



# KWALITEITS- VERANTWOORDING 2025

# INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>Waardecreatiemodel</b>	<b>5</b>
<b>Prestaties en activiteiten</b>	<b>8</b>
Veilig en vlot scheepvaartverkeer	9
Duurzame operatie	17
Toekomstbestendig Loodswezen	20
Nautische kennisdeling en ketenoptimalisatie	22
Betrokken en tevreden stakeholders	23
Bekwame en tevreden loodsen en werknemers	25
Betrokken loodsen en medewerkers	28
Opgeleide registerloodsen	29
Transparante bedrijfsvoering	30

# 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 2025 zoals verwoord in de Loodsenwet artikel 27j lid 2. Indien de gegevens van het volledige jaar 2025 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 bevlogen 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 2025

Elk jaar wordt in het tariefvoorstel het voorgenomen kwaliteitsniveau opgenomen. In het Tariefvoorstel 2025 zijn de belangrijkste doelstellingen voor 2025 weergegeven:

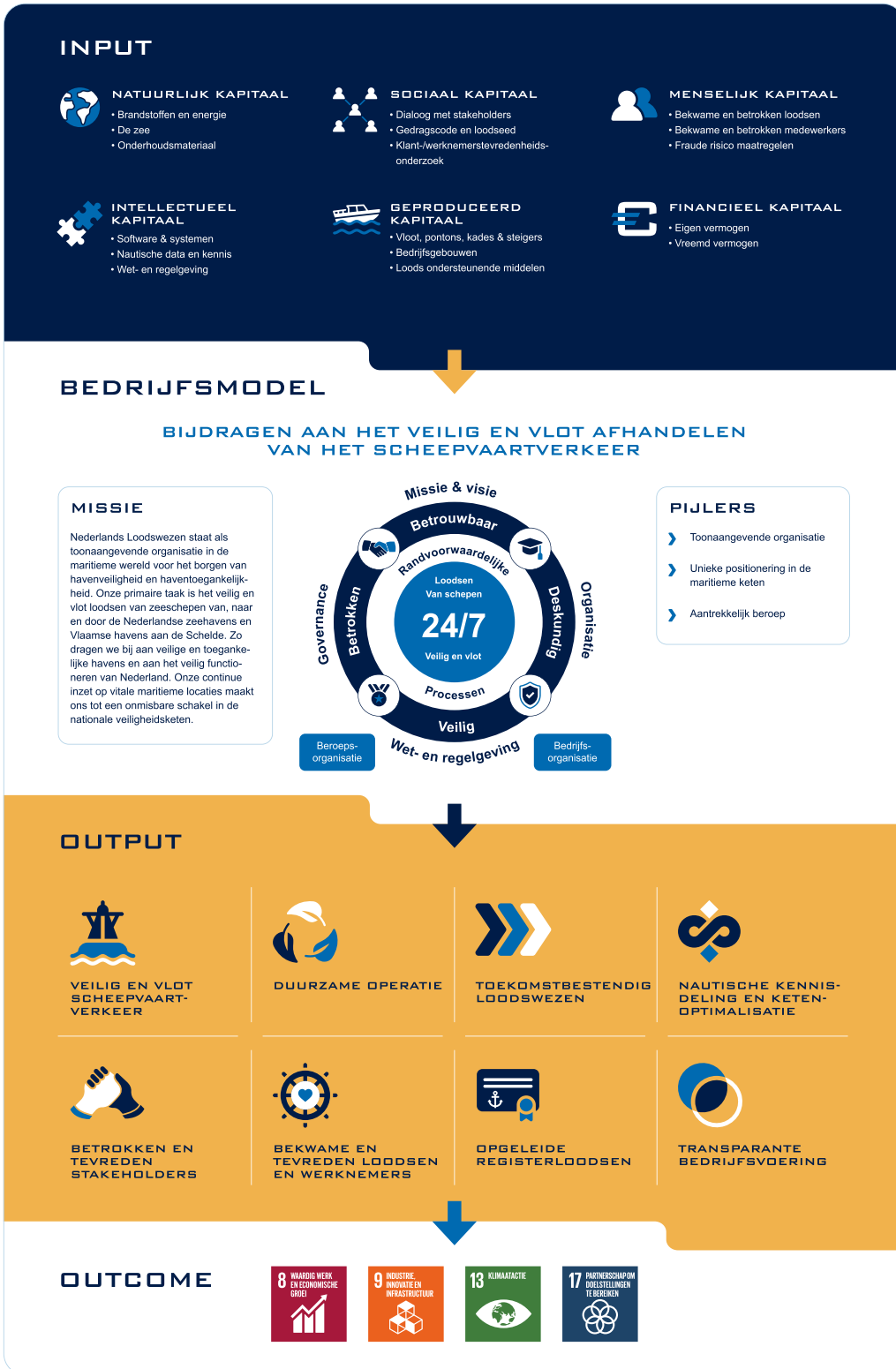
Omschrijving	Doelstelling 2025	Realisatie 2025
Tijdigheid: % loods aan boord	96,0%	96,7%
Aantal incidenten scheepsongevallen t.o.v. 2024	Jaarlijks dalend	-/- 6,25%
Operationele beschikbaarheid vloot	90-92%	Zie tabel 'Operationele beschikbaarheid eigen vloot'
Aantal klachten over dienstverlening organisatie	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen (<0,1%)	0,009%
Aantal klachten over dienstverlening loods	Minder dan 1 klacht op 1.000 scheepsreizen (<0,1%)	0,010%
Reductie CO <sub>2</sub> emissie 2025 t.o.v. 2024	-/- 14%	-/- 14,4%
Aandeel biobrandstof t.o.v. totale brandstof	34%	34%
Ziekteverzuim operationele dienst	≤ 6%	5,9%
Ziekteverzuim kantoorpersoneel	≤ 6%	6,1%
Slagingspercentage studenten OTR:MMP	80%	87%
Aantal incidenten loodsen en medewerkers met letsel	0	14
Tijdigheid versturen factuur	≤ 3 dagen	2,48 dagen
Juistheid verstuurd factuur (percentage juiste facturen waarvoor geen creditnota is verstuurd t.o.v. totaal)	> 99,0%	99,4%

