten plaatsgevonden waarbij een te beloodsen schip betrokken was. Bij de loodskruispost Steenbank heeft er een aanvaring plaatsgevonden tussen de bulkcarrier 'Nord Taurus' en het loodsvaartuig Pollux. De Pollux liep daarbij aanzienlijke schade op. Naast een intern onderzoek is ook de onderzoeksraad voor de veiligheid een onderzoek gestart naar aanleiding van deze aanvaring. Het interne onderzoek heeft tot concrete acties geleid. De rapportage van de OVV wordt in 2019 verwacht.

Ook is in december 2018 een Vlaamse jol omgeslagen bij het loodsstation Wandelaar. De jol lag langs het schip de Sunshine, werd door de overhangende constructie van de Sunshine omver gedrukt en sloeg daarbij om. De Nederlandse loods en Belgische bemanningsleden raakten te water en konden gelukkig op tijd uit het water worden gehaald. Aangezien het ging om een Vlaamse jol wordt dit incident door het Vlaams Loodswezen onderzocht; uiteraard volgt het Nederlands Loodswezen dit onderzoek op de voet.

ALCOHOL EN DRUGS

Nederlands Loodswezen B.V. voert voor medewerkers een zerotolerancebeleid als het om alcohol en drugs gaat. Voor de loodsen is dit bij wet- en regelgeving vastgelegd.

VERZUIM

Voor 2018 gelden de volgende ziekteverzuimpercentages:

- Ziekteverzuim continu-medewerkers: 5,9 % (in 2017 6,1%)
- Ziekteverzuim niet-continu-medewerkers: 5,1 % (in 2017 5,7%)

DUURZAME INZETBAARHEID

De ambitie is dat loodsen en medewerkers altijd even gezond naar huis gaan als dat zij het werk zijn begonnen. Het werken op zee in continudienst is zowel fysiek als mentaal inspannend. Daarnaast geldt zowel voor de varende medewerkers als die op kantoor dat zij als gevolg van overheidsbeleid tot op steeds latere leeftijd moeten doorwerken. Aandacht voor duurzame inzetbaarheid is voor iedereen binnen de organisatie prioriteit. Medewerkers moeten zo lang en gezond mogelijk met plezier kunnen werken. Daarom zijn er diverse instrumenten op het gebied van duurzame inzetbaarheid waar medewerkers uit kunnen putten. Denk aan loopbaancoaching, opleidingen en de uittrederegeling. Met de uittrederegeling kunnen medewerkers die in continudienst werken voorafgaand aan het pensioen gefaseerd minder gaan werken met een aanvulling op het salaris. In 2018 zagen we een toename van medewerkers die aan de uittrederegeling zijn gaan deelnemen.

Het duurzaam inzetbaarheidsbeleid van Loodswezen kreeg een nominatie voor een Maritime Award. Ieder jaar worden de beste innovaties in de maritieme sector beloond met deze prijs. Dit jaar werd voor het eerst een sociale innovatie genomineerd: ons duurzaam inzetbaarheidsbeleid. Uit deze nominatie blijkt de waardering van de maritieme sector voor ons goede werkgeverschap op dit gebied. We zijn er trots op dat we hierin een voorloper zijn in de branche en we blijven hier continu in verder ontwikkelen.

RESULTATEN 2018

In de onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen tussen het werkelijke resultaat en het begrote resultaat over 2018.

(in duizenden EUR)	Werkelijk 2018	Begroot 2018	Vershil
Opbrengsten			
Loodsgelden	208.027	198.913	9.114
Andere tarieven	92	82	10
Overige inkomsten	580	438	142
Opbrengsten exploitatierekening	208.699	199.433	9.266
Kosten			
Arbeidsvergoeding loodsen	94.574	92.667	1.907
Beloodsen en plannen	67.105	67.258	-153
Overige regionale kosten	10.875	11.295	-420
Overige landelijke kosten	14.002	14.457	-455
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie	4.727	4.841	-114
Vermogensvergoeding	8.592	8.916	-324
Totaal kosten	199.875	199.434	441
Exploitatieresultaat	8.824	-1	8.225

De hogere omzet loodsgelden wordt enerzijds veroorzaakt door een hoger aantal geloodste scheepsreizen reizen (4,9%) dan begroot en anderzijds door een lagere uitkering frequentiekorting dan begroot (6,1%).

Het aantal reizen groeide over het gehele jaar sneller dan verwacht. Het verschil tussen resultaat en inschatting is deels te verklaren door de te lage berekening van de economische groei over 2018 door het Centraal Planbureau (CPB).

De lagere frequentiekorting is het gevolg van een lagere realisatie van de optimalisatie van clusters en het vormen van allianties door rederijen.

Bij de kosten zijn de kosten arbeidsvergoeding voor de inzet registerloodsen € 1.907.000 hoger dan begroot, door het hoger aantal geloodste scheepsreizen.

De realisaties in 2018 van de overige kostengroepen zijn allen lager dan begroot. Met name de overige regionale en overige landelijke kosten zijn achtergebleven op de begroting. Dit wordt vooral veroorzaakt door lagere kosten personeel wal, overige operationele kosten loodsden, huisvestings- en kantoorkosten, kosten research & innovatie en kosten ICT.

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 2018 ligt dit op 37,4% 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.

Financiële positie op lange termijn

(Alle bedragen in € 1.000)

Balans	2018	2017	2016	2015	2014
Investeringen in MVA in het betreffende boekjaar	8.385	10.428	9.032	10.520	14.861
Geïnvesteed bedrag in MVA ultimo boekjaar	122.360	129.825	134.954	141.959	145.900
Gemeenschappelijk vermogen korte termijn	12.414	11.793	8.492	18.946	25.034
Gemeenschappelijk vermogen lange termijn	49.483	50.338	51.092	45.741	44.971
Totaal gemeenschappelijk vermogen (= Eigen vermogen)	61.897	62.131	59.584	64.687	70.005
Vaste activa	122.725	130.187	135.314	137.147	140.851
Vlottende activa	42.973	46.167	43.199	49.288	49.624
Balanstotaal	165.698	176.354	178.513	186.435	190.475
Solvabiliteit	0,374	0,352	0,334	0,347	0,368
(Eigen vermogen / Balanstotaal)					

DE FINANCIËLE POSITIE OP KORTE TERMIJN

De financiële positie op korte termijn is goed. Het netto werkkapitaal is positief en de current ratio is 2,03.

Financiële positie op korte termijn

(Alle bedragen in € 1.000)

Balans	2018	2017	2016	2015	2014
Vorraden	3000	2851	3101	2305	2146
Vorderingen en overlopende activa	13851	12322	11086	10229	19672
Liquide middelen	26122	30994	29012	36754	27806
Vlottende activa	42973	46167	43199	49288	49624
Vlottende passiva	21166	23328	21722	22225	18952
Nettowerkkapitaal (Vlottende activa -/- vlottende passiva)	21807	22839	21477	27063	30672
Current ratio (Vlottende activa / vlottende passiva)	2,03	1,98	1,99	2,22	2,62

Het netto werkkapitaal eind 2018 is € 21,8 miljoen. Het eigen vermogen korte termijn is € 12,4 miljoen. Indien dit na het vaststellen van de jaarrekening 2018 wordt uitgekeerd, resteert nog een positief saldo van € 9,4 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 haar financiële verplichtingen voldoen.

Op basis van de door het bestuur gemaakte analyse van de financiële positie en de meerjarenbegroting 2019-2022 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 2018 is voor de waardering dan ook uitgegaan van het continuïteitsprincipe.

VERWACHTINGEN VOOR 2019

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 2019 zijn de cijfers van het bijgestelde tariefvoorstel 2019 opgenomen, waarbij ook rekening is gehouden met de opbrengsten en kosten van het Nederlandse aandeel in de Scheldevaart:

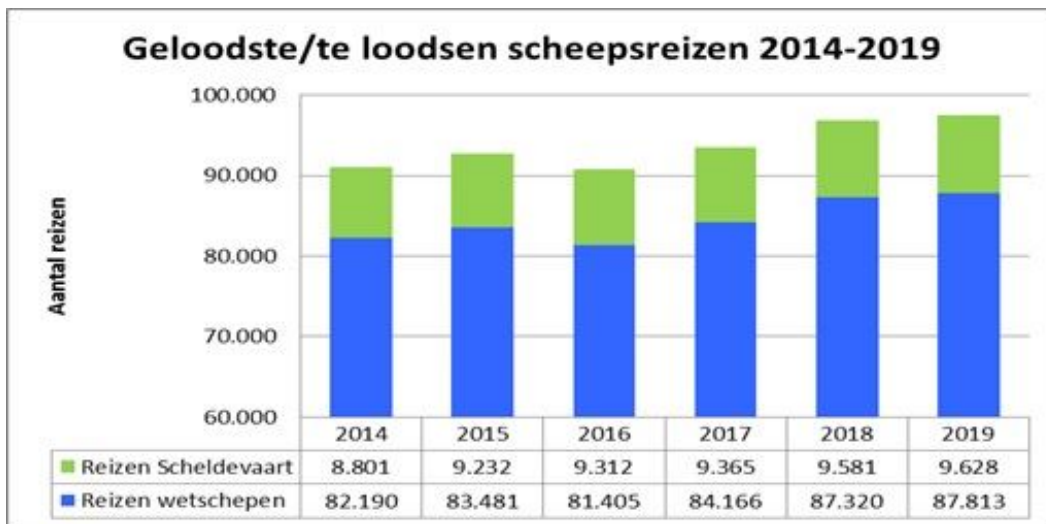
(in duizenden EUR)	Begroot 2019	Begroot 2018	Werkelijk 2018
Opbrengsten			
Loodsgelden	204.838	198913	208027
Andere tarieven	85	82	92
Overige inkomsten	344	438	580
Opbrengsten exploitatierekening	205.267	199433	208699
Kosten			
Arbeidsvergoeding loodsen	95.149	92667	94574
Beloodsen en plannen	70.394	67258	67105
Overige regionale kosten	10842	11295	10875
Overige landelijke kosten	15229	14457	14002
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie	5204	4841	4727
Vermogensvergoeding	8449	8916	8592
Totaal kosten	205267	199434	199875
Exploitatieresultaat	0	-1	8824

De ontwikkeling van de omzet en rentabiliteit zijn afhankelijk van het scheepvaart aanbod. Hieronder volgt een korte toelichting op de betreffende posten:

De arbeidsvergoeding loodsen is voor een groot deel afhankelijk van het geraamd aantal te loodsen scheepsreizen. In 2019 wordt een toename van het aantal reizen voorzien. 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 2014-2019 (inclusief bijzondere reizen).

