



KWALITEITS- VERANTWOORDING 2024

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	2
Waardecreatiemodel	5
Prestaties en activiteiten	8
Veilig en vlot scheepvaartverkeer	9
Duurzame operatie	17
Toekomstbestendig Loodswezen	20
Nautische kennisdeling en ketenoptimalisatie	21
Betrokken en tevreden stakeholders	23
Bekwame en tevreden loodsen en werknemers	27
Opgeleide registerloodsen	30
Transparante bedrijfsvoering	32

INLEIDING

In het kader van de Wet markttoezicht registerloodsen heeft de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc) een kwaliteitsrapportage opgesteld.

DOEL EN SCOPE VAN DE KWALITEITS-RAPPORTAGE

Doel van rapportage is te voldoen aan de eisen zoals die in artikel 27j lid 2 en 3 en artikel 27 ja lid 2 van de Loodsenwet zijn verwoord (waarin tevens wordt verwezen naar artikel 27a):

ARTIKEL 27J

- Lid 2: De algemene raad draagt jaarlijks zorg voor een verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau van de diensten en taken, bedoeld in [artikel 27a](#), over het voorafgaande kalenderjaar. Voorafgaand aan de vaststelling van de verantwoording vraagt de algemene raad een zienswijze aan de besturen van de regionale loodsencorporatie, de bij ministeriële regeling aan te wijzen rechtspersonen, betrokken bij het bestuur van een of meer zeehavens, bestuursorganen belast met het nautisch beheer van een of meer zeehavens en representatieve organisaties van ondernemers in het scheepvaart- en havenbedrijf.
- Lid 3: De algemene raad zendt de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau tegelijkertijd naar de Autoriteit Consument en Markt en naar degenen die op grond van het tweede lid zijn gevraagd om een zienswijze. Daarbij is gemotiveerd welke overwegingen zijn gemaakt ten aanzien van de ingebrachte zienswijzen.

ARTIKEL 27JA

- Lid 2: Onverminderd het eerste lid zendt de algemene raad de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau, bedoeld in [artikel 27j](#), [tweede lid](#), naar Onze Minister.

ARTIKEL 27A

- De loodsgeldtarieven en de tarieven voor het verrichten van andere diensten die bij of krachtens de wet bij uitsluiting aan registerloodsen zijn opgedragen, onderscheidenlijk de vergoedingen voor de taken die bij of krachtens de wet aan de algemene raad of een regionale loodsencorporatie zijn opgedragen, worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk.

De kwaliteitsrapportage wordt opgesteld vanuit het perspectief van Nederlands Loodswezen (hierna: 'het Loodswezen'). Hieronder vallen de regio's Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden (met uitzondering van de loodsreizen die niet onder Nederlandse wetgeving vallen) met hun respectieve havens.

De gegevens die in de rapportage zijn meegenomen zijn van toepassing op het volledige kalenderjaar 2024 zoals verwoord in de Loodsenwet artikel 27j lid 2. Indien de gegevens van het volledige jaar 2024 niet beschikbaar zijn, zal dit als zodanig expliciet worden aangegeven. In het Besluit markttoezicht registerloodsen is in artikel 5.1 lid 3 de termijn voor het indienen van de kwaliteitsrapportage bepaald:

- De algemene raad zendt jaarlijks de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau, bedoeld in [artikel 27j](#), [tweede lid](#), [van de wet](#) uiterlijk 15 juli aan de Autoriteit Consument en Markt en aan Onze Minister, overeenkomstig artikel 27j, vierde lid van de wet.

Met ingang van het Tariefvoorstel 2023 is het waardecreatiemodel gebruikt als uitgangspunt voor het verantwoorden van de prestaties en activiteiten over het voorgaande jaar.

WAARDECREATIEMODEL

Het Loodswezen creëert samen met haar ketenpartners waarde. Vanaf het Tariefvoorstel 2023 maakt het Loodswezen gebruik van het waardecreatiemodel om deze waardecreatie weer te geven. Hierbij gaat het niet alleen om financiële waarden, maar ook om niet-financiële waarden. Denk bijvoorbeeld aan de waarde voor medewerkers, de maatschappij en het milieu. Het waardecreatiemodel is gebaseerd op de uitgangspunten van de International Integrated Reporting Council (IIRC). Het laat op geïntegreerde wijze zien hoe wordt omgegaan met de bronnen die nodig zijn voor de bedrijfsvoering (de zogenoemde kapitalen) en hoe dit met de strategie tot waardecreatie voor klant en maatschappij leidt. Aan de hand van de eigen Missie, Visie en Strategie van het Loodswezen en de geldende wet- en regelgeving zet het Loodswezen de beschikbare input (kapitalen) in om waarde (output) te creëren.

De missie van het Loodswezen toont de ambitie een 'kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner in de logistieke keten' te zijn. Daarnaast is ten behoeve van het publiek jaarverslag een materialiteitenmatrix opgesteld met de belangrijkste aspecten van de dienstverlening van het Loodswezen. De volgende onderwerpen zijn hierbij benoemd als de onderwerpen met het meeste belang voor stakeholders:

- Kwaliteit van de loodsdienstverlening is het belangrijkste aspect voor het leveren van de gewenste output waarden.
- Tariefstabiliteit en ontwikkeling wordt ook benoemd als materieel thema. Het tarief wordt enerzijds bepaald door het geraamd aantal scheepsreizen en daarnaast door de gemaakte kosten. Inzicht hebben in die kosten en in control zijn over kostenveranderingen is essentieel.
- Ketensamenwerking wordt als derde materiële thema benoemd. Daar het Loodswezen onderdeel is van een logistieke keten is het van belang niet alleen vanuit het perspectief van het Loodswezen te kunnen monitoren en sturen maar ook de bijdragen aan de keten te kunnen afwegen.

Wanneer we de eigenschappen en kenmerken van de loodsdienstverlening beschrijven met oog op kwaliteit van de loodsdienstverlening, wordt daar door het Loodswezen ten minste onder verstaan:

"Kwaliteit van de loodsdienstverlening is het borgen van de continuïteit en de 24/7 beschikbaarheid en tijdigheid van de loodsdienstverlening, zoals ook wettelijk van het Loodswezen wordt verlangd, waarbij er een bijdrage wordt geleverd aan een veilig, vlot en transparant scheepvaartproces. Daarbij streeft het Loodswezen naar een loodsdienstverlening die de logistieke keten versterkt. Het Loodswezen is hierin een betrouwbare partner door de inbreng van haar kennis en kunde. Hierdoor wordt, in samenwerking met de ketenpartners, continu gestreefd naar een verbetering en optimalisatie van de kwaliteit van de dienstverlening in het scheepvaartproces.

Om deze vereiste kwaliteit te kunnen leveren beschikt het Loodswezen over een hoogwaardige beroepsbeoefening waarbij de registerloodsen en ondersteunend personeel bekwaam en bevoegd hun werk uitvoeren. De loodsdienstverlening wordt uitgevoerd door een professionele en transparante organisatie, met robuuste vervoersmiddelen en moderne ICT, die compliant is met de relevante wet- en regelgeving en voorziet in de behoeften van de stakeholders."

DOELSTELLINGEN KWALITEIT 2024

Elk jaar wordt in het tariefvoorstel het voorgenomen kwaliteitsniveau opgenomen. In het Tariefvoorstel 2024 zijn de belangrijkste doelstellingen voor 2024 weergegeven:

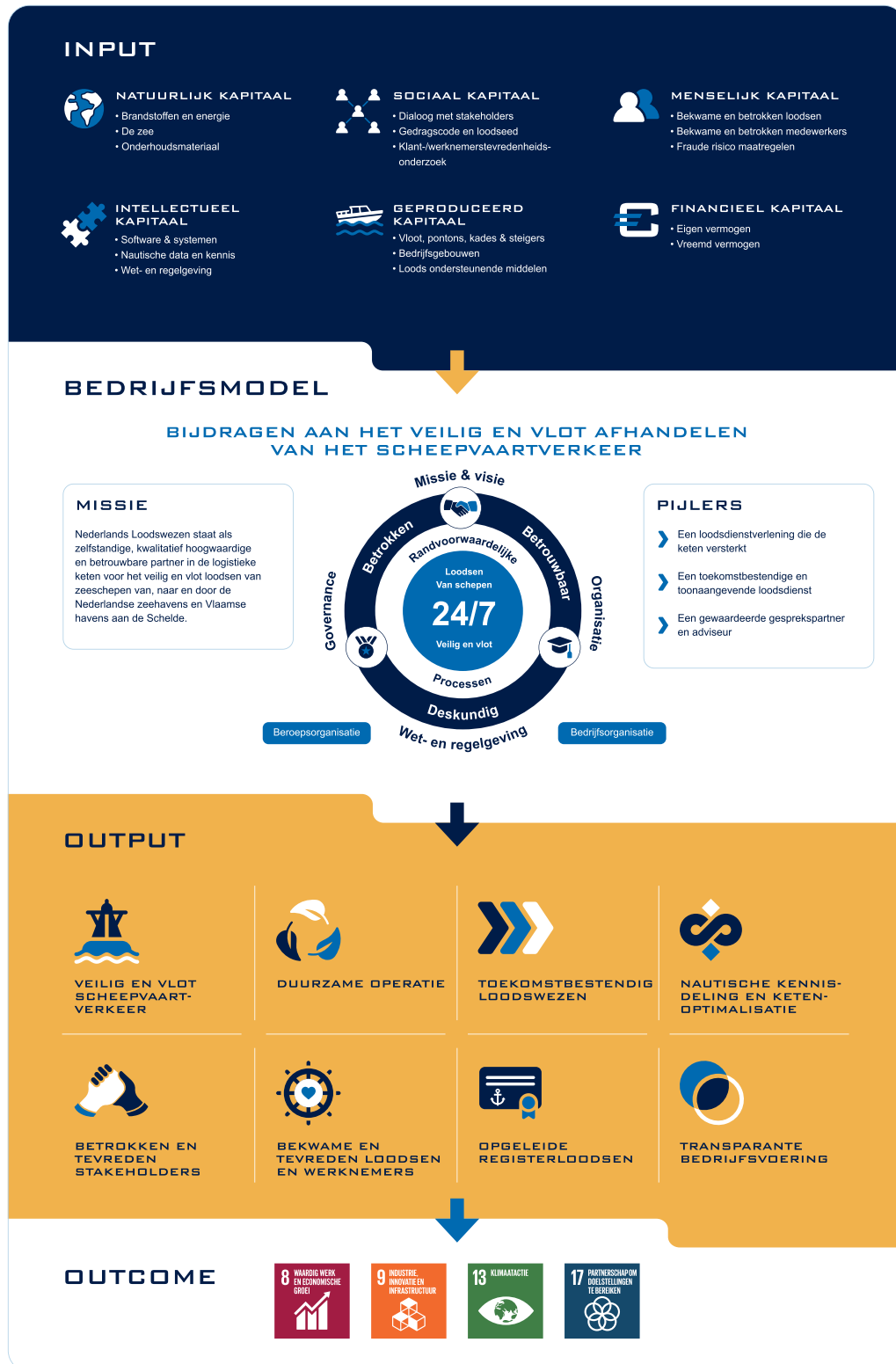
Omschrijving	Doelstelling 2024	Realisatie 2024
Tijdigheid: % loods aan boord*	96,0%	96,5%
Aantal incidenten scheepsongevallen t.o.v. 2023	Jaarlijks dalend	-/- 73%
Operationele beschikbaarheid vloot	90-92%	43-100%
Aantal klachten over dienstverlening organisatie	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen (<0,1%)	0,015%
Aantal klachten over dienstverlening loods	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen (<0,1%)	0,009%
Reductie CO ₂ emissie 2024 t.o.v. 2023	-/- 5,9%	-/- 12%
Aandeel biobrandstof t.o.v. totale brandstof	22%	22%
Overall score - klanttevredenheidsonderzoek 2024	8,0	9,0
Ziekteverzuim operationele dienst	≤ 6%	6,7%
Ziekteverzuim kantoorpersoneel	≤ 6%	6,3%
Slagingspercentage studenten OTR:MMP	80%	90%
Aantal incidenten loodsen en medewerkers met letsel	0	11
Tijdigheid versturen factuur	≤ 3 dagen	2,49 dagen
Juistheid verstuurde factuur: (percentage juiste facturen waarvoor geen creditnota is verstuurd t.o.v. totaal)	> 99,0%	99,46%

* Tijdig conform de huidige werkwijze zoals beschreven in het Tariefvoorstel 2024.

RAPPORTAGE KWALITEIT 2024

In de kwaliteitsverantwoording wordt gerapporteerd over de behaalde resultaten en activiteiten op basis van de geformuleerde outputwaarden van het Loodswezen:

WAARDECREATIEMODEL



INPUTWAARDEN

In de onderstaande tabel zijn de zes kapitalen uitgewerkt waarmee Nederlands Loodswezen waarde creëert. Ze zijn van toepassing op de bedrijfsorganisatie en de beroepsorganisatie.

NATUURLIJK KAPITAAL

Het Loodswezen maakt voor het vervoer van de registerloodsen van en naar de te loodsen schepen gebruik van taxi's, tenders, loodsvaartuigen en een helikopter. Dit vervoer zorgt voor het verbruik van brandstoffen en elektriciteit, dat CO₂-uitstoot met zich meebrengt. Om het loodsproces te versnellen en de emissie-uitstoot te verminderen kan het Loodswezen gebruik maken van de zee (stromingen en getijde). Daarnaast worden materialen gebruikt voor de bouw en het onderhouden van de vloot, zoals verf, olie, smeermiddelen en onderhoudsmateriaal. Verder wordt gebruik gemaakt van energie als walstroom, water en gas.

SOCIAAL KAPITAAL

Het Loodswezen is een partij die de keten versterkt. Daarvoor onderhouden wij goede relaties met stakeholders. Voor alle stakeholders wil het Loodswezen een integere en betrouwbare partner zijn. De resultaten van klant- en werknemers-tevredenheidonderzoek geven input voor het verbeteren van de dienstverlening, de organisatie en de opleiding. Er is een gedragscode voor het personeel en de registerloodsen leggen bij hun beëdiging een eed af waarin zij verklaren te handelen als een goed registerloods.

MENSELIJK KAPITAAL

Om de loodsdienstverlening te laten plaatsvinden dient het Loodswezen te beschikken over een formatie van loodsen. Belangrijk is dat deze formatie wordt gevormd door bekwame en betrokken loodsen, maar dat er ook een voldoende aanvoer van nieuwe loodsen is voor de toekomstbestendigheid. Naast de loodsen dient het Loodswezen ook te beschikken over bekwaam en betrokken personeel voor de opleiding- en bedrijfsvoeringstaken. Om te monitoren of de werknemers en de loodsen eerlijk handelen zijn er frauderisicomaatregelen actief.

INTELLECTUEEL KAPITAAL

Zonder nautische kennis en data kan het Loodswezen niet opereren. Loodswezen leidt registerloodsen op en er vindt continue educatie plaats om het kennisniveau van de loodsen en personeelsleden op peil te houden. Daarnaast beschikt het Loodswezen over software die wordt gebruikt om de loods te ondersteunen bij het loodsen en over systemen voor de generieke bedrijfsondersteuning. Tot slot heeft het Loodswezen te maken met wet- en regelgeving waaraan dient te worden voldaan (inclusief verordeningen).

GEPRODUCEERD KAPITAAL

Voor het transport van de loods zijn vaartuigen en een helikopter nodig. Naast deze vloot wordt gebruikgemaakt van (taxi-)auto's en openbaar vervoer voor de loodsreis. Andere vormen van geproduceerd kapitaal waar het Loodswezen gebruik van maakt, omvatten kades, steigers, pontons en bedrijfsgebouwen zoals kantoren. Ook het gebruik van (externe) opleidingsvaartuigen en simulatoren is belangrijk. Als laatste categorie gebruikt het Loodswezen communicatiehulpmiddelen (bijvoorbeeld een portofoon) en ondersteunende hulpmiddelen (zoals reddingsvesten, lesboeken, etc.)

FINANCIËEL KAPITAAL

Het Loodswezen beschikt zowel over eigen vermogen ingebracht door de loodsen als over vreemd vermogen dat is gebruikt om de activa te financieren.

OUTPUTWAARDEN

Via het bedrijfsmodel en onderliggende bedrijfsprocessen wordt output gecreëerd. Wanneer we de verwachtingen van de stakeholders ten aanzien van de dienstverlening en de invulling die het Loodswezen zelf waardevol acht bundelen, leidt dat tot acht outputwaarden:



Veilig en vlot scheepvaartverkeer

Schepen worden tijdig geloodst, zodat er een passende doorstroom in de gehele keten ontstaat. Het loodsen van schepen vindt veilig plaats, waar preventief wordt ingezet op het beperken van incidenten (Art. 3 scheepvaartverkeerswet).



Duurzame operatie

Het Loodswezen draagt bij aan het verduurzamen van de scheepvaart middels het verkleinen van haar uitstoot en kennisdeling over duurzame scheepvaart.



Toekomstbestendig Loodswezen

Het Loodswezen is toekomstbestendig door haar mensen, processen en systemen aan te passen naar de beschikbare kennis, normen en waarden van de huidige tijd (en nabije toekomst).



Nautische kennisdeling en ketenoptimalisatie

Het Loodswezen is een gewaardeerde gesprekspartner en adviseur door het delen van deze nautische kennis in de maritieme sector in binnen- en buitenland en het optimaliseren van de keten.



Betrokken en tevreden stakeholders

De stakeholders van het Loodswezen zijn tevreden over de geleverde loodsdienst, waarbij wederzijdse betrokkenheid ontstaat door actieve stakeholderdialoog vanuit het Loodswezen met haar stakeholders (Artikel 27j van de loodsenwet).



Bekwame en tevreden loodsen en werknemers

Het Loodswezen draagt zorg dat haar loodsen en medewerkers bekwaam en tevreden zijn.



Opgeleide registerloodsen

Via het opleidingsinstituut van het Loodswezen worden studenten opgeleid tot registerloodsen (Artikel 9 van de loodsenwet).



Transparante bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van het Loodswezen wordt transparant toegelicht aan stakeholders. Hierbij heeft zij oog voor stabiele financiële ontwikkelingen, professionele organisatie standaarden.

PRESTATIES EN ACTIVITEITEN

Nederlands Loodswezen wil een zelfstandige, kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare partner zijn voor het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde.

Onderling versterken de entiteiten elkaar. Registerloodsen gaan aan boord van de zeeschepen, maar worden in alles ondersteund door NLc-staf, STODEL, Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V.

Wij rapporteren over onze prestaties op basis van acht thema's. Hiermee voegen we waarde toe voor ketenpartners en creëren we een waardevolle werkomgeving voor medewerkers.

VEILIG EN VLOT SCHEEPVAARTVERKEER

Nederlands Loodswezen werkte in 2024 succesvol samen met ketenpartners zoals de douane, Rijkswaterstaat, havenmeesters en Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Samen zorgen we voor een vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Digitale middelen ondersteunen just-in-time-aankomsten en -vertrekken en helpen onnodige scheepvaartbewegingen voorkomen.