\* Tijdig conform de huidige werkwijze zoals beschreven in het Tariefvoorstel 2025.

## RAPPORTAGE KWALITEIT 2025

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

# WAARDECREATIEMODEL



## INPUTWAARDEN

Onderstaand 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, jollen, loodsvaartuigen en een helikopter. Dit vervoer zorgt voor het verbruik van brandstoffen en elektriciteit, dat CO<sub>2</sub>-uitstoot met zich meebrengt. Om het loodsproces te versnellen en de emissie-uitstoot te verminderen kan het Loodswezen gebruikmaken 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 gebruikgemaakt van energie als walstroom, water en gas.

### SOCIAAL KAPITAAL

Het Loodswezen is een partij die de nautische keten versterkt. Daarvoor onderhouden wij goede relaties met stakeholders. Voor alle stakeholders wil het Loodswezen een integere en betrouwbare partner zijn. De resultaten van het klant- en werknemerstevredenheidonderzoek 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 te beschikken over bekwame en betrokken medewerkers 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. Het Loodswezen leidt registerloodsen op en er vindt continue educatie plaats om het kennisniveau van de loodsen en medewerkers 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 moet 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, et cetera.)

## FINANCIËEL KAPITAAL

Het Loodswezen beschikt over eigen vermogen - ingebracht door de loodsen - en 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 creëert waarde voor de maritieme keten en voor de eigen medewerkers op basis van de acht thema's uit het waardecreatiemodel. We zijn de deskundige en betrouwbare partner voor het veilig en vlot loodsen van schepen naar de Nederlandse zeehavens en de Vlaamse havens aan de Schelde. Deze dienstverlening is een collectieve inspanning: NLc-staf, STODEL, Nederlands Loodswezen B.V. en Loodswezen Materieel B.V. ondersteunen de registerloodsen die aan boord gaan.**

# VEILIG EN VLOT SCHEEPVAARTVERKEER

**Nederlands Loodswezen werkt nauw samen met nautische ketenpartners, waaronder havenbedrijven, havenmeesters en andere dienstverleners. Ook (semi-)overheden zoals Rijkswaterstaat, Douane en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) in Vlaanderen zijn gewaardeerde partners. In 2025 haalden we de banden aan met onder meer de Kustwacht en ministeries. Samen zorgden we voor een vlotte en veilige beloodsing van schepen.**

## FYSIEKE VEILIGHEID

Veiligheid werd in 2025 officieel opgenomen als doelstelling van de dienstverlening van Nederlands Loodswezen. Het veiligheidsstatement 'Samen Veilig & Vlot' verwoordt de ambitie dat iedereen altijd veilig en gezond thuiskomt. De kern van deze aanpak is teamwork, waarbij voor alle medewerkers vier gedragsrichtlijnen gelden: (1) verantwoordelijkheid nemen, (2) kennis en ervaringen delen, (3) feedback accepteren en geven, (4) daadkracht tonen door het goede voorbeeld te geven. Het veiligheidsstatement is opgenomen in de nieuwe missie, visie en strategie.

## SOCIALE VEILIGHEID

Het cultuuronderzoek uit 2023 maakte duidelijk dat de uitvoering en de verwachtingen van het profiel van leidinggevenden binnen onze organisatie onvoldoende duidelijk waren. In 2025 zijn een visie op leiderschap en een gedragsmatrix ontwikkeld. In 2026 gaat een ontwikkelingsprogramma voor leidinggevenden van start. Dit programma ondersteunt leidinggevenden bij hun persoonlijke ontwikkeling, het uitvoering geven aan hun verantwoordelijkheden en dagelijkse werkzaamheden en garandeert een eenduidige uitvoering van relevante regelingen.