De prognose voor 2019 is op 97.441 te loodsen scheepsreizen gesteld. Dit aantal ligt circa 0,5% boven de realisatie over 2018 van 96.901 reizen.



LOODSEN EN MEDEWERKERS

Het aantal loodsen zal in 2019 toenemen van 442 loodsen in 2018 naar 452 in 2019.

Het aantal medewerkers is begroot voor 2019 op 460,8 FTE (inclusief inhuur).

INVESTERINGEN

In onderstaande tabel zijn de cijfers van de investeringsbegroting 2019 samengevat:

Overzicht geraamde investeringen Loodswezen voor 2019		(in € 1.000)
A	Vaartuigen	
A.1	Vervangingen in de vloot	
	Eén aluminium tender	0
		0
A.2	Diverse investeringen vaartuigen	
	Diverse investeringen grote loodsvaartuigen	3294
	Diverse investeringen Swath	60
	Overige investeringen vaartuigen	400
		3754
		3754
B	Onroerend goed	
B.1	Diverse renovaties van bestaande panden, steigers en pontons	1772
		1772
C	Overige investeringen	
C.1	Loodstechnische hulpmiddelen	
	NMS systemen	528
	Qastor systemen	1109
	Portofoons, helipakken en reddingsvesten	181
		1818
C.2	ICT systemen (hard- en software)	
	Wijzigingen ICT-systemen (incl. SPIL en LIS)	2504
	Hardware	177
		2681
C.3	Overige investeringen	
	Opleidingsmiddelen loodsen / diverse kleinere investeringen	768
		768
		5267
Totaal generaal 2019		10793

Voor 2019 is de desinvestering van de Explorer en de Endeavour 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 lange termijn prognose 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 eind 2015 bij een loodsenformatie van minimaal 425 loodsen.
- De aangegane investeringsverplichtingen tot en met 2016 zijn gefinancierd via het beschikbare eigen vermogen en de aangegane leningen en beschikbare rekening-courant faciliteiten.
- De gestelde solvabiliteit eis van de banken is 28%, waarbij eigen vermogen wordt gedefinieerd als eigen vermogen lang (kapitaalinbreng loodsen) en eigen vermogen kort (ingehouden winst ultimo boekjaar) .

Op basis van de meest recente versie van de meerjaren financiële planning kunnen de investeringen 2019 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 2019	Saldo 31-12-2019	Aflossing 2020	Saldo 31-12-2020
Swaths ABN	1.133.333	1.416.667	1.133.333	283.334
Polaris ABN/BNG	1.100.000	14.300.000	1.100.000	13.200.000
Pollux ABN/BNG	1.100.000	15.400.000	1.100.000	14.300.000
Procyon ABN/BNG	1.000.000	15.000.000	1.000.000	14.000.000
Tenders Rabobank	960.000	8.400.000	960.000	7.440.000
Totaal	5.293.333	54.516.667	5.293.333	49.223.334

VERSLAG RAAD VAN COMMISSARISSEN

BERICHT VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN

2018 was een goed jaar voor het Loodswezen, waarin zowel het aantal geloodste scheepsreizen als de omzet steeg. Bijzonder was natuurlijk het 30-jarig jubileum, net als de start van de implementatie van het normenkader financieel beheer.

Als RvC zijn we formeel verantwoordelijk voor het toezicht houden op het functioneren van Nederlands Loodswezen B.V. (NLBV). Daarnaast hebben we een adviserende rol voor de Nederlandse Loodsencorporatie (NLc).

TRANSPARANTIE ALS KANS

Maar onze rol gaat wat ons betreft nog verder dan dat. Onze betrokkenheid bij deze mooie organisatie is groot en we brengen graag onze persoonlijke kennis 'van buiten naar binnen.' Daarom hebben we in 2018 bijvoorbeeld het initiatief genomen voor een tweedaagse heisessie met onder meer de Bestuursraad, regiobesturen en diverse MT-leden. Gezamenlijk hebben we ons gebogen over onderwerpen als de implementatie van het normenkader financieel beheer. Verantwoording afleggen over je handelen is door het normenkader voortaan verplicht. Maar onze visie als RvC is dat transparantie ook een kans is om je werk nog veiliger en efficiënter te doen. Intussen zijn we wat maanden verder en zijn de eerste processen al beschreven en verbeterd.

MISSIE, VISIE, STRATEGIE

Tijdens de heisessie hebben we ook de basis gelegd voor een nieuwe missie, visie en strategie. Een mooie uitdaging, want het Loodswezen bestaat uit diverse organisaties én regio's met elk heel eigen kenmerken. Maar de buitenwereld ziet ons als één organisatie. Dan is het goed om ook intern die gezamenlijkheid op te zoeken en uit te stralen. Na de heisessie is nog verder gewerkt aan de missie, visie en strategie, die we in 2019 willen vaststellen.

INFORMATIETECHNOLOGIE

Ook in 2018 heeft de RvC de aandacht voor strategische IT-onderwerpen aangejaagd. Zo hebben we met betrokkenen uit de organisatie een dag over informatietechnologie nagedacht: met welke ontwikkelingen willen en gaan we als Loodswezen iets doen? Deze dag hebben we bijvoorbeeld afgesproken dat er decentraal meer kennis en best practices over IT worden uitgewisseld.

LOPENDE ZAKEN

De huidige samenstelling van de RvC bestaat sinds 1 januari 2018, toen mevrouw van der Wijst aantrad. Dit jaar hebben de RvC-leden twee keer met elkaar overlegd en is er vijfmaal samen met de Bestuursraad vergaderd. Daarnaast was steeds een vertegenwoordiging van de RvC aanwezig bij de landelijke vergaderingen. Ook met de ondernemingsraad hebben we zo goed mogelijk contact onderhouden. Verder vond de RvC het belangrijk om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen bij de regionale loodsencorporaties. Daarom zijn de leden zowel gezamenlijk als individueel op werkbezoek gegaan in elke regio, om zo praktijkkennis op te doen en zicht te krijgen op de regionale samenwerkingsverbanden en uitdagingen.

De begroting en jaarstukken van NLBV zijn door de RvC goedgekeurd en met positief advies voorgelegd aan de aandeelhouders.

TOEKOMST

Plannen voor 2019 zijn er genoeg. Zo blijft onze aandacht gefocust op informatietechnologie, innovaties en natuurlijk de implementatie van het normenkader. Wat IT betreft willen we ons perspectief verbreden, om zo onze positie in de hele logistieke keten te versterken. Het Loodswezen is een belangrijke schakel in efficiënt goederenvervoer van A naar B en we denken graag mee met de andere partijen in de keten.

WAARDERING

Tot slot spreekt de RvC haar waardering uit voor het werk van het Loodswezen in 2018. Het is een robuuste, zeer professionele organisatie met tevreden klanten én medewerkers, met veel beroepstrots. Medewerkers blijven er niet voor niets zo lang werken. Wij als RvC zijn ook op onze beurt trots dat we hieraan onze bijdrage mogen leveren.



JAAARREKENING

JAAARREKENING

OVERZICHT VERMOGEN PER 31 DECEMBER 2018

(in duizenden EUR)	2018	2017
Vaste activa		
Materiële vaste activa (1)		
Tereinen en gebouwen	8.440	9.266
Schepen	102.232	109.280
Inventarissen en installaties	7.346	7.559
Activa in aanbouw of vooruitbetaald	4.342	3.720
Totaal materiële vaste activa	122.360	129.825
Financiële vaste activa (2)		
Deelneming KCLW	360	351
Financiële instrumenten financiering Swath's	5	11
Totaal financiële vaste activa	365	362
Totaal vaste activa	122.725	130.187
Vlottende activa		
Vorraden (3)	3.000	2.851
Vorderingen en overlopende activa (4)		
Debiteuren	10.592	8.895
Vorderingen overige loodsenorganisaties	26	48
Vorderingen belastingen / sociale lasten	1.410	2.065
Overlopende activa en diverse vorderingen	1.823	1.314
Totaal vorderingen en overlopende activa	13.851	12.322
Liquide middelen (5)	26.122	30.994
Totaal vlottende activa	42.973	46.167