FYSIEK VEILIG

De aanbevelingen die de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft gedaan naar aanleiding van het dodelijk ongeval bij IJmuiden in maart 2023 heeft Nederlands Loodswezen opgevolgd. In 2024 stond veilig werken centraal in bewustwordingscampagnes, bijeenkomsten en de nieuwe video 'Veilig werken op zee'. Dat leidde tot het gezamenlijke veiligheidsstatement 'Samen Veilig & Vlot' van NLc en NLBV.

Het statement weerspiegelt onze gemeenschappelijke ambitie dat iedereen altijd veilig en gezond thuiskomt. Het uitgangspunt is dat we te allen tijde als team opereren. Voor de loodsen en medewerkers persoonlijk zijn in het veiligheidsstatement vier kernwaarden opgesteld. Ze dragen optimaal bij aan veiligheid als ze: (1) verantwoordelijkheid nemen, (2) kennis en ervaringen delen, (3) feedback accepteren en geven en (4) daadkracht tonen door het goede voorbeeld te geven.

"Met veel plezier heb ik het afgelopen jaar de werkgroep gefaciliteerd om tot een gezamenlijk veiligheidsstatement te komen. Ik heb het Loodswezen leren kennen als een organisatie waar veiligheid volledig onderdeel is van ieders professionaliteit. Met trots en passie voor het werk. Maar tegelijkertijd met nieuwsgierigheid en openheid om te kijken hoe we het verder kunnen brengen, door veiligheid sterker te verankeren in de onderlinge samenwerking en cultuur. De oprechte betrokkenheid bij veiligheid, vanuit de motivatie, iedereen iedere dag weer veilig thuis is een groot goed van het Loodswezen."

Wilfred Haaijer, verbinder bij Ami

In de regio's worden ook persoonlijke veiligheidstrainingen (PVT) gegeven. Deze training maakt loodsen en medewerkers al in een vroeg stadium van hun carrière bewust van de risico's en veiligheidsaspecten van hun beroep.

SOCIALE VEILIGHEID

Begin 2024 is er een cultuuronderzoek uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat er binnen NLBV significante verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van cultuurbeleving. Om de veiligheid op de werkvloer te borgen werd in 2024 een meldpunt grensoverschrijdend gedrag ingesteld en de gedragscode geactualiseerd. Daarnaast is er een campagne ontwikkeld rond sociale veiligheid en een externe vertrouwenspersoon aangesteld voor de medewerkers.

DIGITALE VEILIGHEID

De nieuwe EU-richtlijn NIS2 heeft als doel essentiële diensten beter te beschermen tegen cyberbeveiligingsrisico's. Nederlands Loodswezen valt onder deze richtlijn. Dat betekent dat we onder toezicht staan van de overheid en een zorg- en meldplicht hebben bij eventuele bedreigingen voor ons netwerk- en informatiesysteem. NIS2 werd eind 2024 van kracht en wordt in 2025 omgezet in Nederlandse wetgeving.

Samen met de medewerkers werkten we aan de veiligheid van de organisatie. We deelden maandelijks lessen over incidenten op ons intranet, zodat iedereen zich bewust was van de risico's van werken met data.

ONDERMIJNING

Niet alleen cyberrisico's zijn een reële dreiging. In en rond de zeehavens vinden veel activiteiten plaats die het daglicht niet kunnen verdragen. Denk daarbij vooral aan drugsmokkel. Om de bewustwording rond dit onderwerp te vergroten en ondermijning te herkennen organiseerden wij in 2024 meerdere interne personeelsbijeenkomsten. Daarnaast helpen wij autoriteiten door meldingen te doen van verdachte situaties.

Tijdens medewerkersbijeenkomsten hebben we het veiligheidsbewustzijn over de risico's op ondermijning vergroot.

PUBLIEKE VEILIGHEID

De veiligheid van de infrastructuur op zee en in de havens kreeg een geopolitieke dimensie door de toenemende spanningen in Europa. De aanwezigheid van de Russische schaduwvloot die bunkert op de Westerschelde, sabotageacties op zee in de Baltische regio en de kwetsbaarheid van de Rotterdamse haven waren reden voor reflectie. Nederlands Loodswezen houdt de ogen en oren open en maakt melding van verdachte situaties.

"De Nederlandse maritieme sector staat wereldwijd bekend als veilig. Nederlands Loodswezen draagt daar sterk aan bij."

Dr.ir. Bas Buchner, voorzitter Nederland Maritiem Land

TIJDIGHEID LOODS AAN BOORD

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft voorgesteld een norm voor levertijden te hanteren die is gebaseerd op de gerealiseerde levertijden voor regio's Noord, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond. Vervolgens heeft de ACM een norm voor de levertijden vastgesteld, uitgaande van een gelijkblijvende kwaliteit ten opzichte van voorgaande jaren. Net als voorgaande jaren is voor het boekjaar 2024 geen normpercentage voor regio Scheldemonen (de wetschepen) voorgesteld. Hiervoor is gekozen omdat meetresultaten van de wetschepen in deze regio beïnvloed kunnen worden door de Scheldevaart, wat een vertekend beeld geeft.

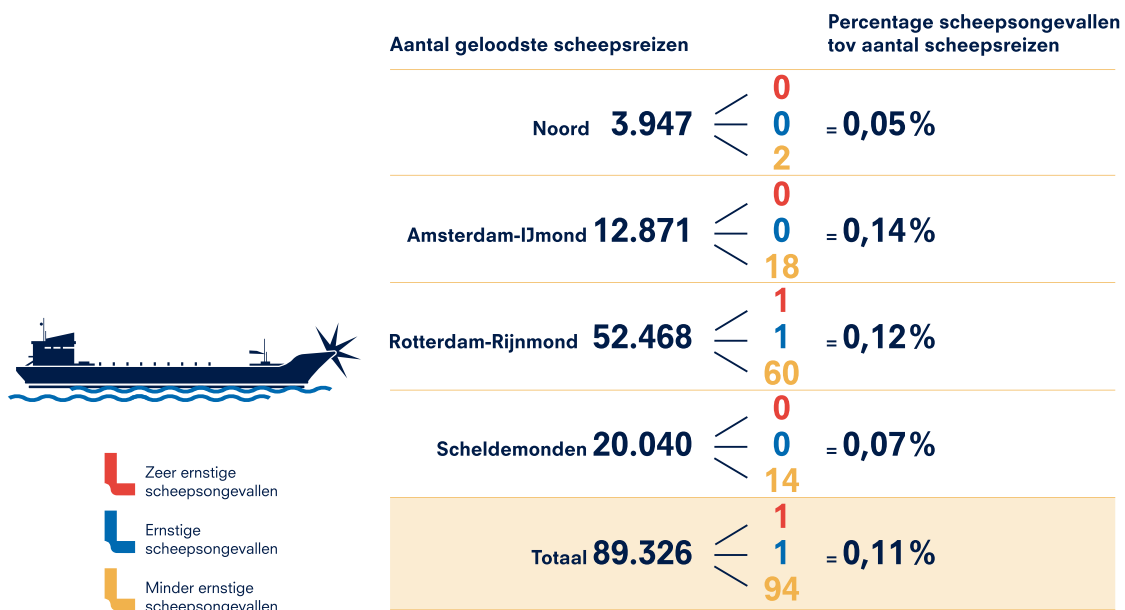
De geconsulteerde partijen hebben, net als voorgaande jaren, aangegeven dat zij de loods en eerder aan boord wensen te hebben dan in de regeling staat omschreven. In de 'Huidige werkwijze' is de loods al eerder aan boord dan uit de 'Regeling meldingen en communicatie scheepvaart' volgt. Doorgaan met de 'Huidige werkwijze' is daarom gewenst en Nederlands Loodswezen geeft daar graag invulling aan. Daarom is uitsluitend het voorgenomen kwaliteitsniveau ten opzichte van de tijden van de huidige werkwijze weergegeven. Het is niet logisch een meting te doen ten opzichte van de regeling.

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

Tijd loods aan boord			Tijd loods aan boord t.o.v. huidige werkwijze	
			Norm zoals voorgesteld door ACM	Realisatie 2024
Regio	Aantal reizen	Aantal loodsen		
Noord	3.947	18	96%	99,4%
Amsterdam-IJmond	12.871	63	94%	97,1%
Rotterdam-Rijnmond	52.468	218	94%	96,1%
Scheldemonen	20.040	168	Geen norm voorgesteld	95,6%
Totaal (gewogen, exclusief Scheldemonen)			94%	96,5%
Totaal (gewogen, inclusief Scheldemonen)				95,5%

LEREN VAN INCIDENTEN

Over elk incident en bijna-incident op een schip met een Nederlandse loods aan boord, stelt de loods een verklaring op voor de regionale loodsenorganisatie. Het gaat daarbij om alle incidenten en potentieel gevaarlijke situaties waarbij de loods betrokken is geweest tijdens het uitvoeren van zijn loodsdienstverlening.



De oorzaken van dit soort situaties hebben lang niet altijd te maken met het handelen van de loods. Het aantal verklaringen van onze loodsen, heeft dan ook geen directe relatie met de kwaliteit van onze dienstverlening. Toch willen we leren van elk incident en daarom registreren we elke melding. De regio's wisselen hun bevindingen over incidenten en veiligheid uit met de Rijkshavenmeesters. Zij rapporteren op hun beurt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Volgens de richtlijnen voor de classificatie van scheepsongevallen verdelen we incidenten in de categorieën zeer ernstig (ZESO), ernstig (ESO) en minder ernstig (MESO). Daarnaast vermelden we het aantal near misses, situaties waarin niets ernstigs is gebeurd, maar die wel tot een ongeval hadden kunnen leiden. In 2024 werden in totaal 101 near misses gerapporteerd: Noord: 7, Amsterdam-IJmond: 20, Rotterdam-Rijnmond: 64 en Scheldemonden: 10.