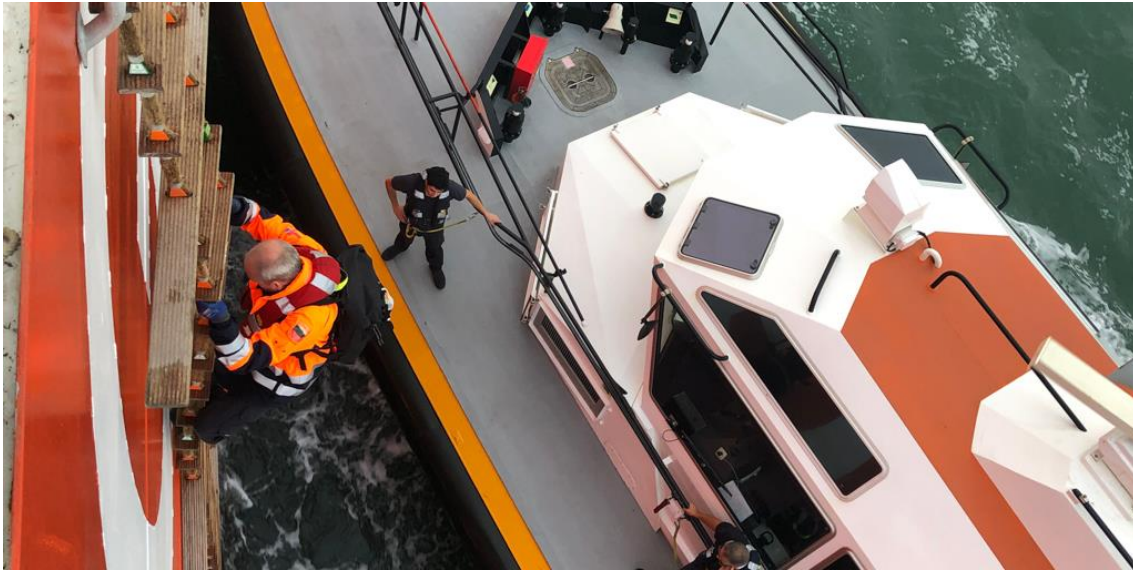
## DIGITALE VEILIGHEID

De publieke taak voor een weerbare haven en een haven die 24 uur per dag toegankelijk is, brengt een verantwoordelijkheid met zich mee voor een hoogwaardige digitale beveiliging. In 2025 volgden onze bestuurders trainingen in cyberbeveiliging en veilig informatiebeheer ter voorbereiding op de Europese NIS2-richtlijn voor digitale beveiliging van kritieke entiteiten. Deze richtlijn wordt naar verwachting in 2026 van kracht. Het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) ondersteunde ons hierbij.

Ook medewerkers volgden trainingen in het tijdig signaleren en melden van digitale risico's, zoals computerhacks, phishing en andere sabotagepogingen. Daarnaast onderzocht de werkgroep R&D van de NLc hoe loodsen onafhankelijk van alle digitale systemen de havens in en uit kunnen varen. In 2026 worden nieuwe navigatie ondersteunende middelen (NOM) in gebruik genomen die beter bestand zijn tegen spoofing en jamming.

## ONDERMIJNING

Onze zeehavens zijn als toegangspoort tot Nederland en Europa ook kwetsbaar voor criminele activiteiten zoals (drugs)smokkel en fraude. Het ministerie van Justitie en Veiligheid wees in 2025 de havens aan als risicogebied en introduceerde de VOG Havengebied voor de screening van medewerkers op justitiële antecedenten. Varenden in de volcontinue dienst deden mee aan een pilot met deze VOG. Op termijn wil Nederlands Loodswezen het aantal VOG-functies uitbreiden.



## PUBLIEKE VEILIGHEID

De veiligheid en integriteit van de infrastructuur op zee en in de zeehavens stond in 2025 onder druk door geopolitieke dreigingen. Voorbeelden zijn schepen van de Russische schaduwvloot die bunkeren op de Schelde en door ons opgeleide Russische PEC-houders die zelfstandig van, naar en in onze zeehavens varen. Wij voerden nauw overleg over deze risico's met partners in de maritieme keten zoals havenbedrijven, de Kustwacht en met het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## 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 2025 geen normpercentage voor regio Scheldemonden (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.

Net als voorgaande jaren is door de geconsulteerde partijen aangegeven dat zij de loodsen eerder aan boord wensen te hebben dan in de regeling staat omschreven. 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 toont het percentage scheepsreizen in 2025 waarbij de loods binnen de normtijd aan boord kwam, afgezet tegen de norm zoals deze met de ACM was afgestemd.