(in duizenden EUR)	2018	2017
Kortlopende schulden en overlopende passiva (6)		
Leningen (kortlopend deel)	5.264	5.264
Crediteuren	4.326	5.452
Crediteuren loodsen	420	357
Schuld aan debiteuren inzake frequentiekorting	3.106	3.471
Schulden belastingen / sociale lasten	2.065	1.936
Reservering verlofdagen personeel	3.114	2.975
Overlopende passiva en diverse schulden	2.871	3.873
Totaal kortlopende schulden en overlopende passiva	21.166	23.328
Totaal vlottende passiva	21.166	23.328
Uitkomst van vlottende activa min vlottende passiva	21.807	22.839
Uitkomst activa min kortlopende schulden	144.532	153.026
Langlopende schulden (7)		
Financieringskosten	-389	-418
Leningen (langlopend deel)	54.517	59.810
Totaal langlopende leningen	54.128	59.392
Voorzieningen (8)		
Groot onderhoud schepen	7.693	7.975
Voorziening egalisatieoplossing FLO	6.367	8.854
Voorziening nieuwe uittrederegeling continu personeel	13.445	13.511
Voorziening personeelsbeloning	738	718
Voorziening langdurig zieken	264	445
Totaal voorzieningen	28.507	31.503
Eigen vermogen (9)	61.897	62.131
Samenstelling eigen vermogen:		
Aandelen kapitaal	74	74
Overige reserves	5.709	6.064
Kapitaal niet-beherende vennoten	43.700	44.200
Nog niet uitgekeerde winst	12.414	11.793
Totaal gefinancierd	61.897	62.131

EXPLOITATIEREKENING OVER 2018

(in duizenden EUR)

	2018	2017
Opbrengsten		
Loodsgelden	208.027	199.706
Andere tarieven	92	87
Overige inkomsten	580	620
Opbrengsten exploitatierekening (10)	208.699	200.413
Kosten		
Arbeidsvergoeding loodsen (11)	94.574	92.157
Beloodsen en plannen (12)	67.105	65.254
Overige regionale kosten (13)	10.875	9.630
Overige landelijke kosten (14)	14.002	14.144
Publiekrechtelijke beroepsorganisatie (15)	4.727	4.466
Vermogensvergoeding (16)	8.592	8.947
Totaal kosten	199.875	194.598
Exploitatieresultaat	8.824	5.815

KASSTROOMOVERZICHT VAN DE MIDDELEN 2018

(in duizenden EUR)

	2018	2017
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Exploitatieresultaat exclusief vermogensvergoeding	17.416	14.762
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen en overige waardeveranderingen (1)	15.747	15.406
Mutatie financiële vaste activa (2)	6	8
Mutatie operationele vorderingen	-1.529	-868
Mutatie voorraden	-149	250
Mutatie operationele schulden	-563	2.158
Mutatie voorzieningen (8)	-2.996	-1.048
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	27.932	30.668
Mutaties uitkering winst aan loodsen (9)	-11.289	-6.335
Saldo ontvangen en betaalde rente (15)	-6.786	-7.102
	-18.075	-13.437
Kasstroom uit bedrijfsvoering	9.857	17.231
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Investerings in materiele vaste activa (1)	-8.713	-9.752
Desinvesteringen in materiële vaste activa	103	151
Kasstroom uit investeringen	-8.610	-9.601
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Storting kapitaal loodsen (9)	-500	-100
Mutaties overige reserves (9)	-355	-284
Ontvangsten en aflossing langlopende schulden (7)	-5.264	-5.264
Kasstroom uit financiering	-6.119	-5.648
Netto kasstroom	-4.872	1.982
Stand liquide middelen begin boekjaar	30.994	29.012
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	26.122	30.994

TOELICHTING OP HET VERMOGEN EN DE EXPLOITATIEREKENING

ALGEMEEN

Het Nederlands Loodswezen is de verzamelnaam van de organisaties die zijn betrokken bij het loodsen van zeeschepen naar de Nederlandse zeehavens en Vlaamse Scheldehavens. Het ene deel van deze organisaties betreft de beroepsorganisatie die verantwoordelijk is voor de kwaliteit van de beroepsuitoefening door de registerloodsen; het andere deel de bedrijfsorganisatie waarmee invulling wordt gegeven aan de beroepsuitoefening en ondersteuning daarvan.

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 2018 en 2017 van de betreffende organisaties binnen het Loodswezen. Het betreft:

Beroepsorganisatie:

- Nederlandse Loodsencorporatie
- Stichting opleiding en deskundigheidsbevordering registerloodsen (Stodel)
- Regionale loodsencorporatie Noord
- Regionale loodsencorporatie Amsterdam-IJmond
- Regionale loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond
- Regionale loodsencorporatie Scheldemonden

Bedrijfsorganisatie:

- Nederlands Loodswezen B.V., incl. gemeenschappelijke exploitatie van de loodsenassociaties
- Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond
- Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond/Noord
- Loodsenassociatie Scheldemonden
- Loodswezen Materieel B.V.

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 Kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2016-2018 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 Loodstaken, 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 2018.

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 (2018 en 2017: 6,3%). In deze jaarrekening is uitgegaan van de normatieve vermogensvergoeding in het kader van de tariefregulering, zoals verwerkt in de Financiële Verantwoording 2018.

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 € 3.820.857 (eind 2017: € 4.080.145) 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 het 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.

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 en niet meer bij de toelichting op de afzonderlijke balanshoofden.

Materiële vaste activa: 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 vervolgwaaardering 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 ineffectieve 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 cashflowhedge -accounting wordt geen voorziening gevormd voor derivaten met een negatieve marktwaarde.

Voorraad: 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 en overlopende activa: 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.

Liquide middelen: De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Kortlopende schulden en overlopende passiva: De 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: 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: 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 tegen nominale waarden.

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 en ontvangen dividend 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.

NOTEN

(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 materile 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 2018:

(in duizenden EUR)	Bedrijfsgebouwen en -terreinen	Schepen	Inventarissen en installaties	Activa in aan- bouw of vooruitbetaald	Totaal generaal
1 januari 2018					
Aanschafwaarde	18.286	180.547	34.795	3.720	237.347
Cum. Afschrijving	9.020	71.266	27.236	0	107.522
Boekwaarde	9.266	109.281	7.559	3.720	129.825
Mutaties 2018					
Investerings	60	2.728	2.118	3.479	8.385
Herrubriceringen	6	1.909	943	-2.857	0
Aanschafwaarde desinvesteringen	-62	-529	-602	0	-1.193
Cum. Afschrijving desinvesteringen	58	439	593	0	1.090
Bijzondere waardevermindering	0	0	0	0	0
Afschrijvingen 2018	-888	-11.595	-3.264	0	-15.747
Saldo mutaties	-826	-7.048	-213	622	-7.465
31 december 2018					
Aanschafwaarde	18.289	184.654	37.253	4.342	244.538
Cum. Afschrijving	9.849	82.422	29.907	0	122.178
Boekwaarde	8.440	102.232	7.346	4.342	122.360
Afschrijvingspercentages:	2,25% - 20%	6,67% - 20%	20%	0%	

Op terreinen wordt niet afgeschreven.

Onder de post gebouwen en terreinen zijn gebouwen en terreininrichting begrepen die gevestigd zijn op gronden in IJmuiden en Rotterdam en welke gronden door Nederlandse Loodswezen B.V. respectievelijk van de Staat (Infrastructuur en Waterstaat) en Havenbedrijf Rotterdam / Gemeente Rotterdam worden gehuurd, dan wel in concessie zijn gegeven door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Het betreft een gebouw en terreininrichting gelegen op het Sluiseiland te IJmuiden (Zuidersluisweg 1 te IJmuiden) met een boekwaarde van € 587.608, een gebouw en terreininrichting gelegen aan de Pistoolhaven/Markweg 200 te Rotterdam - Europoort met een boekwaarde van € 1.951.021 en een gebouw aan de Zandvlietweg te Antwerpen met een boekwaarde van € 109.155.

Deze door Nederlands Loodswezen B.V. gestichte gebouwen behoren economisch aan Nederlands Loodswezen B.V. toe.

Het huurcontract van de grond gelegen op het Sluiseiland te IJmuiden (Zuidersluisweg 1 te IJmuiden) is ingegaan in 1988 met een wijziging in 2015 en heeft een looptijd van telkenmale 12 maanden, die jaarlijks stilzwijgend kan worden verlengd. De huurovereenkomst bevat geen bepalingen inzake een vergoeding voor Nederlands Loodswezen B.V. bij opzegging van de huur door één der partijen. Nederlands Loodswezen B.V. heeft geen intentie dit huurcontract te beëindigen.

(2) FINANCIËLE VASTE ACTIVA

De specificatie en het verloop over 2018 en 2017 van de financiële vaste activa was als volgt:

Specificatie financiële vaste activa	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Deelneming in groepsmaatschappijen	360	351
Financiële instrumenten	5	11
Stand per 31 december	365	362
Verloop financiële vaste activa in 2018:	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	362	360
Waarde wijziging financiële instrumenten	-6	-8
Wijziging vermogenswaarde deelneming KCLW	9	10
Stand per 31 december	365	362

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 2018 was als volgt:	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Boekwaarde per 1 januari	352	341
Waardemutatie boekjaar (resultaat)	8	11
Boekwaarde per 31 december	360	352

FINANCIËLE INSTRUMENTEN

Zoals bij de risicoparagraaf uiteengezet is maakt het Nederlands Loodswezen 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	2018	2017
Cap en floor ABN-AMRO	€ 16.150	2006-2020	5	11
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
Stand per 31 december			5	11

CAP EN FLOOR ABN-AMRO BANK

In 2004 is een langlopende lening aangegaan met de voormalige Fortis Bank, thans ABN-AMRO Bank, voor de financiering van twee SWATH-vaartuigen, die in 2005 en 2006 in gebruik zijn genomen. Deze lening 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 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)	2018	2017
Stand per 1 januari	11	19
Mutaties 2018	-6	-8
Stand per 31 december	5	11

Hiervan heeft € 3.658 een looptijd van korter dan 1 jaar.

De marktwaarde ultimo 2018 van deze rentecap bedraagt € 0 (2017: € 20) en van de rentefloor € -/-122.707 (2017: € -/-244.675).