In de regio hebben zich in de regio Rotterdam-Rijnmond in 2024 een ZESO en ESO incident voorgedaan:

21-2-2024 SAIPEM 7000 (ZESO)

Een offshore kraanplatform lijnt op om onder begeleiding van 6 sleepboten dok 7 van de tweede Werkhaven binnen te varen. Eenmaal voor de monding van dok 7 krijgt het platform een nadering naar een naast de dokingang gemeerd platform. Deze nadering kan niet tijdig worden gestopt waardoor een uitgebouwde stelling aan de zijkant van het gemeerde platform wordt geraakt. Op deze stelling, die afgedekt was met een zeil, was een medewerker verdekt aan het werk. De werknemer komt hierbij te overlijden.

5-5-2024 FIONA B (ESO)

Een coaster is aan het afmeren in de Laurens Haven. Tijdens het verzetten van een tros komt deze in de schroef van de coaster terecht. Een bemanningslid raakt bekneeld en bezwijkt uiteindelijk aan zijn verwondingen. Het incident is door de OVV beoordeeld als een arbeidsongeval en niet als een Nautisch Incident. Het havenbedrijf heeft hierom besloten dit incident als ESO te classificeren. Wij volgen deze classificatie.

KLACHTENREGISTRATIE

Gebruikers van onze diensten kunnen een klacht indienen als zij van mening zijn dat de dienstverlening niet naar behoren is geweest. We registreren en beoordelen alle klachten volgens de richtlijnen van International Standards for Maritime Pilot Organizations (ISPO), en zorgen voor de terugkoppeling aan de indiener. Alle klachten leggen we vast, ongeacht of ze gegrond blijken. We hanteren daarbij twee categorieën: klachten over de loods (de dienstverlening aan boord) en klachten over de organisatie (de overige dienstverlening van Nederlands Loodswezen). We gebruiken de klachtenregistratie om onze dienstverlening continu te verbeteren.

Tabel aantal klachten					
	Regio Noord	Regio Amsterdam-IJmond	Regio Rotterdam-Rijnmond	Regio Schelde-monden	Totaal
Klachten over de loods					
Verkeerd gemeerd	0	0	0	0	0
Vaargedrag	1	0	0	1	2
Veiligheid terrein	0	0	0	1	1
Aantal sleepboten	0	0	0	0	0
Communicatie / reisvoorbereiding	2	0	2	1	5
Totaal klachten over de loods	3	0	2	3	8
Klachten over de organisatie					
Communicatie	0	0	4	1	5
Loods te laat	0	0	4	3	7
Overige	0	1	0	0	1
Totaal klachten over de organisatie	0	1	8	4	13
Totaal ontvangen klachten	3	1	10	7	21
Waarvan ongegrond	0	1	2	0	3
Waarvan gegrond	3	0	8	7	18

TUCHTRECHTSpraak

Het tuchtcollege heeft begin dit jaar een klacht ontvangen van de bevoegde autoriteiten Groningen Seaports en Rijkswaterstaat tegen een tweetal registerloodsen van de RLC Noord. De klacht richtte zich op het buiten de definitieve tijpoort varen met de bulkcarrier Evmar op 26 januari 2024.

Na een constructief gesprek met de twee loodsen in het bijzijn van de bevoegde autoriteiten GSP en RWS is de belangrijkste doelstelling van de tuchtprocedure bereikt: lering trekken en herhaling voorkomen. Om die reden hebben de vertegenwoordigers van GSP en RWS gezamenlijk besloten om verder af te zien van de klacht bij het tuchtcollege loodsen en deze is daarop in oktober ingetrokken.

Het bestuur van RLC Noord heeft inmiddels maatregelen genomen om herhaling van dergelijke voorvallen te voorkomen. Ook is er overleg geweest met de bevoegde autoriteiten over de geplande vervolgacties.

INZET EIGEN VLOOT VOOR VEILIG EN VLOT SCHEEPVAARTVERKEER

Het Loodswezen zet eigen vaartuigen en een gehuurde helikopter in om de dienstverlening te kunnen uitvoeren. In onderstaande paragraaf worden de samenstelling, de operationele beschikbaarheid en de eisen aan en het beheer van de vloot toegelicht.

- Drie loodsvaartuigen (stationsschepen) van gemiddeld elf jaar oud. Eén daarvan ligt permanent op zee voor de haven van Rotterdam en één loodsvaartuig ligt op zee buiten de Westerschelde. Daarnaast bezit het Loodswezen één reserveloodsvaartuig. Vanaf de loodsvaartuigen worden schepen met jollen beloodst.
- Acht jollen: alle jollen zijn van de P-klasse en zijn gemiddeld ruim elf jaar oud.
- Twee swath-tenders van gemiddeld negentien jaar oud. In 2016 en 2017 hebben de swath-tenders een midlife docking ondergaan, waarmee de levensduur is verlengd van vijftien naar twintig jaar. In 2024 is de opdracht gegeven voor de bouw van twee nieuwe swath-tenders.
- Tweeëntwintig tenders: deze tenders bestaan uit zes jetgedreven tenders van de Discovery-klasse van gemiddeld zesentwintig jaar oud waarvan er één als R&D-vaartuig operationeel is. Daarnaast zijn er tien jetgedreven tenders uit de A- en L-klasse van gemiddeld elf jaar oud, twee stalen schroefaangedreven tenders uit de H-klasse van gemiddeld negen jaar oud en vier jetgedreven tenders uit de M-klasse. De jetgedreven tenders zijn niet geschikt om te varen bij ijsvorming op zee. Ijsvorming kan voorkomen tijdens winterse omstandigheden in het Waddenzeegebied. De twee stalen schroef-tenders zijn daarom beschikbaar in de noordelijke havens. Uitgangspunt is dat jaarlijks vervanging van één van de schepen binnen de vloot plaatsvindt.

EISEN AAN EN BEHEER VAN BELOODSINGSMIDDELEN

De kwaliteit van de vloot van Nederlands Loodswezen is hoog. In Nederland is de vloot juridisch in eigendom van Loodswezen Materieel B.V. Het Loodswezen stelt hoge eisen aan het onderhoud van zijn materieel en voldoet daarbij ten minste aan de eisen die de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), de scheepvaartininspectie, fabrikanten en classificatiebureaus aan de beloodsingsmiddelen stellen.

Het Loodswezen hanteert een managementsysteem dat voldoet aan de eisen gesteld in onder meer de International Safety Management-regelgeving (ISM-code van de International Maritime Organization – of IMO) en de internationale ISO 9001-norm. Met deze systemen waarborgt Nederlands Loodswezen de kwaliteit van het beheer van de beloodsingsmiddelen en daarmee de veiligheid van zijn medewerkers en klanten.

De onderhoudswerkzaamheden voor onze vloot zijn gericht op het waarborgen van de technische inzetbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de schepen. Het onderhoudsmanagementsysteem toont in 2024 geen grote achterstanden. De vaartuigen zijn onderhevig aan technische inspecties door classificatiebureaus. Er zijn geen grote afwijkingen geconstateerd.

OPERATIONELE BESCHIKBAARHEID EIGEN VLOOT

Operationele beschikbaarheid van de vloot		
Inzetgebied	Vaartuigen	Gem. 12 mnd in %
Noord-Eemshaven	2 tenders	92,98
Noord-Harlingen	1 tender	99,88
IJmond-Den Helder	1 tender	100,00
IJmond-IJmuiden	2 tenders	99,95
Rotterdam-Rijnmond	1 loodsvaartuig	99,96
	3 tenders	100,00
Scheldemonden	1 loodsvaartuig	100,00
	2 swaths	42,79
	2 tenders	99,91
	swath/tender combi	96,82

Een vaartuig is operationeel beschikbaar als het vaartuig technisch beschikbaar is en er bemanning beschikbaar is om met het vaartuig te kunnen varen.

Om aan de capaciteitsvraag van vijftien tenders te kunnen voldoen, zijn zeventien tenders nodig. Echter, met het toenemen van levertijden, het ouder worden van de vaartuigen en beschikbaarheid van materialen en mensen, blijken zeventien tenders niet voldoende. Vanaf 2025 wordt ook gestart met het uit de vaart nemen van de oude tenders in de D-klasse. Eén tender in de Discoveryklasse wordt aangehouden (Enterprise) voor innovatieprojecten. Deze tender telt niet mee in de operationele beschikbaarheid.

HELIKOPTER

Naast bovenstaande beloodsingsmiddelen maakt het Loodswezen gebruik van een (gehuurde) helikopter. In Nederland maken we in de volgende situaties gebruik van helikopterdiensten:

1. als de kapitein hier expliciet om vraagt;
2. bij zogenaamde geul (rendez-vous)-reizen;
3. bij reizen met LNG-tankers (LNG beloodsingspunt Rotterdam-Rijnmond);
4. in het kader van een stormbeloodsing (als de loods niet op conventionele wijze aan boord kan komen).

In 2024 zijn in totaal 725 (2023: 1.565) helikoptervluchten uitgevoerd, waarmee 1.362 (2023 1.565) scheepsreizen zijn beloodst. Een combinatie van de huidige vloot, de inzet van de helikopter en het loodsen op afstand (LOA) leidt ertoe dat de Nederlandse zeehavens nagenoeg onder alle omstandigheden bereikbaar zijn.