Tijd loods aan boord			Norm zoals voorgesteld door ACM	2025
Regio	Aantal reizen	Aantal loodsen		
Noord	3.995	18	96%	99,2%
Amsterdam-IJmond	13.466	64	94%	97,0%
Rotterdam-Rijnmond	50.594	224	94%	96,4%
Scheldemonden	19.573	164	Geen norm voorgesteld	95,8%
<b>Totaal (gewogen, inclusief Scheldemonden)</b>	<b>68.055</b>	<b>306</b>	<b>94%</b>	<b>95,8%</b>
<b>Totaal (gewogen, exclusief Scheldemonden)</b>	<b>87.628</b>	<b>470</b>		<b>96,7%</b>

## 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 loodsencorporatie. 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 2025 werden in totaal 119 near misses gerapporteerd: regio Noord: 10, regio Amsterdam-IJmond: 23, regio Rotterdam-Rijnmond: 80 en regio Scheldemonden: 6.



-  Zeer ernstige scheepsongevallen
-  Ernstige scheepsongevallen
-  Minder ernstige scheepsongevallen

Aantal geloodste scheepsreizen		Percentage scheepsongevallen tov aantal scheepsreizen
Noord 3.995	 0 0 3	= 0,08%
Amsterdam-IJmond 13.466	 0 0 24	= 0,18%
Rotterdam-Rijnmond 50.594	 0 1 55	= 0,11%
Scheldemonden 19.573	 0 0 7	= 0,04%
<b>Totaal 87.628</b>	 0 1 89	= 0,10%

Incidenten en ongevallen blijven helaas voorkomen in de nautische sector. Loodsen van Nederlands Loodswezen waren in 2025 betrokken bij een ernstig scheepsongeval (ESO) in de Rotterdamse haven. Dit betreft een incident waarbij een inkomende tanker in de maasmond bij mist in aanvaring kwam met een sleepboot die bestemd was voor een ander schip. De sleepboot is hierbij lek geraakt en heeft zichzelf vervolgens uit veiligheidsoverwegingen aan de grond gezet.

Na een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over een incident met een bijzonder transport in 2024 in de Rotterdamse haven werden in goed overleg met betrokken partijen de aanbevelingen van de OVV opgevolgd en werden bij het Loodswezen de procedures aangescherpt en kregen hun beslag in het nieuwe Handboek Regeling Bijzondere Transporten, die in alle regio's is geïmplementeerd.

## 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.

<b>Tabel aantal klachten</b>					
	<b>Regio Noord</b>	<b>Regio Amsterdam-IJmond</b>	<b>Regio Rotterdam-Rijnmond</b>	<b>Regio Scheldepolders</b>	<b>Totaal</b>
<b>Klachten over de loods</b>					
Verkeerd gemeerd	0	0	2	0	<b>2</b>
Vaargedrag	0	0	1	2	<b>3</b>
Veiligheid terrein	0	0	0	0	<b>0</b>
Aantal sleepboten	0	0	0	0	<b>0</b>
Communicatie / reisvoorbereiding	0	0	3	1	<b>4</b>
<b>Totaal klachten over de loods</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
Klachten over de organisatie					
Communicatie	0	0	0	0	<b>0</b>
Loods te laat	0	0	3	2	<b>5</b>
Overige	0	0	3	0	<b>3</b>
<b>Totaal klachten over de organisatie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
<b>Totaal ontvangen klachten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>17</b>
Waarvan ongegrond	0	0	7	0	<b>7</b>
Waarvan gegrond	0	0	5	5	<b>10</b>

## TUCHTRECHTSPRAAK

Er zijn in 2025 geen klachten ontvangen.

## INZET EIGEN VLOOT

Nederlands Loodswezen maakt gebruik van eigen vaartuigen en een gehuurde helikopter van NHV Group, de Airbus H145, voor het vervoer van de loodsen van en naar zeeschepen.

Hieronder lichten we de samenstelling, de operationele beschikbaarheid en de eisen aan, en het beheer van de vloot toe:

De vloot van het Loodswezen in Nederland bestaat uit de volgende beloodsingsmiddelen:

- Drie loodsvaartuigen (stationsschepen) van gemiddeld twaalf jaar oud. Eén daarvan ligt permanent op zee voor de haven van Rotterdam en een loodsvaartuig ligt op zee buiten de Westerschelde. Daarnaast bezit het Loodswezen een reserveloodsvaartuig. Vanaf de loodsvaartuigen worden schepen met jollen beloodst.
- Acht jollen: alle jollen zijn van de P-klasse en zijn gemiddeld ruim twaalf jaar oud.
- Twee swath-tenders van gemiddeld twintig 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, die in 2026 worden opgeleverd.