SWAPS ABN-AMRO BANK

In 2010 is een langlopende lening voor € 44 miljoen gesloten ter financiering van de eerste twee in 2010 bestelde 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, vanaf het moment dat de vaartuigen in gebruik worden genomen en de lening geheel is opgenomen, 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 2018 bedraagt € -/-7.455.668. (2017: € -/-8.149.501).

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 de ingebruikname datum van het vaartuig, te weten 1 november 2014 en een maximum looptijd tot 1 november 2034. De marktwaarde van deze SWAP bedraagt ultimo 2018 € -/-4.287.327 (2017: € -/-4.652.307).

SWAP RABOBANK ROTTERDAM

In 2011 is een langlopende lening gesloten ter financiering van de in 2011 bestelde tenders (3 aquila-klasse / 2 stalen tenders). Deze lening is verstrekt door Rabobank Rotterdam. De totale lening bedraagt € 14,4 miljoen welke is opgenomen per 1 september 2013. Het renterisico op de lening is, vanaf het moment dat de lening is opgenomen, 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 2018 bedraagt € -/- 1.124.819 (2017: € -/- 1.280.173).

BRANDSTOFFPRIJZEN

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 2019 is het volgende verbruik ingedekt bij de Rabobank:

(in duizenden EUR)				Marktwaarde
Diesel 10 ppm:	1.440 metric ton =	1.707.840 ltr a € 442,00 per metr ton	(€ 0,3727 p/ltr)	5
Diesel 10 ppm:	1.440 metric ton =	1.707.840 ltr a € 432,00 per metr ton	(€ 0,3642 p/ltr)	20
Diesel 10 ppm:	1.440 metric ton =	1.707.840 ltr a € 436,00 per metr ton	(€ 0,3676 p/ltr)	14
Diesel 10 ppm:	1.440 metric ton =	1.707.840 ltr a € 462,25 per metr ton	(€ 0,3898 p/ltr)	-24
Diesel 10 ppm:	1.620 metric ton =	1.921.320 ltr a € 475,75 per metr ton	(€ 0,4011 p/ltr)	-49
				-37

Totaal is er 8.752.680 liter ingedekt of wel 93,32% van het totaal begroot aantal liters 2019. De afgedekte volumes en afgedekte literprijzen zijn verwerkt in de tarieven 2019, die door de ACM zijn goedgekeurd.

(3) VOORRADEN

De voorraad bestaat uit:	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Grond en hulpstoffen	2.912	2.802
Vooruitbetalingen op voorraden	88	49
Stand per 31 december	3.000	2.851

(4) VORDERINGEN EN OVERLOPENDE ACTIVA

(in duizenden EUR)	2018	2017
Handelsdebiteuren	10.592	8.895
Vorderingen overige loodsenorganisaties	26	48
Vorderingen belastingen / sociale lasten	1.410	2.065
Overlopende activa en diverse vorderingen	1.823	1.314
Stand per 31 december	13.851	12.322

DEBITEUREN

Het uitstaande bedrag aan debiteuren ultimo jaar is de som van de post openstaande debiteuren (€14.271.003) plus de nog te factureren loodsgelden (€965.530) minus de nog te factureren frequentiekorting (€-/4.644.827). De saldering van deze posten heeft plaats gevonden op debiteurenniveau. Debet saldo's per debiteur zijn verantwoord onder de kortlopende vorderingen en credit saldo's zijn verantwoord onder kortlopende schulden. 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.

VORDERINGEN BELASTINGEN / SOCIALE LASTEN

De specificatie van de vorderingen belastingen / sociale lasten is als volgt:

(in duizenden EUR)	2018	2017
Te verrekenen BTW	1.138	1.814
Af te dragen WGA Aegon	272	251
Stand per 31 december	1.410	2.065

OVERLOPENDE ACTIVA EN DIVERSE VORDERINGEN

De specificatie van de vorderingen en overlopende activa is als volgt:

(in duizenden EUR)	2018	2017
Vorderingen overige loodsenorganisaties	26	48
Te vorderen schade-uitkeringen	907	462
Totaal overige vorderingen	933	510
Overlopende activa	916	853
Stand per 31 december	1.849	1.363

(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 2018 bedraagt € 26.121.690 tegen over € 30.994.202 in 2017.

(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:

(in duizenden EUR)	2018	2017
Leningen en financieringskosten (kortlopend deel)	5.264	5.264
Crediteuren	4.326	5.452
Crediteuren loodsen	420	357
Schuld aan debiteuren inzake frequentiekorting	3.106	3.471
Te verrekenen in toekomstige tarieven	179	1.121
Schulden belastingen / sociale lasten	2.065	1.936
Reservering verlofdagen personeel	3.114	2.975
Overlopende passiva en diverse schulden	2.692	2.752
Stand per 31 december	21.166	23.328

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.

De specificatie van de schulden belastingen / sociale lasten is als volgt:

(in duizenden EUR)	2018	2017
Af te dragen loonbelasting en premieheffing	2.035	1.936
Af te dragen loonbelasting werkkostenregeling	30	0
Stand per 31 december	2.065	1.936

(7) LANGLOPENDE SCHULDEN

(in duizenden EUR)	Looptijd		Looptijd		Totaal 2018	Totaal 2017
	korter dan 1 jaar	tussen 1 en 5 jaar	langer dan 5 jaar			
Lening ABN AMRO Swaths	€ 1.133	€ 1.417	€ -	€ 2.550	€ 3.683	
Lening ABN AMRO / BNG Polaris	€ 1.100	€ 4.400	€ 9.900	€ 15.400	€ 16.500	
Financieringskosten Polaris	€ -7	€ -27	€ -60	€ -94	€ -100	
Lening ABN AMRO / BNG Pollux	€ 1.100	€ 4.400	€ 11.000	€ 16.500	€ 17.600	
Financieringskosten Pollux	€ -9	€ -38	€ -92	€ -139	€ -149	
Lening ABN AMRO / BNG Procyon	€ 1.000	€ 4.000	€ 11.000	€ 16.000	€ 17.000	
Financieringskosten Procyon	€ -9	€ -38	€ -103	€ -150	€ -160	
Lening RABOBANK tenders	€ 960	€ 3.840	€ 4.560	€ 9.360	€ 10.320	
Financieringskosten tenders	€ -4	€ -14	€ -17	€ -35	€ -38	
Totaal	€ 5.264	€ 17.939	€ 36.188	€ 59.392	€ 64.656	

De stand per :	31 december 2018	31 december 2017
Leningen korte termijn	€ 5.293	€ 5.293
Leningen lange termijn	€ 54.517	€ 59.810
Financieringskosten korte termijn	€ -29	€ -29
Financieringskosten lange termijn	€ -389	€ -418

LENING ABN AMRO SWATHS (VOORMALIG FORTIS BANK)

In 2005 is een langlopende lening met een hoofdsom van € 17.000.000 aangegaan met de voormalige Fortis Bank thans ABN-AMRO Bank voor de financiering van twee SWATH-vaartuigen, waarvan het eerste vaartuig in oktober 2005 en het tweede vaartuig in januari 2006 in gebruik is genomen. De lening is aangegaan door Nederlands Loodswezen B.V. (te dezen mede handelend namens de niet beherend vennoten van de loodsassociaties Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond/Noord en Scheldemonden) en Loodswezen Materieel B.V. Deze lening heeft een looptijd tot eind 2020.

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 scheepshypothek van € 17.000.000 op de desbetreffende schepen
- Hoofdelijke aansprakelijkheid van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.;
- Negative pledge op bestaande activa ten tijde van het afsluiten van de lening.
- Gecombineerde risicodragende vermogen van de loodsenassociaties op korte en lange termijn minimaal 28% van het balanstotaal ultimo boekjaar dient te bedragen.

Per 31 december 2018 bedraagt de totale lening € 2.550.000. Hiervan wordt € 1.133.333 binnen een jaar afgelost. Dit bedrag is onder de kortlopende schulden opgenomen.

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). 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 miljoen afgesloten voor het derde loodsvaartuig (lening III). De totale lening bedraagt daarmee € 64 miljoen. Deze leningen zijn aangegaan door Nederlands Loodswezen B.V. (te dezen mede handelend namens de loodsenassociaties Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond/Noord en Scheldemonden) en Loodswezen Materieel B.V. Van de lening is € 37 miljoen beschikbaar gesteld door BNG en € 27 miljoen door ABN-AMRO Bank. Naast de langlopende lening is door ABN AMRO Bank ook een rekening-courantfaciliteit van € 10 miljoen ter beschikking gesteld.

De leningen zijn in termijnen opgenomen afhankelijk van het bouwschema en het verloop van de betalingen aan de werf.

Lening I (Polaris) is per 31 oktober 2012 volgens schema volledig opgenomen € 22.000.000 waarvan € 1.100.000 onder de kortlopende schulden. De bijbehorende afsluit- en bereidstellingsprovisie is debet onder de langlopende leningen verantwoord. De afsluit- en bereidstellingsprovisie zal gedurende de looptijd van de lening maandelijks vrijvallen ten laste van de verlies- en winstrekening. Ultimo 2018 bedraagt het saldo aan financieringskosten Polaris € 93.422 en de totale lening € 15.400.000. Deze lening heeft een looptijd tot 2032.

Lening II (Pollux) is per 31 oktober 2013 volgens schema volledig opgenomen € 22.000.000 waarvan € 1.100.000 onder de kortlopende schulden. De bijbehorende afsluit- en bereidstellingsprovisie is debet onder de langlopende leningen verantwoord. De afsluit- en bereidstellingsprovisie zal gedurende de looptijd van de lening maandelijks vrijvallen ten laste van de verlies- en winstrekening. Ultimo 2018 bedraagt het saldo aan financieringskosten Pollux € 139.459 en de totale lening € 16.500.000. Deze lening heeft een looptijd tot 2033.