OPBOUW VAN HET LOODSENKORPS IN ERVARINGSJAREN

In Nederland zijn in totaal 467 loodsen ingeschreven per 31 december 2024 (31 december 2023: 468). De verdeling over het aantal ervaringsjaren laat zich als volgt weergeven:

Het aantal loodsen per '5-jaars' ervaringsblok	2024					Totaal
	0-5 jaar	6-10 jaar	11-15 jaar	16-20 jaar	> 20 jaar	
Aantal loodsen	67	48	92	153	107	467
In percentage van korps	14,35%	10,28%	19,70%	32,76%	22,91%	100,00%

De ervaring van loodsen zorgt voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Om in de toekomst te kunnen beschikken over de benodigde formatie om het aanbod van scheepvaartverkeer veilig, vlot en tijdig te kunnen beloodsen, wordt in de meerjarenbegroting een prognose gemaakt van de verwachte scheepsreizen. Deze wordt afgezet tegen de ontwikkeling van de formatie van gekwalificeerde loodsen. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek.

	TV2025	2026	2027	2028
Formatie (gemiddeld aantal loodsen betreffende jaar)	471	471	480	483
Geraamd aantal reizen (Ecorys)	89.697	90.956	90.776	90.742
Gemiddeld aantal reizen per loods	190,64	193,07	189,27	187,95
Aantal loodsen in opleiding (OTR:MMP)	23	21	25	23



DUURZAME OPERATIE

De verduurzaming van Nederlands Loodswezen is een doorlopend proces. We blijven nieuwe technologieën en inzichten volgen en nemen via Stichting Positieve Impact deel aan congressen en keteninitiatieven voor verduurzaming. Ook delen we onze inzet voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) via onze website en social media-kanalen. We willen voldoen aan het klimaatakkoord voor de zeevaart dat inzet op de uitfasering van broeikasgassen. In 2030 is de bedoeling dat er in absolute zin 20% minder wordt uitgestoten t.o.v. 2008 en in 2040 minstens 70% reductie t.o.v. 2008.

MATERIEEL

Met de vijf tenders in de M-klasse verwachten we een brandstofbesparing van circa 30% te realiseren ten opzichte van het gebruik van de tenders in de A/L klasse. Daarnaast zette Nederlands Loodswezen steeds vaker biobrandstoffen in. In regio Rotterdam-Rijnmond kunnen de nieuwe helikopters biobrandstof gebruiken en in regio Scheldemonen is een proces gestart naar volledig elektrisch taxivervoer.

NIEUWE SWATHS

Regio Scheldemonen krijgt in 2026/2027 twee nieuwe swaths met hybride voortstuwing en een elektrisch aandrijfsysteem. De contracten met de Duitse scheepswerf Abeking & Rasmussen werden in oktober 2024 getekend. Om de praktijkbehoeften beter te begrijpen, hebben de engineers een dag meegevaren.

De ingebruikname van de swaths staat gepland voor 2026/2027. Regio Scheldemonen verwacht dat ze essentieel zullen zijn voor het beloadingsproces op de loodskruispost Steenbank. Ook zorgen de swaths in de toekomst voor een continue beschikbaarheid van de loodsdienstverlening bij alle weersomstandigheden.

NIEUWE HELIHANGAR

Regio Rotterdam-Rijnmond startte met de bouw van een nieuwe helihangar in de Pistoolhaven. De hangar krijgt 144 zonnepanelen en wordt uitgerust met een warmtepomp. Vanwege het risico op problemen met netcongestie, onderzoekt de regio of ze battery packs kan aanschaffen om waar nodig zelf te voorzien in de elektriciteitsbehoefte.

KANTOREN

Alle kantoren hebben inmiddels energielabel A. Het aantal (snel)laders bij de kantoren is in 2024 flink uitgebreid. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe leaseauto's uitstootvrij.

DIGITAAL

Data en ICT spelen een cruciale rol in het optimaliseren van onze bedrijfsvoering. Project RADAR (Robotisering, Automatisering, Digitalisering als Resultaat) gaat een nieuwe fase in. Na de implementatie bij HR en bemanningszaken, wordt nu gestart met de implementatie van software bij vlootbeheer, inkoop, finance en ICT. Begin 2025 kozen we voor één softwareleverancier die afdelingen zoveel mogelijk op maat bedient.

PROJECTMATIG WERKEN

NLBV voerde in 2024 Project Management Office (PMO) in om projecten te stroomlijnen en tijdig te prioriteren. Binnen PMO worden alle projecten getoetst en gemonitord op basis van kwaliteit-tijdigheid-budget.

“Afschalen en een grotere financiële wendbaarheid realiseren is ingewikkeld als je een 24/7-beschikbaarheid wil garanderen. Toch hebben we met PMO een tool in handen om financieel zo wendbaar mogelijk te zijn.”

Wino Dorst, financieel directeur Nederlands Loodswezen B.V.

PROJECT LUTINE

Ook project Lutine wierp dit jaar zijn vruchten af. De afdelingen vlootbeheer, varende dienst en ICT gebruikten het Ship Performance Monitoring System om brandstofverbruik en het onderhoud van de loodstenders te monitoren, rapporteren en verifiëren.

Data werden dag en nacht uitgelezen en voor analyses van brandstofgebruik in combinatie met weersomstandigheden en vaargedrag. Zo konden we nauwgezet problemen opsporen en snel oplossen.

CO₂-EMISSIERAPPORTAGE

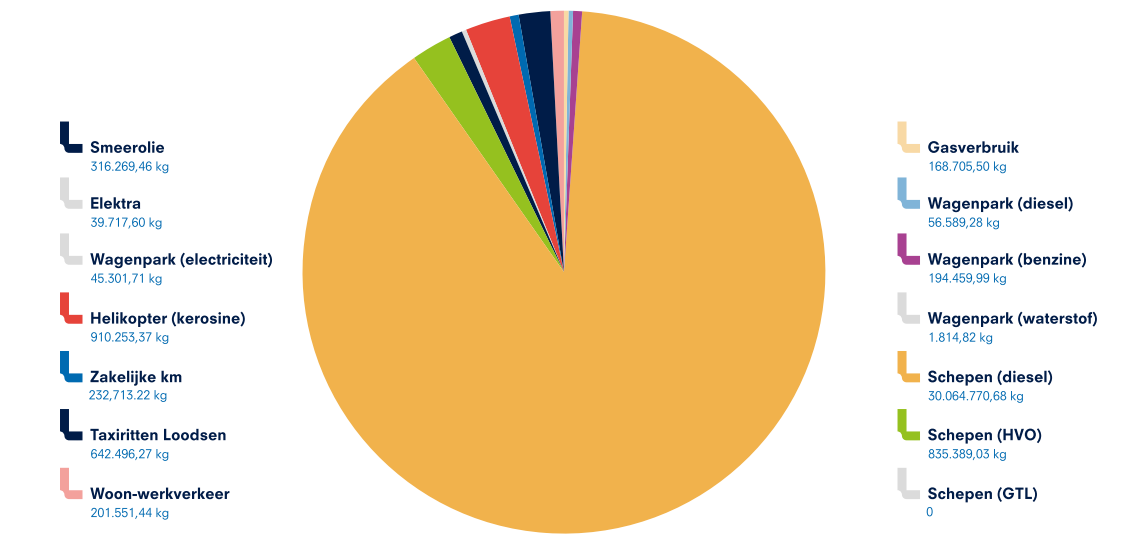
Nederlands Loodswezen is sinds september 2018 gecertificeerd voor de CO₂-prestatieladder versie 3.1. In deze rapportage wordt een overzicht gegeven van de emissies per scope en categorie.

Onder scope 1 vallen de emissies die worden uitgestoten door installaties van het Loodswezen, zoals emissies door de eigen vaartuigen en wagenpark.

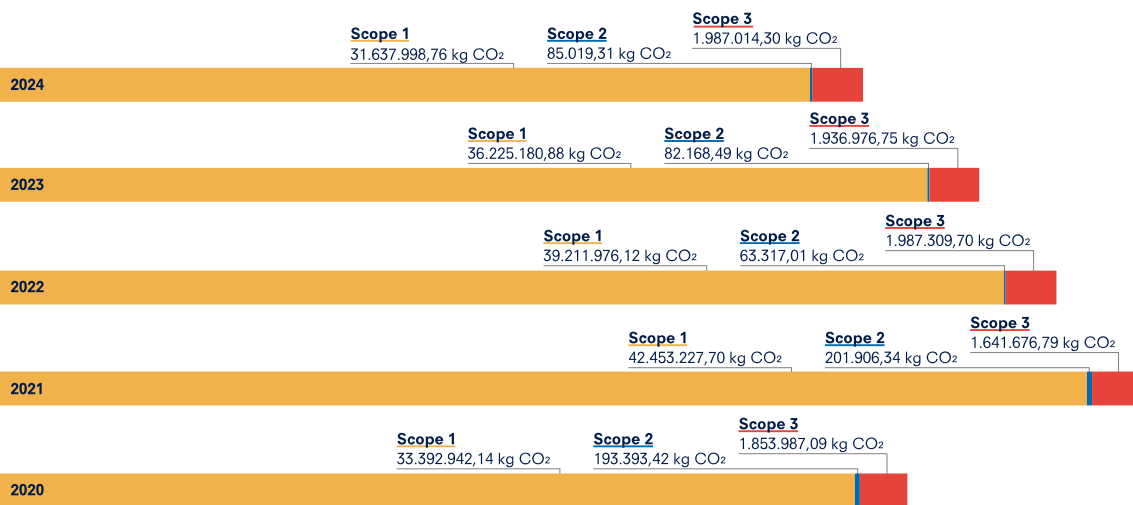
Scope 2-emissies zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties waarvan het Loodswezen geen eigenaar is, maar die het wel gebruikt. Hieronder valt de uitstoot door elektrische installaties.