- Drieëntwintig tenders: deze tenders bestaan uit zes jetgedreven tenders van de Discovery-klasse van gemiddeld zevenentwintig jaar oud waarvan er één als R&D-vaartuig operationeel is. In 2025 zijn twee tenders van de D-klasse uit de vaart gehaald om te worden verkocht. Verder zijn er tien jetgedreven tenders uit de A- en L-klasse van gemiddeld twaalf jaar oud, twee stalen schroefaangedreven tenders uit de H-klasse van gemiddeld tien jaar oud en vijf jetgedreven tenders uit de M-klasse van gemiddeld twee jaar oud. 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 één van de schepen binnen de vloot wordt vervangen.

## 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 scheepvaartinspectie, 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 2025 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 %
<b>Noord-Eemshaven</b>	2 tenders	97,56
<b>Noord-Harlingen</b>	1 tender	100,00
<b>IJmond-Den Helder</b>	1 tender	100,00
<b>IJmond-IJmuiden</b>	2 tenders	99,58
<b>Rotterdam-Rijnmond</b>	1 loodsvaartuig	99,99
	3 tenders	100,00
<b>Scheldemonden</b>	1 loodsvaartuig	100,00
	2 swaths	53,69
	2 tenders	100,00
	swath/tender combi	95,75

Om aan de capaciteitsvraag van vijftien tenders te kunnen voldoen, zijn zeventien tenders nodig. Maar met het toenemen van levertijden, het ouder worden van de vaartuigen en de beschikbaarheid van materialen en mensen lijken zeventien tenders niet voldoende. Vanaf 2024 is, met het in de vaart nemen van de nieuwe tenders in de M-klasse, ook gestart met het uit de vaart nemen van de oude tenders in de D-klasse. Eén tender in de Discoveryklasse wordt aangehouden (de 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. bij een stormbeloodsing (als de loods niet op conventionele wijze aan boord kan komen).

In 2025 zijn in totaal 1.054 scheepsreizen beloodst met 638 helikoptervluchten (aantal beloodste reizen 2024: 1.362). 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 470 loodsen ingeschreven per 31 december 2025 (31 december 2024: 467). De verdeling over het aantal ervaringsjaren laat zich als volgt weergeven:

Het aantal loodsen per '5-jaars' ervaringsblok	2025					Totaal
	0-5 jaar	6-10 jaar	11-15 jaar	16-20 jaar	> 20 jaar	
<b>Aantal loodsen</b>	86	57	81	135	111	470
<b>In percentage van korps</b>	18,30%	12,13%	17,23%	28,72%	23,62%	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.

	TV2026	2027	2028	2029
<b>Formatie (gemiddeld aantal loodsen betreffende jaar)</b>	471	475	476	477
<b>Geraamd aantal reizen (Ecorys)</b>	88.580	88.996	89.882	90.021
<b>Gemiddeld aantal reizen per loods</b>	188,03	187,56	188,95	188,76
<b>Aantal loodsen in opleiding (OTR:MMP)</b>	23	25	23	27



# DUURZAME OPERATIE

De verduurzaming van onze activiteiten kent geen eindpunt. Samen met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen werkt Nederlands Loodswezen doorlopend aan projecten voor innovatie en efficiënt onderhoud van de vloot. In 2025 realiseerden we onze ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 12,5% te verminderen. Deze lijn zetten we door: in 2030 streven we naar 20% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en in 2040 naar een reductie van ten minste 70% ten opzichte van 2008.

## MATERIEEL

### NIEUWE TENDERS IN DE M-KLASSE

De laatste twee van de in totaal vijf nieuwe tenders in de M-klasse werden in 2025 in de vaart genomen. De 'Maud' en de 'Milo' werden in respectievelijk Rotterdam en Vlissingen gedoopt.

### NIEUWE SWATHS

Scheepsbouwer Abeking & Rasmussen startte de bouw van twee swathtenders, schepen met een verbeterde rompvorm, nieuwe veiligheidsvoorzieningen, hybride voorstuwing en elektrische aandrijving. Regio Scheldemonden verwacht de schepen in 2026 in gebruik te nemen en streeft naar een brandstofbesparing van circa 20%.

### HELIHANGAR ROTTERDAM

In de Pistoolhaven in Rotterdam werd de nieuwe helihangar in gebruik genomen met ruimte voor twee helikopters. De hangar is uitgerust met 144 zonnepanelen en een waterpomp. Om netcongestie en mogelijke stroomuitval op te vangen, bouwde regio Rotterdam-Rijnmond daarnaast een noodstroomvoorziening met aggregaat en battery packs. Hiermee kan de regio de bedrijfscontinuïteit te allen tijde zelfstandig waarborgen.