Lening III (Procyon) is per 31 oktober 2014 volgens schema volledig opgenomen € 20.000.000 waarvan € 1.000.000 onder de kortlopende schulden. De bijbehorende afsluit- en bereidstellingsprovisie is debet onder de langlopende leningen verantwoord. De afsluit- en bereidstellingsprovisie zal gedurende de looptijd van de lening maandelijks vrijvallen ten laste van de verlies- en winstrekening. Ultimo 2018 bedraagt het saldo aan financieringskosten Procyon € 150.335 en de totale lening € 16.000.000. Deze lening heeft een looptijd tot 2034.

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.;
- Negative 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.
- Garantievermogen (financiering loodsassociaties lange- en korte termijn) te allen tijde ten minste 28% van het gecorrigeerde balanstotaal bedraagt.

KREDIETFACILITEIT COÖPERATIEVE RABOBANK ROTTERDAM U.A.

In 2011 is een langlopende lening gesloten ter financiering van de in 2011 bestelde tenders (3 aquila-klasse / 2 stalen tenders). Deze lening is verstrekt door Rabobank Rotterdam. De totale lening bedraagt € 14.400.000 die per 1 september 2013 is opgenomen. De lening is aangegaan door Nederlands Loodswezen B.V. (te dezen mede handelend voor zich en als beherend vennoot van de loodsassociaties Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond/Noord en Scheldemonden) en Loodswezen Materieel B.V. Deze lening heeft een looptijd tot eind 2028. Naast de langlopende lening is ook een rekening-courantfaciliteit van € 0,5 miljoen ter beschikking gesteld.

De lening kent een aflossingstermijn van 15 jaar, ingaande vanaf 1 september 2013. De laatste aflossing vervalt in 2028. De bijbehorende afsluit- en bereidstellingsprovisie is debet onder de langlopende leningen verantwoord. De afsluit- en bereidstellingsprovisie zal gedurende de looptijd van de lening maandelijks vrijvallen ten laste van de verlies- en winstrekening. Ultimo 2018 bedraagt het saldo aan financieringskosten tenders € 34.818 en de totale lening € 9.360.000. Deze lening heeft een looptijd tot 2028.

De lening kent een variabele rente, maar deze is vanaf de datum van opname (1 september 2014) 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:

- Scheepshypothek op vijf gebouwde tenders.
- Hoofdelijke aansprakelijkheid van Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.
- Negative pledge op bestaande activa ten tijde van het afsluiten van de leningen.
- Pandrecht op de vorderingen op door de werf gegeven garanties, scheepsbouwcontracten en rechten uit verzekeringen.

(8) VOORZIENINGEN

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:	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	7.975	7.214
Bij: dotaties	2.445	2.829
Af: onttrekkingen wegens onderhoud	-2.727	-2.068
Stand per 31 december	7.693	7.975

Hiervan heeft € 2.300.000 een looptijd korter dan 1 jaar.

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. In de toenmalige financiële afspraken liep de overheid ook het feitelijke risico over de financiering van de FLO- en FLP-lasten. In 1991 zijn nieuwe financiële afspraken gemaakt tussen het Loodswezen en de overheid, waardoor het Loodswezen het feitelijke risico voor deze lasten ging lopen. Daartegenover kreeg het Loodswezen recht op de meeropbrengsten uit de loodsgeldomzet, waardoor er grosso modo een evenwicht bestond tussen de meerkosten van de FLO- en FLP-regelingen en de meeropbrengsten loodsgeldomzet. De toetreding van nieuwe deelnemers tot de FLO- en FLP-regelingen is inmiddels gestopt.

Binnen het Loodswezen is daarbij in eerste instantie de financiering op omslagbasis gehandhaafd. Het Loodswezen heeft sinds 1996 ten laste van het resultaat van de gemeenschappelijke exploitatie, naast de betaling van de uitkeringen op omslagbasis, extra storting 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 storting vaststelt, door de wetgever bestendigd. Thans is bepaald dat de ACM de opslag op de tarieven ter financiering van de FLO/FLP dient vast te stellen, met als uitgangspunt dat de omslag naar kapitaaldeckingsbasis uiterlijk in 2019 gerealiseerd moet zijn. De ACM heeft daartoe sinds 2008 besluiten genomen om deze opslag vast te stellen. Vanaf 2017 bedraagt de opslag in de tarieven voor FLO 0% en voor 2016 bedroeg dit nog 2,40%.

De opslag in de loodsgeldtarieven voor FLP wordt beheerd binnen de Stichting Beroepspensioenfonds Loodsen (BPL). De opslag in de loodsgeldtarieven voor FLO wordt beheerd binnen de balans van de gemeenschappelijke exploitatie van de loodsassociaties 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 2018 is deze door de actuaris berekend op basis van onderstaande grondslagen.

Grondslagen berekening backservice FLO:

Sterfte (voorziening): AG 2018 Prognosetafel (leeftijdscorrecties -1 / -1)

Sterfte (pensioenpremie): Conform verzekeringscontract Aegon:

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

Rente: Rentetermijnstructuur voor pensioenfondsen van DNB per 31 december 2018

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

Deelnemersbestand ontwikkeling:

- Salarisstijgingen: 2,5% per jaar
- Franchisestijging: 2,5% per jaar
- Indexatie FLO rechten: 2,5% per jaar
- Stijging ZVW premie: 2,5% per jaar

Opslagen (voorziening):

- 1,5% excasso
- 0,5% uitkeringsmodaliteit

Opslagen (pensioenpremie): Hiervoor is aangesloten bij de oplossingen die Aegon hanteert in het verzekeringscontract:

- 0,50% uitkeringsmodaliteit
- 1,00% i.v.m. extra uitkering van 2 maanden bij overlijden na pensionering (alleen op OP)
- 53,44% rentestand correctie (wijziging per 1/1/2018 van 37,30% naar 53,44% meegenomen)
- 1,50% excasso
- 3,25% administratie (van bruto)
- 3,45% pvi (van bruto)
- 0,75% opslag individuele uitgaande waardeoverdracht

Blijfkans: 100%

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

Egalisatiefonds FLO	2018	2017
Het verloop van de voorziening egalisatieoplossing FLO is als volgt:		
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	8.854	11.633
Af: uitkeringen	-2.463	-2.779
Af: vrijval FLO	0	0
Bij: dotatie 0,00% respectievelijk 0,00% omzet	0	0
Af: rente	-24	0
Stand per 31 december	6.367	8.854
Backservice FLO	31	31
(in duizenden EUR)		
Stand egalisatiefonds FLO	6.367	8.854
Benodigde backservice koopsom	5.630	8.144
Verschil	737	710

De backservice FLO heeft voor € 2.169.000 een looptijd korter dan 1 jaar. Het resterende bedrag van € 4.197.750 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.

Tot en met 2015 was er sprake van een situatie waarbij de in het egalisatiefonds FLO aanwezige middelen lager waren dan de benodigde backservice.

Vanaf eind 2016 zijn de in het egalisatiefonds FLO aanwezig middelen hoger dan de benodigde backservice, waardoor de backservice thans kapitaal gedekt is. Hiermee is voldaan aan de eisen uit de Loodsenwet dat de kapitaaldekking van de FLO uiterlijk in 2019 gerealiseerd dient te zijn. De opslag voor FLO op de loodsgeldtarieven is per 2017 door de ACM op 0% vastgesteld.

De FLO uitkeringen lopen tot en met 2025. Het thans bestaande positieve saldo van € 737.432 kan tot en met 2025 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. De wijze waarop met het nu berekende overschot moet worden omgegaan is onderwerp van toekomstig overleg met - en besluitvorming van - de ACM en/of het ministerie van IenW. Zolang er onzekerheid bestaat over de exacte omvang van het saldo en de wijze waarop hiermee in de toekomst moet worden omgegaan is dit saldo - als onderdeel van het egalisatiefonds FLO - opgenomen in deze balans onder de voorzieningen.

VOORZIENING NIEUWE UITTREDEREGELING CONTINU PERSONEEL (NUR)

In 2013 is met de vakorganisaties een nieuwe uittrede regeling voor medewerkers werkzaam in de continudienst overeengekomen. Deze regeling houdt in dat medewerkers in een continufunctie onder bepaalde voorwaarden gefaseerd naar hun pensioen kunnen afbouwen met een aanvulling van de werkgever. Met de nieuwe regeling geeft het Loodswezen invulling aan het Kabinetsbeleid dat werknemers langer moeten doorwerken en wordt beoogd dit op een sociaal verantwoorde en veilige wijze in te vullen.

De voorziening voor de nieuwe uittrede regeling wordt actuarieel berekend.

Voor de waardering van de voorziening NUR wordt een inschatting gemaakt voor de kans dat een medewerker deelneemt. Loodswezen heeft hiervoor een 3-tal scenario's opgesteld. Deze scenario's zijn gebaseerd op historische gegevens, waarbij ook onzekerheid is rondom medewerkers die nog geen keuze hebben gemaakt en daarmee niet (meer) voor de maximale looptijd gebruik kunnen maken van de regeling. Het meest positieve en daarmee prudente scenario (dat deze medewerkers nog gebruik gaan maken) is verwerkt in de jaarrekening. Het verschil tussen het meest positieve en meest negatieve scenario bedraagt € 520.000 en is de schattingonzekerheid die deze post met zich mee brengt.