Scope 3-emissies zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van het Loodswezen, maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom zijn of beheerd worden door het Loodswezen. Hieronder vallen en de inzet van de helikopter en taxi's voor het vervoer van loodsen en gebruik van voertuigen voor woon-werkverkeer.

CO₂-EMISSIE PER CATEGORIE 2024



CO₂-FOOTPRINT 2024-2020



% bio brandstof vaartuigen t.o.v. totale brandstof vaartuigen		2024
Totaal brandstofverbruik schepen (in liters)		11.168.102
Waarvan HVO 100 (bio) (in liters)		2.450.262
% biobrandstof		21,94%

TOEKOMSTBESTENDIG LOODSWEZEN

Infrastructuur en materieel, waaronder onze nieuwe loodstenders in de M-klasse, helpen Nederlands Loodswezen om de (internationale) dienstverlening op hoog niveau te houden. In 2024 volgden we de technologische, digitale en juridische ontwikkelingen op de voet en liepen we voorop bij de implementatie ervan. Duurzame inzet van mens en middelen bleef daarbij een prioriteit.

Gezien de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt kreeg het profiel van ‘de registerloods van de toekomst’ extra aandacht. Het is niet uitgesloten dat dit een combinatie wordt van mens en digitale systemen en dat onze loodsdienstverlening steeds meer ICT- en AI-gestuurd raakt.

LOODSPLICHT NIEUWE STIJL

De ervaringen met de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) verschilden per regio. NLc faciliteert hierin de PEC-opleidingen van de kapiteins. PEC staat voor Pilotage Exemption Certificates. Tot tevredenheid van regio Noord is voor schepen op de Eems de maximale breedte verruimd, waardoor de kapiteins van meer schepen in aanmerking komen voor een PEC A-, B-, of C-opleiding. Regio Amsterdam-IJmond merkte weinig effect van LNS, mede omdat de schepen er minder op vaste trajecten varen. In regio Rotterdam-Rijnmond fluctueerde het aantal kandidaten voor de PEC-opleiding.

In onderstaande tabel is het aantal beschikbare opleidingsplekken voor verklaringhouders en het aantal cursisten weergegeven:

Het aantal beschikbare opleidingsplekken voor verklaringhouders (PEC)	2024				
	Noord	Amsterdam-IJmond	Rotterdam-Rijnmond	Scheldemonden	Totaal
Aantal beschikbare plekken (raming)	0	8	32	0	40
Aantal cursisten (realisatie)	0	5	25	4	34

NAUTISCHE KENNISDELING EN KETENOPTIMALISATIE

Technologische, digitale en juridische ontwikkelingen volgen elkaar in hoog tempo op. Denk aan loodsen op afstand, autonoom varen, navigatieondersteunende middelen en wijzigingen in maritieme- en EU-wetgeving. Voor Nederlands Loodswezen is het delen en ophalen van kennis essentieel. Om focus te houden, is in 2024 de werkgroep Research & Development (R&D) opgericht. Deze werkgroep volgt ontwikkelingen op de voet en stelt prioriteiten. Regionale vertegenwoordigers werken hierin samen met een externe kwartiermaker.

SAMENWERKING MET STAKEHOLDERS

Overleg en samenwerking met stakeholders en ketenpartners droegen bij aan de kwaliteit van onze loodsoperatie en de optimalisatie van de maritieme keten. Zo onderhield regio Scheldemonden nauw contact met de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen (DABL) en Vloot in Vlaanderen. Ook deed de regio samen met Rijkswaterstaat tests ter voorbereiding op de operationele ingebruikstelling van de Nieuwe Sluis Terneuzen. In de Zeeuwse en Vlaamse havens aan de Schelde zette de regio samen met ketenpartners artificial intelligence in om de ketenplanning te optimaliseren.

“Nederlandse registerloodsen bezitten unieke praktijkkennis die van onschatbare waarde kan zijn voor beleidsmakers. Hun rol gaat verder dan het begeleiden van schepen; zij beschikken over inzicht in de dynamiek van de vaarwegen, haveninfrastructuur en operationele risico's. Door een goede samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kunnen de registerloodsen zo bijdragen aan een integrale benadering van havenbeheer, waardoor de Nederlandse zeehavens niet alleen veilig blijven, maar ook concurrerend en toekomstbestendig.”

Alexia Michel, Afdelingshoofd Zeehavens
Directie Maritieme Zaken
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

OVERLEG

De regio's overlegden geregeld met havenmeesters, de kustwacht, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) en andere partners. In regio Rotterdam-Rijnmond waren dit onder andere ondernemersvereniging Deltalinqs, DHMR, Scheepvaart Adviesgroep Noordzee en NVKK. Regio Rotterdam-Rijnmond onderhield actief klantcontact en besprak vragen en klachten rechtstreeks via het CRM-systeem.

BLOKKADES

Regio Amsterdam-IJmond kreeg te maken met blokkades van de Zeesluis IJmuiden door milieuactivisten. Loodsen noch medewerkers waren doelwit van de acties, maar werden wel geconfronteerd met onrust en media-aandacht. Dankzij een goede samenwerking met Havendienst Amsterdam, werd de veiligheid van alle betrokkenen, omgeving en schepen gewaarborgd.

CONGRES IMPA 2024

In april kwamen loodsen van over de hele wereld naar Rotterdam voor het congres IMPA 2024. De deelnemers bespraken actuele thema's zoals werken in oorlogsgebieden en organisatievormen voor de loodsdienst. Zij concludeerden gezamenlijk dat het loodsen van schepen specialistische vakkennis en jarenlange ervaring vereist. Daarom zijn stabiliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening essentieel. In Nederland is dat goed geregeld maar in sommige landen is het een punt van grote zorg.

SAMENWERKING NEDERLAND EN VLAANDEREN

Voor de regio Scheldemonden was 2024 een jaar met veel nieuwe maar ook onverwachte ontwikkelingen. Belangrijke gebeurtenis was uiteraard de opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen (NST) door de koningen van Nederland en België. Alhoewel de volledige operationele ingebruikname nog even op zich laat wachten zijn de verwachtingen hoog gespannen. Het project is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen en daarmee een voorbeeld voor de in deze regio cruciale bilaterale samenwerking. Helaas staat deze grensoverschrijdende samenwerking soms ook onder druk. Voorbeeld hiervan is de arbitragezaak ten aanzien van de zogenaamde “knip” in het VTS-gebied Zandvliet.

Maar ook andere internationale ontwikkelingen drukken een stempel op de regio. Voorbeeld hiervan is de problematiek omtrent de zogenaamde schaduwvloot welke betrokken is bij het ontwijken van de Europese sancties ten aanzien van de Russische federatie. Vanwege de non-discriminatoire dienstverlening van de registerloodsen is het daarom van groot belang dat er een intensieve samenwerking is tussen de verantwoordelijke overheidsinstanties en het Loodswezen. De contacten met de actoren zoals de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), Rijkswaterstaat (RWS) en Agentschap voor Maritieme dienstverlening en Kust (MDK) zijn hierbij van essentieel belang. Dit geldt eens te meer voor de intensieve operationele samenwerking met onze Vlaamse collega's van Dienst afzonderlijk beheer Loodswezen (DABL) en Vloot. Het is belangrijk om te benadrukken dat deze geen enkele hinder heeft ondervonden van de eerder genoemde soms onder druk staande bilaterale samenwerking.

BETROKKEN EN TEVREDEN STAKEHOLDERS

Betrokken, betrouwbaar en deskundig zijn al van oudsher centrale kernwaarden in onze missie. In 2024 voerden we het tweejaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek uit onder stakeholders. Kapiteins waardeerden onze loodsdienstverlening bijzonder hoog met een 9,2. Dit zien we als een sterk signaal dat de samenwerking tussen de havenmeesters en de loodsen intensief is en onze dienstverlening van hoge kwaliteit. De havenmeesters gaven het Loodswezen een 9,2 en 'professionaliteit loods' werd met een 9,5 gewaardeerd.

VIERING 35-JARIG BESTAAN

Op 7 maart versterkten we in Rotterdam de banden met onze stakeholders tijdens het uitgestelde symposium ter ere van 35 jaar verzelfstandiging van Nederlands Loodswezen. Tegelijkertijd organiseerden we het symposium 'Innovatie en verduurzaming naar de toekomst', waarin we met nautische partners de dialoog aangingen.

De genodigden waren enthousiast over de interactieve aanpak en de mogelijkheid om mee te denken over de toekomst van Nederlands Loodswezen. Hun inzichten droegen merkbaar bij aan verbeteringen binnen onze organisatie en werkprocessen. Daarom herhalen we deze sessies in de toekomst en nemen we de geleverde input mee in de ontwikkeling van het nieuwe beleidsplan voor de periode 2025-2030.

"Mensen waren enthousiast dat ze tijdens het symposium ter ere van 35 jaar zelfstandig Nederlands Loodswezen konden meedenken over de toekomst."

Barbera Silvis, secretaris Nederlandse Loodsencorporatie

KLANTTEVREDENHEIDSONDERZOEK

In het tevredenheidsonderzoek dat we het afgelopen jaar hebben gehouden, waarden kapiteins, havenmeesters, rederijen en agentschappen onze dienstverlening met een score van gemiddeld een 9. Daar zijn we blij mee. Het Loodswezen wordt gezien als een gewaardeerde en vakkundige partij in de keten.

Aanbevelingen lagen op het vlak van het blijven delen van onze toekomstvisie. Met name als het gaat om onze missie en visie, of over duurzaamheid en innovatie. Daarnaast werd aanbevolen om te blijven investeren in communicatie en professionaliteit en om de rol van sparringpartner en adviseur te intensiveren en te behouden.