### DIGITALE INNOVATIE

Het slim inzetten van data, ICT en kunstmatige intelligentie staat centraal in onze bedrijfsvoering. Project RADAR (Robotisering, Automatisering, Digitalisering als Resultaat) ging in 2025 een nieuwe fase in met het opstarten van de verdere uitrol van ERP-software naar de afdelingen vlootbeheer, inkoop, finance en ICT. De software stelt afdelingen in staat op maat hun administratiesystemen in te richten.

## PROJECT LUTINE

Het Ship Performance Monitoring System van project Lutine, leverde belangrijke inzichten op. Dankzij data-analyse kon het brandstofverbruik op de tenders goed worden gevolgd, in combinatie met weersomstandigheden en vaargedrag. Op een groot deel van de vloot werden IOT-devices geïnstalleerd. Lutine werd getest in regio Amsterdam-IJmond en wordt in 2026 verder uitgerold naar de overige regio's. Op termijn gaan we de toepassing ook gebruiken voor training van medewerkers, zodat zij meer inzicht krijgen in vaargedrag en onderhoud.

Daarnaast werden G-krachten op de tenders uit de M-klasse gemeten. Opvarenden meldden uiteenlopende ervaringen met het vaarcomfort op de vaartuigen. Dit wordt in 2026 verder onderzocht.

## CO<sub>2</sub>-EMISSIERAPPORTAGE

Nederlands Loodswezen is niet CSRD-plichtig, maar vindt het wel belangrijk om te rapporteren over zijn duurzaamheidsprestaties. Jaarlijks rapporteert onze organisatie over het brandstofverbruik, de gerealiseerde emissiereducties en de voortgang van duurzame initiatieven gericht op een groene en toekomstbestendige maritieme sector.

"De werkgroep duurzaamheid komt maandelijks bijeen om de voortgang van de diverse duurzaamheidsinitiatieven te bespreken en acties uit te zetten. Ook binnen de afdeling inkoop wordt rekening gehouden met het duurzaamheidsbeleid van onze leveranciers; dit is een steeds belangrijker beslissingscriterium tijdens het uitragen van offertes."

**Leo Osseweijer, hoofd inkoop/lid werkgroep MVO NLBV**

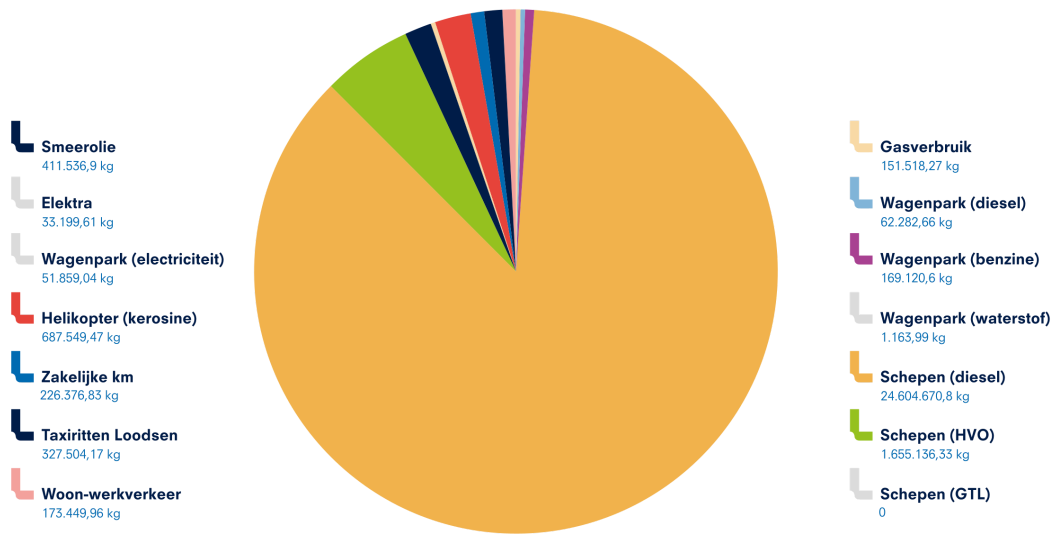
Nederlands Loodswezen is sinds september 2018 gecertificeerd voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder versie 3.1. In deze rapportage wordt een overzicht gegeven van de emissies per scope en categorie.