Medewerkers kunnen – binnen de voorwaarden van de regeling – zelf het moment waarop men gebruik van de regeling maakt, kiezen. Hiervoor geldt een minimale leeftijd van 57 jaar. De benodigde voorziening wordt opgebouwd in 20 jaar, voorafgaande aan een richtleeftijd van 59 jaar. In de berekening zijn verder de volgende grondslagen zijn gehanteerd:

Grondslagen berekening backservice NUR:

Sterfte: AG 2018 Prognosetafel (leeftijdscorrecties: -1/-1)

Rente: 1,13% (benadering marktrente AA+ bedrijfsobligaties per einde 2018 op basis van een duratie van 7 jaar)

Ontwikkeling deelnemersbestand:

- Salarisstijgingen 2,5% per jaar
- Indexatie loonaanvullingen: 2,5% per jaar
- 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%

Opslagen op de voorziening: 0,5% uitkeringsmodaliteit

Opslagen werkgeverslasten:

	Loodsdienst coördinator	Varend personeel	Gemaximeerd of excedent
Opslag			
IWA/WGA excedent	3,48	3,48	excedent
Premie sectorfonds (WGF)	1,84	1,38	gemaximeerd
WAO/WIA basis	6,77	6,77	gemaximeerd
WGA aanvulling	0,54	0,54	gemaximeerd
WGA Eigen Risico	0,72	0,72	gemaximeerd
WW-AWF	2,85	2,85	gemaximeerd
ZWW	6,9	6,9	gemaximeerd
Eindtotaal	23,1	22,64	
Totaal gemaximeerd	19,62%	19,16%	
Totaal excedent	3,48%	3,48%	
Totaal	23,10%	22,64%	

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

**Het verloop van de voorziening nieuwe uittrede regeling continu
personeel:**

	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	13.510	12.859
Bij: dotatie voorziening nieuwe uittrede regeling continu personeel	1.068	1.074
Af: uitkeringen	-808	-451
Wijziging actuariële veronderstellingen	-452	-95
Bij: rentetoevoeging	127	125
Stand per 31 december	13.445	13.512

VOORZIENING PERSONEELSBELONING LANGE TERMIJN

Voor de in het vooruitzicht gestelde jubileumuitkeringen van medewerkers van Nederlands Loodswezen B.V. 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. Hierbij wordt ook rekening gehouden met carrièrestijgingen, ontslagkansen en invalideringskansen. Voor het berekenen van de contante waarde van de toekomstige jubileum uitkeringen wordt een rentevoet van 1,45% (gebaseerd op een duration van 12) gehanteerd.

Het verloop van de voorziening personeelsbeloning lange termijn is als

volgt:	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Stand per 1 januari	718	551
Opbouwlasten	42	184
Uitkeringen in boekjaar	-38	-14
Interestlasten	11	8
Actuariële winsten	5	-11
Stand per 31 december	738	718

De voorziening heeft betrekking op jubileumuitkeringen en heeft overwegend een langlopend karakter.

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 € 259.288. 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	Financiering	Totaal
(in duizenden EUR)	korte termijn	lange termijn	2018
Stand per 1 januari 2018	11.793	50.338	62.131
Uitbetaalde winstuitkering vorig boekjaar	-9.742	0	-9.742
Uitbetaald verlof tegoed loodsen vorig jaar	-2.051	0	-2.051
In-/uittredingen loodsen (per saldo storting kapitaal)	0	-500	-500
Vooruitstortingen kapitaal loodsen	0	0	0
Inbreng NLBV	0	0	0
Nog niet uitgekeerd verlof tegoed loodsen	2.544	0	2.544
Nog te betalen winstuitkering huidig boekjaar	9.870	0	9.870
Resultaat boekjaar verwerkt in overige reserves	0	-87	-87
Correctie Capital base verwerkt in overige reserves	0	-260	-260
Stand per 31 december 2018	12.414	49.491	61.905

(10) OPBRENGSTEN EXPLOITATIEREKENING

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit levering van diensten en gerealiseerde projectopbrengsten uit hoofde van onderhanden projecten onder aftrek van kortingen en dergelijke en van over de omzet geheven belastingen en na eliminatie van transacties binnen de groep.

Opbrengsten exploitatierekening	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Opbrengst S en T-loodsgeld	184.954	178.662
Bijzondere factoren en reizen	2.035	1.832
Frequentiekorting	-16.466	-16.730
Totaal opbrengst loodsgeld Nederlandse havens	170.523	163.764
Opbrengst forfaits (excl. afbestellingen)	443	483
Opbrengst afbestellingen	332	276
Opbrengst heli	2.188	2.317
Totaal loodsvergoedingen Nederlandse havens	2.963	3.076
Betalingskorting automatische incasso	-808	-778
Effecten verrekeningen andere jaren	-720	-715
Totaal opbrengst loodsgelden Nederlandse havens	171.958	165.347
Loodsgeldtarieven Scheldevaart	32.255	30.909
Loodsvergoedingen Scheldevaart	143	182
Bijpassing voorcalculatorisch tekort Scheldevaart	3.671	3.268
Totaal opbrengsten Scheldevaart	36.069	34.359
Opbrengst overige tarieven	92	87
Opbrengst overige inkomsten	580	620
Totaal opbrengsten exploitatierekening	208.699	200.413

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.

EFFECTEN VERREKENINGEN ANDERE BOEKJAREN

In de resultatenrekening zijn de volgende verrekeningen opgenomen:

Overzicht verrekeningen andere jaren

Overzicht verrekeningen andere jaren

(in duizenden EUR)	2018	2017
Te verrekenen investeringen 2018 resp 2017	1.047	1.004
Vrijval verrekening kosten investeringen 2016 resp 2015	-521	-604
Verrekening herzien tariefbesluit 2014 en 2015	194	314
Uitbetaalde claims 2014 - 2015	-1.662	-376
Te verwerken in tarieven 2019 - 2020	1.662	376
Stand per 31 december	720	714

TE VERREKENEN INVESTERINGEN 2018 RESP. 2017

In de Loodsenwet 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. Het Loodswezen heeft met de ACM afspraken gemaakt over de wijze van verrekening.

De definitieve verrekening over 2018 is pas bekend in 2019 en zal worden verrekend in de tarieven van 2020.

Het bedrag over 2018 bedraagt € 1.047.000 aan verrekening investeringen en dient te worden terug betaald. Deze is ten laste van 2018 gekomen en wordt in de tarieven 2020 verwerkt. Over 2017 moest € 1.004.000 terugbetaald moeten worden; dit is in de tarieven 2019 verwerkt.

Nog te verreken bedrag per 31 december	Tariefvoorstel	Realisatie	
(in duizenden EUR)	2018	2018	Vershil
Afschrijvingen	13.459	12.822	-637
Vermogensvergoedingen	6.627	6.259	-368
Boekwinsten en -verliezen	0	37	37
Subtotaal	20.086	19.118	-968
Rente vergoeding			-79
			-1.047

VRIJVAL VERREKENINGEN KOSTEN INVESTERINGEN 2016 RESP. 2015

Na afloop van het boekjaar wordt het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde bedragen (afschrijving en vermogensvergoeding) van de investeringen berekend. Dit moet in de tarieven van het opvolgende jaar verwerkt worden. Over 2016 moest € 521.000 terugbetaald worden. Dit is in mindering op de vastgestelde loodsgeldtarieven 2018 gekomen, maar was reeds als bate in de jaarrekening 2016 genomen. Over 2015 moest er € 604.000 aan verrekening investeringen terugbetaald worden. Dit is in de vastgestelde loodsgeldtarieven 2017 verwerkt.

VERREKENINGEN VANWEGE HERZIENE TARIEFBESLUITEN 2014 EN 2015

In december 2015 zijn – als uitvloeisel van een uitspraak van het CBb in beroep tegen het Tariefbesluit 2014 en een beslissing op bezwaar van de ACM tegen het Tariefbesluit 2015 nieuwe tariefbesluiten 2014 en 2015 door de ACM genomen. De per afnemer te berekenen tarieven wijzigen hierdoor t.o.v. de oorspronkelijk vastgestelde tarieven. Het macro inkomsten niveau het Loodswezen over deze jaren wijzigt niet. In de besluiten van de ACM is opgenomen dat eventuele claims van individuele afnemers die gehonoreerd dienen te worden (generiek) kunnen worden verrekend in toekomstige tarieven. Dit is ook vastgelegd in de meerjaren afspraken tussen de ACM en het Loodswezen.

Gezien deze bepalingen is de omzet 2014 en 2015 gebaseerd op de in rekening gebrachte tarieven volgens de oorspronkelijke tariefbesluiten en is er geen voorziening getroffen voor eventuele verrekeningen. In 2018 is € 1.662.425 terugbetaald aan een afnemers vanwege claims over 2014 en 2015. Dit bedrag is voor € 1.022.792 als verrekening verwerkt in de door de ACM vastgestelde tarieven 2019 en zal voor € 639.633 worden verwerkt in de nog vast te stellen tarieven 2020.

BIJPASSING VOORCALCULATORISCH TEKORT SCHELDEVAART BOEKJAAR 2018 VANUIT HET VLAAMSE GEWEST EN ONDERLINGE KOSTENVERREKENING MET HET VLAAMS LOODSWEZEN

Op 24 december 2015 is een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest ondertekend. De nieuwe Samenwerkingsovereenkomst geldt vanaf 2016. Vanaf 2016 wordt het tekort op de Scheldevaart bepaald op voorcalculatie in plaats van op nacalculatie en wordt gebaseerd op het Nederlandse all-in bruguurtarief i.p.v. het Vlaamse all-in bruguurtarief. Zodoende wordt jaarlijks een Tariefmutatievoorstel voor de Scheldevaart opgesteld en ingediend bij de bevoegde Vlaamse Minister, die de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart vaststelt. Net als bij het tariefvoorstel voor de Nederlandse wetschepen wordt het aantal te loodsen scheepsreizen geraamd door een externe partij. Het Tariefmutatievoorstel moet vervolgens worden gevalideerd door een externe accountant (de Auditor).