“Met alle uitdagingen waar we als maritieme sector gezamenlijk voor staan, is het een goede ontwikkeling dat we elkaar als stakeholders vanuit gemeenschappelijke doelstellingen steeds beter weten te vinden. Of het nu gaat om veilige navigatie, duurzame inzetbaarheid van mensen of werken aan ons maatschappelijke imago, samen kunnen we vaak succesvoller zijn.”

Nathan Habers, Hoofd Communicatie en Externe Betrekkingen Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)

Loodswezen vervult een sleutelpositie in de logistieke keten. Onze ketenpartners mogen dan ook altijd rekenen op een vlekkeloze uitvoering van onze taak. We blijven evalueren en verbeteren om onder alle omstandigheden ons werk veilig en vlot uit te voeren. Daarbij gaat het niet alleen om onze eigen processen en planningen; er is nog veel efficiencywinst in de keten te behalen door een hechtere samenwerking tussen alle partijen in de haven. Als Nederlands Loodswezen dragen wij daar graag aan bij. De data die wij verzamelen en analyseren, delen we graag met ketenpartners. Processen en planningen stemmen we op elkaar af.

We nemen de resultaten van het Klanttevredenheidsonderzoek ook mee in onze kwaliteitsverantwoording over 2024. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten weergegeven:

Onze aanbevelingen

1

Bewaak jullie solide basis

- Het Loodswezen is een gewaardeerde en vakkundige partij in de keten. Zorg dat de professionaliteit hoog blijft: in de houding van loodsen en communicatie en besluitvorming naar jullie relaties.
- Behoud de korte lijnen en blijf nadrukgeven aan de persoonlijke relatie.

2

Zet in op proactief communiceren en adviseren

- Door verwachttingsmanagement: geef meer inzicht in planning en proces en informeer met regelmaat over de voortgang bij wijzigingen of drukte
- Kijk waar er meer flexibiliteit mogelijk is rondom het bestelsysteem. Bespreek de mogelijkheden rondom uitzonderingen en aanpassingen.
- Behoud en intensiveer de rol van sparringpartner en adviseur, op zowel operationeel niveau als daarbuiten, en onderzoek hoe deze rol van waarde kan zijn in een veranderende toekomst.

3

Deel meer over jullie toekomstvisie

- Laat zien wat er bij het Loodswezen speelt en met welke ontwikkelingen jullie bezig zijn. Deel specifiek informatie over jullie visie en missie rondom beschikbare capaciteit in de toekomst en over innovaties en duurzaamheid.



Havenmeesters

Onze belangrijkste aanbevelingen

1

Het Loodswezen is een gewaardeerde en vakkundige partij in de keten. Zorg dat de **professionaliteit hoog** blijft binnen het loodswezen, in houding van loodsen en communicatie en besluitvorming naar Havenmeesters.

2

Behoud en intensiveer de rol van **sparringpartner** en **adviseur**, op zowel operationeel niveau als daarbuiten, en onderzoek hoe deze rol van waarde kan zijn in een veranderende toekomst.

3

Duurzaamheid en innovatie is prioriteit. Blijf hierop inzetten met het oog op de toekomst. Informeer over ontwikkelingen en wees transparant over de toekomstvisie en hoe de rol eruit gaat zien.

4

Creëer en verspreid regelmatig **updates** over de visie, missie en voortgang van het Loodswezen. Stem de informatie af op de specifieke doelgroep en regio, en blijf investeren in persoonlijke communicatie.



Agenten

Onze belangrijkste aanbevelingen

1

Het loodswezen doet het goed. De verdiepende gesprekken indiceren een algehele tevredenheid, met kleine **aandachtspunten**. Blijf investeren in de **communicatie** en **professionaliteit** bij incidenten en bijzondere situaties.

2

Het bestelproces verloopt soepel. Agenten zien graag **meer flexibiliteit** rondom het bestelsysteem. Wees proactief en bespreek de mogelijkheden rondom **uitzonderingen** en **aanpassingen**. Informeer Agenten proactief over beschikbaarheid bij drukte en rondom vertragingen.

3

Agenten waarderen de **persoonlijke relatie** met het Loodswezen. **Behoud en investeer** in de relatie door periodiek bezoeken af te leggen om elkaar informeel te leren kennen en informatie uit te wisselen.

4

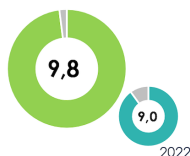
Creëer en verspreid regelmatig **updates** over de visie, missie en voortgang van het Loodswezen. Deel specifiek informatie over de visie en missie rondom beschikbare capaciteit in de toekomst en over innovaties en duurzaamheid.



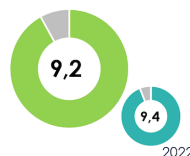
Algemene tevredenheid

Jullie relaties zijn zeer tevreden

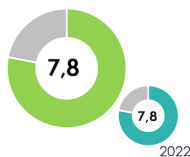
Havenmeesters



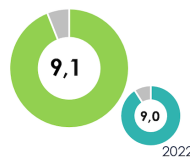
Kapiteins



Agenten, rederijen en terminals



Agenten en terminal



BEKWAME EN TEVREDEN LOODSEN EN WERKNEMERS

De instroom van nieuwe loodsen en de invulling van technische vacatures bleef in 2024 een punt van aandacht en zorg. De instroom in maritieme beroepen neemt al jaren af, en de stap naar het beroep van registerloods wordt steeds minder vaak gemaakt. NLc en NLBV werkten samen aan beleid om het werknemerspotentieel en de instroom van nieuwe loodsen op peil te houden en de duurzame inzet van medewerkers te waarborgen.

INSTROOM

In 2024 werd een belangrijke stap gezet om de instroomdoelgroep van Nederlands Loodswezen te verbreden. Samen met het Scheepvaart en Transportcollege (STC) in Rotterdam werd de premaster OTR:MMP ontwikkeld waarmee mbo-studenten kunnen doorstromen naar het hbo. De premaster bestaat uit een assessment van capaciteiten en een programma dat mbo-studenten voorbereidt op het hbo-dienkniveau en de master OTR:MMP. De eerste groep mbo-studenten start in september 2025.

De RLC's onderhielden nauwe contacten met regionale onderwijsinstellingen om Nederlands Loodswezen onder de aandacht te brengen. Regio Scheldemonden werkte bijvoorbeeld nauw samen met Hogeschool Zeeland (minor Pilotage) en Maritiem en Logistiek College Scalda de Ruyter in Vlissingen.

ZICHTBAARHEID

Nederlands Loodswezen bracht het beroep van de loodsen actief onder de aandacht op maritieme beurzen, banenmarkten en zeevaartscholen. Tijdens de Wereldhavendagen en andere nautische evenementen konden bezoekers onze loodsactiviteiten van dichtbij beleven door mee te varen. De doop van de M-klasse tenders 'Mare' en 'Mees' werd gevierd met een 'instroomfeestje' op de zeevaartscholen van Terschelling en IJmuiden. Zo kregen studenten inzicht in wat het betekent als loods te werken.

OPLEIDING EN TRAINING VAN BESTUREN EN LOODSEN.

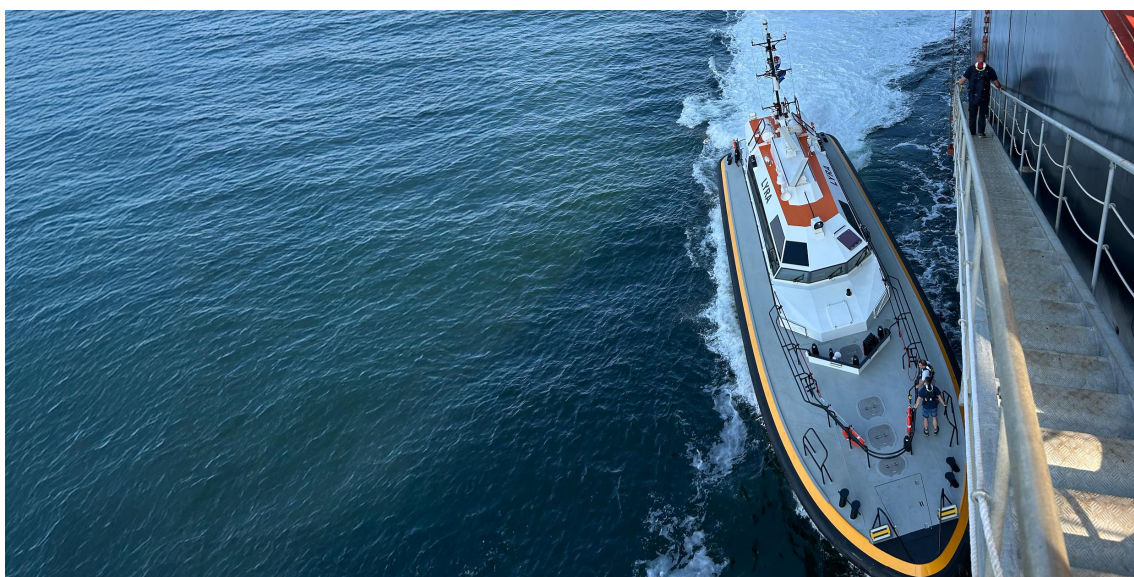
De samenleving wordt steeds complexer, zowel op de werkvloer als in de wereld waarin Nederlands Loodswezen opereert. Deze ontwikkelingen stellen hogere eisen aan onze bestuurders. Daarom introduceerde de Bestuursraad in 2024 een pilot Bestuurdersopleiding, gericht op het versterken van de basisvaardigheden van bestuurders. De opleiding combineert praktische kennis met essentiële bestuurdersvaardigheden, zoals op het gebied van effectief vergaderen, wet- en regelgeving en organisatiekunde. In 2025 wordt de pilot omgezet naar een permanente bestuurdersopleiding.