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

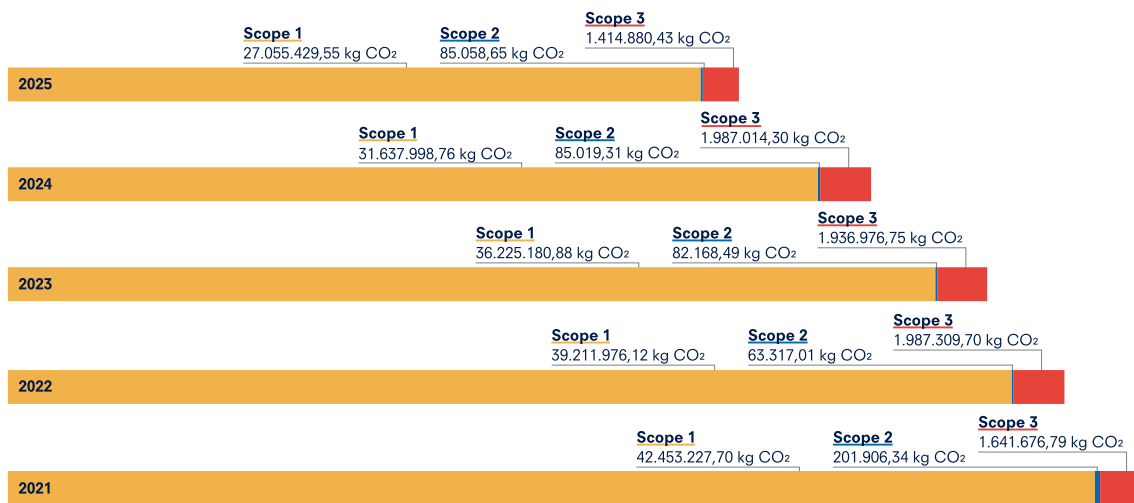
Scope 2-emissies zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties waarvan het Loodswezen geen eigenaar is, maar die het wel gebruikt. Hieronder valt de uitstoot door elektrische installaties.

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 de inzet van de helikopter en taxi's voor het vervoer van loodsen en het gebruik van voertuigen voor woon-werkverkeer.

## CO<sub>2</sub>-EMISSIE PER CATEGORIE 2025



## CO<sub>2</sub>-FOOTPRINT 2025-2021



% bio brandstof vaartuigen t.o.v. totale brandstof vaartuigen		2025
Totaal brandstofverbruik schepen (in liters)		10.966.923
Waarvan HVO 100 (bio) (in liters)		3.781.442
% biobrandstof		34,48%

# TOEKOMSTBESTENDIG LOODSWEZEN

**De weg naar een toekomstbestendig Nederlands Loodswezen werd in 2025 uitgewerkt in het visiedocument Missie - Visie - Strategie Loodswezen 2026-2030 en de onderliggende beleidsplannen. Met voldoende mensen en middelen investeren we als beroeps- en bedrijfsorganisatie in optimale slagvaardigheid, cohesie, effectiviteit. We vervullen een internationale voortrekkersrol en worden gezien als strategische partner voor de nationale veiligheid.**

De MVS 2026-2030 bevat 23 concrete doelstellingen waarop we de komende vijf jaar onze mensen, materieel en financiële middelen inzetten. In 2030 willen we een toonaangevende organisatie zijn met een unieke positionering in de maritieme keten, we willen een goed werkgever zijn en we staan ervoor dat registerloods een aantrekkelijk beroep is. Daarbij houdt het Loodswezen er rekening mee dat het beloodsen deels op afstand zal gebeuren, maar evengoed veilig, betrouwbaar, betrokken en deskundig.

## EVALUATIE WAMR

De evaluatie van de Wamr staat in 2026 gepland. Het doel is te komen tot een duurzaam evenwicht tussen inkomsten en onze taakstelling om havens 24/7 toegankelijk te houden en een veilig en vlot scheepvaartverkeer te borgen. Overleg hierover met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in volle gang.

## DE LOODS EN MEDEWERKER VAN DE TOEKOMST

Vanwege de krapte op de arbeidsmarkt besteedde Nederlands Loodswezen extra aandacht aan het aanscherpen van het profiel van 'de registerloods van de toekomst'. Binnen afzienbare tijd kan het loodsen een combinatie worden van menselijke sturing en digitale systemen, waarbij ICT en AI een steeds grotere rol spelen. Dit heeft consequenties voor de werving en opleiding van nieuwe loodsen.

## AUDITS EN CERTIFICERING

De vijfjaarlijkse ISPO-hercertificeringsaudit door Lloyd's Register is voor de regio's van belang voor de borging van kwaliteit in hun processen. In de voorbereiding op onze jaarlijkse ISO- en ISM-audits voor certificering focussen we steeds meer op de zogeheten PDCA (Plan-Do-Check-Act)-cyclus, waarmee we continu verbeteren en beheersing van processen borgen.

## LOODSPLICHT NIEUWE STIJL

De ervaringen met de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) verschilden per regio. NLc faciliteert hierin de PEC-opleidingen van de kapiteins. 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)		2025			
	Noord	Amsterdam-IJmond	Rotterdam-Rijnmond	Scheldemonden	Totaal
<b>Aantal beschikbare plekken (raming)</b>	0	16	96	0	112
<b>Aantal cursisten (realisatie)</b>	7	0	90	1	98



# NAUTISCHE KENNISDELING EN KETENOPTIMALISATIE

Innovaties in de maritieme sector gaan snel en worden gevolgd door de werkgroep Research & Development (R&D). Ze denkt na over de wijze waarop de innovaties, waaronder loodsen op afstand, autonome scheepvaart en GNSS, het beroep beïnvloeden. Ook stelt ze prioriteiten en doet aanbevelingen. De werkgroep bestaat uit regionale vertegenwoordigers en een externe adviseur.