Het begrote exploitatietekort op de Scheldevaart van het Nederlands Loodswezen voor boekjaar 2018 is € 3.671.066. Het bedrag voor 2018 in het kader van de bijpassing van aldus € 3.671.066 is door het Vlaamse Gewest geheel in 2018 betaald en in deze jaarrekening verantwoord. Het bedrag van het te ontvangen begrote tekort is opgenomen onder de post "Bijpassing voorcalculatorisch tekort Scheldevaart" onder de netto omzet.

De kostenverrekeningen met DAB Loodswezen (de Vlaamse loodsdienst) zijn opgenomen onder de posten "Vergoeding inzet loodsen" en "Overige bedrijfskosten". Dit betreft een te ontvangen bedrag van € 487.484. Daarmee is in totaal vanuit het Vlaamse Gewest aan het Nederlands Loodswezen € 4.158.550 betaald in 2018.

(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 2018

		Basistarief	Weging	Basistarief	Uurtarief
		2003		2003	2018
Index cao-lonen CBS		106,9		106,9	109,2
		feb. 2002		feb. 2002	feb. 2017
	Scheepsklasse 1	€ 40,40	1	€ 40,40	€ 52,57
	Scheepsklasse 2	€ 65,70	1	€ 65,70	€ 85,50
	Scheepsklasse 3	€ 90,80	1	€ 90,80	€ 118,15
Directe loodsuren	Scheepsklasse 4	€ 115,85	1	€ 115,85	€ 150,76
	Scheepsklasse 5	€ 140,66	1	€ 140,66	€ 183,05
	Scheepsklasse 6	€ 165,61	1	€ 165,61	€ 215,52
	Scheepsklasse 7	€ 191,99	1	€ 191,99	€ 249,84
	Scheepsklasse 8	€ 218,56	1	€ 218,56	€ 284,43
	Scheepsklasse 9	€ 244,33	1	€ 244,33	€ 317,96
	Indirect productieve loodstaken (IPL)	€ 91,14	1	€ 91,14	€ 118,59
Indirecte loodsuren	Reizen en wachten tussen loodsreizen	€ 91,14	0,667	€ 60,76	€ 79,08
	Beschikbaarheidsuren	€ 91,14	0,333	€ 30,38	€ 39,52

De arbeidsvergoeding op basis van bovenstaande uurtarieven is als volgt:

Arbeidsvergoeding registerloodsen	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Arbeidsvergoeding directe loodsuren	45.647	43.509
Arbeidsvergoeding indirecte loodsuren	48.748	48.505
Afrekening Samenwerking Vlaams Loodswezen	-95	-103
Externe projecten	274	246
Totaal	94.574	92.157

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	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Vaartuigen	22.352	20.832
Afrekening samenwerking	-637	-224
Opbrengst vervoer personen en goederen	-72	-113
Subtotaal vaartuigen	21.643	20.495
Kosten technische dienst	1.585	1.491
Kosten ligplaatsen en ov oper. locaties	1.439	1.448
Kosten bemanning vaartuigen (incl. NUR)	23.814	23.212
Kosten helikopter (incl. helivelden)	4.172	4.725
Overige vervoerskosten	9.668	9.396
Subtotaal beloodsen	40.678	40.272
Kosten planning	4.733	4.387
Afrekening samenwerking	51	100
Subtotaal planning	4.784	4.487
Totaal	67.105	65.254

(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	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Kosten regionale ICT-systemen	2.789	2.707
Algemene regionale kosten	7.893	7.661
Afrekening samenwerking	193	-738
Subtotaal algemene regionale kosten	8.086	6.923
Totaal	10.875	9.630

De regionale ICT-kosten bestaan uit de kosten voor regionale planning en inzetsystemen SPIL, 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)	2018	2017
Kosten research & development	111	122
Overige kosten t.b.v. loodsen	2.053	2.113
Kosten personeel wal	3.501	3.359
Huisvesting regiokantoren	911	930
Kantoorkosten	349	374
Overige bedrijfskosten	968	763
Totaal	7.893	7.661

(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	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Kosten landelijke ICT-systemen	3.267	3.024
Algemene landelijke kosten	10.573	10.852
Doorberekende kosten toezichthouder ACM	162	268
Totaal	14.002	14.144

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 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)	2018	2017
Kosten personeel wal	8.199	8.662
Huisvesting kantoor	382	421
Kantoorkosten	187	204
Overige bedrijfskosten	1.805	1.565
Totaal	10.573	10.852

(15) PUBLIEKRECHTELIJKE BEROEPSORGANISATIE

De kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie bestaan uit de kosten Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) en kosten Regionale Loodsencorporaties (RLC's). De werkelijke kosten voor 2018 zijn als volgt:

Kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Kosten NLC	1.363	1.249
Kosten RLC	272	361
Subtotaal	1.635	1.610
Kosten opleidingen/ STODEL	3.092	2.856
Totaal	4.727	4.466

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	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Materiële vaste activa	7.690	8.098
Overige vermogenskosten	902	849
Totaal	8.592	8.947

Voor de periode 2017-2019 is het WACC percentage vastgesteld op 6,3%.

(17) AFSCHRIJVINGEN

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

Afschrijvingen materiële vaste activa	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Afschrijvingskosten reddingsmiddelen varende dienst	14	9
Afschrijvingskosten vaartuigen	11.237	10.884
Afschrijvingskosten opleidingsmiddelen	181	159
Afschrijvingskosten overige kosten tbv loodsen	660	711
Afschrijvingskosten operationele huisvesting	434	466
Afschrijvingskosten automatisering	2.167	2.131
Afschrijvingskosten huisvesting	587	588
Afschrijvingskosten kantoor	104	99
Totaal	15.384	15.047

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

(18) REGISTERLOODSEN

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

	2018	2017
Noord	19	17
Amsterdam-IJmond	59	63
Rotterdam-Rijnmond	205	206
Scheldemonden	154	156
Totaal	437	442

(19) PERSONEELSBESTAND

Het personeelsbestand in fte, dat in dienst is van NLBV, NLC en Stodel, was ultimo 2018 415,75 FTE en ultimo 2017 414,48 FTE. In 2018 was het gemiddelde 414,70 FTE (2017: 415,89 FTE). Dit is exclusief uitzendkrachten. Indien hiermee rekening wordt gehouden, leidt dit tot het onderstaande overzicht:

	2018	2017
Gemiddeld aantal werknemers in dienst	414,70	415,89
Gemiddeld aantal uitzendkrachten op jaarbasis	37,46	37,53
Totaal gemiddeld aantal personen werkzaam	452,16	453,42

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 social lasten personeel opgenomen:

Lonen en sociale lasten personeel	2018	2017
(in duizenden EUR)		
Loonkosten ondersteunend personeel	28.943	28.163
Sociale lasten ondersteunend personeel	4.629	4.226
Pensioenpremies ondersteunend personeel	4.991	4.809
Kosten nieuwe uittrederegeling (NUR)	616	978
Totaal	39.179	38.177

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^e maand en vakantietoeslag, rekening houdend met het fiscale maximum van € 105.075.
- De pensioengrondslag is het pensioengevend salaris minus een franchise die voor 2018 € 13.344 bedraagt.
- De jaarlijkse opbouw van het ouderdomspensioen bedraagt 1,875% van de pensioengrondslag, gebaseerd op een pensioenleeftijd van 67 jaar, conform het fiscale maximum; de jaarlijkse opbouw van het nabestaandepensioen bedraagt 1,3125% van de pensioengrondslag.

De uitvoering van de pensioenregeling werd tot en met 2015 verzorgd door Stichting Pensioenfonds Loodswezen. Deze stichting heeft een overeenkomst afgesloten met een pensioenverzekeraar om de regeling via een zogenoemd garantiecontract te herverzekeren.

Per 1 januari 2016 is de Stichting Pensioenfonds Loodswezen in liquidatie gegaan en is de overeenkomst tussen de stichting en de pensioenverzekeraar rechtstreeks overgenomen door Nederlands Loodswezen B.V. en drie andere organisatie behorende tot het Nederlands Loodswezen die werknemers in dienst hebben die deelnemer aan de betreffende pensioenregeling zijn.

De premie is bepaald conform de tussen Nederlands Loodswezen B.V. en de pensioenverzekeraar afgesloten verzekeringsovereenkomst. Na het betalen van de premie heeft Nederlands Loodswezen B.V. geheel aan haar verplichtingen voldaan en berust het actuariële en beleggingsrisico voor de pensioenregeling op grond van de verzekeringsovereenkomst in zijn geheel bij de pensioenverzekeraar en loopt Nederlands Loodswezen B.V. geen negatief of positief risico meer ten aanzien van de pensioenregeling.

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.

PENSIOENPREMIES LOODSEN

De pensioenpremie voor de registerloodsen op grond van de Pensioenverordening voor registerloodsen en het Pensioenreglement van Stichting Beroepspensioenfonds Loodsen is een verplichting van de individuele registerloodsen. Deze dient te worden voldaan uit de uurtarieven zoals opgenomen onder de post arbeidsvergoeding en is derhalve niet als afzonderlijke post in deze jaarrekening opgenomen.