NLc en NLBV werken bovendien samen aan een uniforme leiderschapstijl binnen alle entiteiten binnen Nederlands Loodswezen. Deze uniformiteit draagt bij aan een eenduidige uitstraling naar de buitenwereld: een Nederlands Loodswezen.

De algemene raad heeft de coördinatoren opleiding en training gevraagd om te kijken naar een vernieuwde opzet voor de Landelijke Permanente Educatie (LPER) van loodsen. Deze hernieuwde invulling kan naar verwachting na besluitvorming in 2026 worden ingevoerd.

BETROKKEN LOODSEN

Regio Rotterdam-Rijnmond organiseerde op de ss Rotterdam, twee symposia voor registerloodsen. Tijdens break-outsessies gingen de loodsen met elkaar in gesprek over thema's als innovatie en toekomst, financiën en efficiëntie. De kleinschalige opzet zorgde voor een lage drempel om ideeën en inzichten te delen. De symposia leverden waardevolle perspectieven op en versterkte de onderlinge sociale cohesie. Vanwege het succes zetten we deze sessies voort in alle regio's.



NIEUW PENSIOENSTELSEL

NLC kreeg als eerste beroepsvereniging in Nederland toestemming van De Nederlandsche Bank om over te stappen op het nieuwe pensioenstelsel. De oude pensioenregeling werd per 31 december 2024 beëindigd. In samenwerking met externe adviseurs is gewerkt aan een soepele overgang naar het nieuwe stelsel per 2025.

ZORG VOOR EEN DUURZAME INZET VAN MEDEWERKERS

NLBV

In 2024 bedraagt het ziekteverzuim voor de operationele dienst 6,7%. Voor het kantoorpersoneel is het ziekteverzuim percentage 6,32%. Deze ziekteverzuimcijfers liggen hoger dan de norm. Om dit te verbeteren, is in 2024 een nieuwe aanpak geïntroduceerd in samenwerking met Arbo Unie. Deze aanpak richt zich op een betere opvolging en monitoring na ziekmeldingen.

Daarnaast kunnen medewerkers van NLBV via de zorgverzekeraar deelnemen aan een vitaliteitsprogramma, dat bijdraagt aan hun duurzame inzetbaarheid.

BEROEPSBEVORDERING

In Nederland hebben de loodsen in 2024 gemiddeld 31,4 uur per jaar (2023: 31,2) aan beroepsbevordering besteed. De totale besteding per jaar kan fluctueren door wisselende opleidingsbehoeften en het al dan niet samenvallen van periodieke trainingen. Periodiek dient de loods een aantal verplichte (terugkerende) opleidingen en trainingen af te nemen, zoals de geultraining, de Loods Op Afstand (LOA)-training, persoonlijke veiligheidstrainingen en de helikoptertraining. In 2024 ligt het aantal bestede uren op het gewenste ambitieniveau, de context is hetzelfde als in voorgaande jaren.



OPGELEIDE REGISTERLOODSEN

STODEL leidt gemiddeld 21 studenten per jaar op tot registerloods.

In Nederland is, ongeacht de regio, een aantal vooropleidingen nodig voor toelating tot de opleiding tot registerloods. Het gaat dan om een geldig vaarbevoegdheidsbewijs afgegeven ingevolge artikel 18, 19, 19a en 20 van de Wet zeevarenden (kapitein alle schepen/eerste maritiem officier alle schepen/eerste stuurman alle schepen) of een getuigschrift van het Koninklijk Instituut van de Marine (Zeewachtstandaard A en B, commandocentrale officier en het Algemeen Certificaat Maritieme Radiocommunicatie). Om te bepalen of de student beschikt over de noodzakelijke karaktereigenschappen om het beroep van registerloods succesvol uit te kunnen oefenen, maakt Nederlands Loodswezen gebruik van een op maat gemaakte psychoanalytische test.

“Als het KNMI zegt dat je thuis moet blijven omdat het zo mistig is, dan moeten wij nog steeds kunnen varen. De theoretische- en praktijkopleiding zorgen ervoor dat we ook met zo'n weerssituatie veilig een schip kunnen beloodsen. Zelfs als je de haven waar je in moet draaien niet met je eigen ogen kunt zien en volledig op je kennis en apparatuur moet vertrouwen.”

Nicky Loonen, oud-leerling STODEL/registerloods regio Scheldemonden

De Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO) heeft de opleiding tot registerloods Master in Maritime Piloting (bestuurs- en beheersregeling OTR:MMP) geaccrediteerd op hbo-masterniveau waarmee de opleiding voldoet aan de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW). In totaal is de opleiding gewaardeerd met een studielast van 81 tot 86 ECTS (European Credit Transfer System)-punten.

De opleiding tot registerloods bestaat uit een centraal onderdeel (tien weken) en een regionaal onderdeel. De duur van het regionale deel verschilt per regio, onder meer door geografische verschillen en verschillende havenkarakteristieken. De doorlooptijd van de opleiding (theorie en praktijk) bedraagt afhankelijk van de regio veertien of vijftien maanden.

OVERZICHT STUDENTEN IN OPLEIDING GEDURENDE 2024

Slagingspercentage studenten OTR: MMP	2024				
	1-1-2024	1-2-2024	31-12-2024	Uitval 2024	Beëdigd 2024
Opleiding					
MMP12	21	20	0	2	19
MMP13	0	23	21	2	0
Slagingspercentage MMP12	90%				

Als over de beoordeling van een tentamen of examen een geschil ontstaat, heeft de student het recht om een bezwaarschrift in te dienen bij de examencommissie. De examencommissie en het instellingsbestuur hebben geen klachten ontvangen over de opleiding.

Ook tegen beslissingen van het instellingsbestuur kan bezwaar worden gemaakt. Studenten kunnen vervolgens, als zij het niet eens zijn met de beslissingen op het bezwaarschrift van de examencommissie of van het instellingsbestuur, in hoger beroep bij de afdeling bestuursrechtspraak van de rechtbank. Voor overige zaken staat het de student vrij een civiele procedure te starten. In 2024 heeft de examencommissie geen bezwaarschriften ontvangen en hebben geen gerechtelijke procedures plaatsgevonden.



TRANSPARANTE BEDRIJFSVOERING

Nederlands Loodswezen is bezig met de implementatie van de 'code Goed Bestuur' binnen de beroeps- en bedrijfsorganisatie. De basis hiervoor zijn de van toepassing zijnde (bestuurlijke) codes.

NLC en NLBV werkten samen aan een gestandaardiseerd systeem en gezamenlijke werkafspraken voor een goed informatiebeheer. Dit sluit aan bij de overtuiging dat een uniforme standaard voor alle entiteiten duurzamer is en voldoet aan de overheidsregels. In 2024 werd een nieuwe Share Point-omgeving ingericht, gezamenlijke werkafspraken opgesteld en onderzocht hoe documenten beter vindbaar kunnen worden gemaakt.

FACTURATIE

Het Loodswezen heeft zichzelf de verplichting opgelegd om binnen drie dagen na de reisdatum de factuur te versturen. Een tijdige facturatie is enerzijds in het belang van het Loodswezen voor het cashmanagement, anderzijds voor agenten om tijdig een afrekening te kunnen opstellen. De facturatie vond in 2024 gemiddeld binnen 2,49 dagen (2023: 2,34 dagen) na de reisdatum plaats.

Jaar	Verkeerde debiteur (%)	Foutieve diepgang (%)	Foutieve forfaits (%)	Foutieve BTW (%)	Overig (%)	Totaal (%)
2024	46,3%	6,8%	18,8%	20,4%	7,6%	100,0%
2023	48,5%	7,1%	24,2%	11,0%	9,2%	100,0%

Het merendeel van de verstuurde creditnota's heeft als oorsprong het gebruik van een verkeerde debiteur. In de praktijk blijkt dat bij wisseling van agent deze informatie niet altijd tijdig aanwezig of verwerkt is bij het Loodswezen. Met agenten en rederijen heeft het Loodswezen goede afspraken kunnen maken.

	2024	2023
Totaal aantal facturen	91.695	93.033
Totaal aantal creditnota's	499	546
Aantal credit nota's vs facturen	0,54%	0,59%

AANTAL IAD-MELDINGEN NLBV MET LETSEL

In 2024 zijn 90 IAD (Incidents, accidents and damages)-meldingen gemaakt. Dit zijn er 3 meer dan in 2023.

Aantal IAD meldingen NLBV met letsel	2024
Ongeval met dodelijke afloop	0
Ongeval met letsel	10
Ongeval met letsel en schade	1
Ongeval met schade	53
Ongeval zonder letsel en/of schade	4
Potentieel gevaarlijke situatie	12
Bijna ongeval	5
Overig	5
Totaal IAD's	90

In 2024 stond veilig werken centraal in bewustwordingscampagnes, bijeenkomsten en de nieuwe video 'Veilig werken op zee'. Dat leidde tot het gezamenlijke veiligheidsstatement 'Samen Veilig & Vlot' van NLc en NLBV.

Het statement weerspiegelt onze gemeenschappelijke ambitie dat iedereen altijd veilig en gezond thuiskomt. Het uitgangspunt is dat we te allen tijde als team opereren. Voor de loodsen en medewerkers persoonlijk zijn in het veiligheidsstatement vier kernwaarden opgesteld. Ze dragen optimaal bij aan veiligheid als ze: (1) verantwoordelijkheid nemen, (2) kennis en ervaringen delen, (3) feedback accepteren en geven en (4) daadkracht tonen door het goede voorbeeld te geven.