(21) WET NORMERING TOPINKOMENS

De Wet Normering Topinkomens is van toepassing op een aantal organisaties van het 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. Het Loodswezen heeft ervoor gekozen deze cijfers op haar website te publiceren. Voor de WNT wordt verwezen naar onze website: 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)	2018	2017
Controle van de jaarrekening	200	173
Andere controlediensten	91	38
Subtotaal controle	291	211
Andere niet-controlewerkzaamheden	88	26
Totaal honoraria accountant	379	237

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 31-12-2018

(in duizenden EUR)	Looptijd korter dan 1 jaar	Looptijd tussen 1 en 5 jaar	Looptijd langer dan 5 jaar	Totaal
Heli	3.297	1.649	0	4.946
Datacenter/Outsourcing	1.509	1.531	0	3.040
Huurovereenkomsten	608	1.548	2.548	4.704
Nieuwbouw schepen	1.704	1.704	0	3.408
Overige overeenkomsten	410	294	0	704
Licentieovereenkomsten	251	3	0	254
Onderhoudscontracten	340	13	0	353
Totaal licentieovereenkomsten	591	16	0	607
Lease auto's	784	1.090	0	1.874
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	32	84	0	116
Totaal leaseverplichtingen	816	1.174	0	1.990
Totaal	8.935	7.916	2.548	19.399

Het 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 GIJFERS 2017:

Huur- en leaseverplichtingen per 31-12-2017

(in duizenden EUR)	Looptijd korter dan 1 jaar	Looptijd tussen 1 en 5 jaar	Looptijd langer dan 5 jaar	Totaal
Heli	3.232	4.848	0	8.081
Datacenter/Outsourcing	1.757	101	0	1.857
Huurovereenkomsten	527	1.634	2.857	5.018
Nieuwbouw schepen	2.130	0	0	2.130
Overige overeenkomsten	403	47	0	450
Licentieovereenkomsten	113	2	0	115
Onderhoudscontracten	205	46	0	251
Totaal licentieovereenkomsten	318	48	0	366
Lease auto's	771	1.224	0	1.995
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	32	116	0	147
Totaal leaseverplichtingen	802	1.340	0	2.143
Totaal	9.170	8.018	2.857	20.044

Gedurende het verslagjaar zijn in de verlies en winstrekening verwerkt:

(in duizenden EUR)	2018
Heli	3.297
Datacenter/Outsourcing	1.874
Nieuwbouw schepen	0
Huurovereenkomsten	525
Licentieovereenkomsten	538
Onderhoudscontracten	706
Lease auto's	597
Kopieermachines Canon 2017 - 2022	50
Kopieermachines Xerox 2013 - 2016	0
Totaal	7.587

BANKGARANTIES

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

KREDIETFACILITEITEN

Voor de financiering van de in 2010 en 2011 bestelde nieuwe loodsvaartuigen is er met ABN-AMRO Bank en BNG een lange termijnlening overeengekomen van € 64 miljoen, die geheel is opgenomen. Voor deze lening is een aantal zekerheden gegeven, die zijn toegelicht bij de post langlopende leningen. Ook is met ABN-AMRO Bank een rekening-courantkredietfaciliteit 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 2018 geen gebruik gemaakt van deze faciliteit. De bereidstellingsprovisie voor de kredietfaciliteit bedraagt 0,10% per kwartaal.

Voor de financiering van de in 2011 bestelde nieuwe aluminium en stalen tenders is met Rabobank Rotterdam een lange termijn lening overeengekomen van maximaal € 16 miljoen. Hiervan is € 14,4 miljoen opgenomen. Tevens 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 2018 geen gebruik gemaakt van deze faciliteit.

PENSIOENEN

Ter financiering van de pensioenverplichtingen van de medewerkers in dienst van Nederlands Loodswezen B.V. en drie andere organisaties gelieerd aan het Nederlands Loodswezen werd tussen deze organisaties en Stichting Pensioenfonds Loodswezen een overeenkomst afgesloten met een looptijd van 5 jaar, ingaand per 2005. Stichting Pensioenfonds Loodswezen heeft dit herv verzekerd bij een pensioenverzekeraar. In 2010 heeft Stichting Pensioenfonds Loodswezen een nieuwe overeenkomst afgesloten met een andere pensioenverzekeraar met een looptijd van 5 jaar (tot en met 2014). Eind 2014 is een nieuw contract afgesloten met de verzekeraar met een looptijd van 5 jaar (2015-2019).

De Stichting Pensioenfonds Loodswezen is per 6 februari 2017 beëindigd. De overeenkomst tussen de stichting en de pensioenverzekeraar is in 2016 voor de resterende looptijd tot en met 2019 rechtstreeks overgenomen door Nederlands Loodswezen B.V. en drie andere organisaties gelieerd aan het Nederlands Loodswezen die werknemers in dienst hebben die deelnemer zijn aan de betreffende pensioenregeling. 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 € 6,2 miljoen per jaar.

De pensioenpremie voor de registerloodsen op grond van de Pensioenverordening voor registerloodsen en het Pensioenreglement van Stichting Beroepspensioenfonds Loodsen is een verplichting van de individuele registerloodsen en geen verplichting van enige organisatie van het Loodswezen.

(24) FISCALE POSITIE

De loodsenassociaties 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 loodsenassociaties wordt het resultaat toegerekend aan de afzonderlijke loodsenassociaties 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 winsttoogmerk 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 2018 is opgenomen.

Hoek van Holland, 14 mei 2019

Namens de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie

J.B. Mulder

Voorzitter

Namens Nederlands Loodswezen B.V.

J.W. Bentinck

Directeur

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie

VERKLARING OVER HET PUBLIEK JAARVERSLAG VAN NEDERLANDS LOODSWEZEN 2018

Ons oordeel

Wij hebben de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2018, zoals opgenomen op pagina 66 t/m 117 gecontroleerd. Het jaarverslag ziet toe op de gemeenschappelijke financiële verantwoording van het Nederlands Loodswezen en omvat de financiële verantwoording van onderstaande entiteiten:

- 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 loodsenassociaties.
- Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond.
- Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond/Noord.
- Loodsenassociatie Scheldemonden.
- Loodswezen Materieel B.V.

Naar ons oordeel geeft de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het gemeenschappelijke vermogen van de hierboven opgesomde entiteiten op 31 december 2018 en van het resultaat over 2018 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 Kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2016-2018, 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).

De jaarrekening bestaat uit:

1. Het overzicht vermogen per 31 december 2018.

2. De exploitatierekening over 2018.

3. Het kasstroomoverzicht van de middelen 2018.

4. De toelichting op het vermogen en de exploitatierekening, met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

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 jaarverslag".

Wij zijn onafhankelijk van het Nederlands Loodswezen 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.

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 2 t/m 65)
- 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 algemene raad 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 2016-2018, 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 het Nederlands Loodswezen 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 het Nederlands Loodswezen te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De algemene raad moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of het Nederlands Loodswezen haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De algemene raad is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van het Nederlands Loodswezen.

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 het Nederlands Loodswezen.
- 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 gerede twijfel zou kunnen bestaan of het Nederlands Loodswezen 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, 17 mei 2019

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: drs. R. Nolte RA

BIJLAGE 1

BESCHRIJVING

MATERIËLE

ONDERWERPEN

Onderstaand zijn de materiële onderwerpen weergegeven, zoals benoemd in hoofdstuk 5, Stakeholdermanagement. Het schema 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)
Kwaliteit van de dienstverlening	Kwaliteit van de dienstverlening	<ul style="list-style-type: none"> - Non-conformities ISPO / ISO* - Aantal ingediende klachten (incl. eventuele sancties)* - # ervaringsjaren loodsen** - IAD-meldingen (per categorie) - % realisatie tijdigheid aan boord t.o.v. ACM-norm (per regio) - Gemiddeld aantal dagen factuur verstuurd (tijdigheid facturatie) - # creditnota's verstuurd (juistheid facturatie) - Incassotermijn (aantal dagen) - Resultaat loodsentevredenheidsonderzoek (cijfer)*
Ketensamenwerking	Het Loodswezen in de keten	Kwalitatief (selectie overzicht van samenwerkingen op internationaal, nationaal en regionaal niveau)
Vlootconfiguratie	De vloot en het belang van duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - # stationsschepen - # swath vaartuigen - # Tenders - Gemiddelde leeftijd stationsschepen - Gemiddelde leeftijd swath-vaartuigen - Gemiddelde leeftijd tenders - # green passport certificering - Onderhoud (kwalitatief)
Klanttevredenheid	Ervaring van de dienstverlening	Tevredenheid volgens KTO (cijfer)*
Visie op de toekomst	Trends en ontwikkelingen	Kwalitatief
Training en opleidingen	Training en opleiding	<ul style="list-style-type: none"> - Opleidingskosten per medewerker (NLBV) - # uren besteed aan beroepsontwikkeling loodsen* - # studenten begonnen - # studenten geslaagd - # studenten deelgenomen aan het examen
Innovatie	De vloot en het belang van duurzaamheid Het Loodswezen in de keten	# Gerealiseerde projecten
Tariefstabiliteit en ontwikkeling	Tarieven en ontwikkeling	Tarieven en ontwikkeling
(Cyber)security	Cybersecurity en informatiebeveiliging	# Datalekken*
Veiligheid en gezondheid	Veiligheid en gezondheid	<ul style="list-style-type: none"> - # Interne incidenten met letsel* <ul style="list-style-type: none"> • - % ziekteverzuim continu-medewerkers* - % ziekteverzuim niet-continu-medewerkers* - % ziekteverzuim loodsen* - Cijfer medewerkerstevredenheid algemeen* - Cijfer medewerkerstevredenheid aandacht voor veiligheid*
Stakeholdermanagement en communicatie	Stakeholdermanagement	Kwalitatief
Emissies	De vloot en het belang van duurzaamheid	CO ₂ -uitstoot (totaal, scope 1, scope 2; kg)*

* Deze indicatoren zijn gebaseerd op de GRI Standards.

** # = aantal