## SAMENWERKING MET STAKEHOLDERS

Als actieve en meedenkende partner deelt Nederlands Loodswezen zijn kennis en kunde met partners in de maritieme keten. Zo droegen regio Rotterdam-Rijnmond en de NLC-staf in 2025 bij aan de nieuwe Havenvisie.

Er was geregeld overleg met stakeholders en ketenpartners, havenmeesters, havenbedrijven, Rijkswaterstaat, het Vlaams Loodswezen en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Daarin lag de focus op het optimaliseren van de gezamenlijke dienstverlening.

Ook bij onze stakeholders groeide het besef van de kwetsbaarheid van de zeehavens. Om cyberdreigingen het hoofd te bieden, ontwikkelden de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de NCTV samen de Cyber Strategie Nederlandse Zeehavens. Een van de besluiten was om de Stichting FERM, die al actief was voor de havens van Rotterdam en Moerdijk, in 2025 op te schalen tot een landelijk cybersecurityplatform voor de in de BOZ verenigde Nederlandse zeehavens.

Regio Noord had voor diepstekende schepen per reis contact met de vaarwegbeheerder en de havendienst voor een veilige passage richting Harlingen. De bereikbaarheid van Harlingen blijft een punt van aandacht door verzanding en routeverschuivingen in het Zuider Stortemelk.

## OVERHEID

We houden rekening met de aanwijzing van Nederlands Loodswezen als kritieke entiteit waarmee het overleg met overheidsinstanties wordt geïntensiveerd. Dit betrof onder meer Kustwacht Nederland, het ministerie van Defensie, Douane en de Veiligheidsregio's. Daarnaast werkt regio Scheldemonden traditioneel nauw samen met het Vlaams Gewest.

## INTERNATIONAAL

Afgevaardigden van Nederlands Loodswezen woonden in 2025 de ISPO-conferentie in Dubai bij en het congres van de European Maritime Pilot's Association (EMPA) in Krakau. ISPO stond in het teken van ons kwaliteits- en veiligheidsmanagementsysteem. Tijdens het EMPA-congres werd gesproken over de nieuwste maritieme technologieën.

De loodsen in Europa maken zich zorgen over toenemende verstoring van navigatiesystemen zoals radar en GPS. Digitalisering mag nooit ten koste gaan van veiligheid. Menselijke expertise aan boord en in havens blijft onmisbaar.

De IMO scherpste in april 2025 de SOLAS-regels aan, waardoor met name de loodsladders veiliger werden. Met name IMPA heeft hierin een belangrijke rol gespeeld.

"Het Nederlands Loodswezen is een transparante en constructieve partner in de gemeenschappelijke doelstelling veilig en vlotte scheepvaart binnen de grensoverschrijdende samenwerking in het Scheldegebied."

**Jur Janse, Nederlands diensthoofd Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit**

## SAMENWERKING NEDERLAND MET VLAANDEREN

2025 was voor de grensoverschrijdende samenwerking een bewogen jaar. Door acties van Belgische loodsen en VTS-medewerkers meden zeeschepen in het najaar de havens langs de Schelde, waaronder Vlissingen en andere Nederlandse havens (VTS staat voor Vessel Traffic Services). Dit benadrukte opnieuw het belang van continue dialoog met stakeholders. RLc Scheldemonden intensiverde daarom de contacten met de Vlaamse havens, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en met collega-nautische dienstverleners.

"De bijzondere relatie die we onderhouden met het Vlaams Loodswezen en het Vlaams Gewest is cruciaal voor onze positie in de regio."

**Georg Jaburg, voorzitter RLc Scheldemonden**

## SAMENWERKING MET DUITSLAND

In het afgelopen jaar is er met regelmaat contact geweest met het Duitse "Lotsen Bruderschaft Emden". Wij staan elkaar dan ook nog steeds bij op de Eems met wederzijdse hulpverlening, als onze loodsvaartuigen door onvoorziene omstandigheden niet ter plaatse kan komen. Zo is de continuïteit van het vervoer van loodsen op de rivier nog beter geborgd. De nieuwe M-klasse tender heeft tijdens de Duitse "Lotsenkonferenz 2025" een demonstratie laten zien in de haven van Borkum. We zijn samen met de Duitsers aan het verkennen hoe onze samenwerking in tender vervoer op de Eems vergroot kan worden, met voordelen voor bereikbaarheid en CO<sub>2</sub>-reductie.

## BETROKKEN EN TEVREDEN STAKEHOLDERS

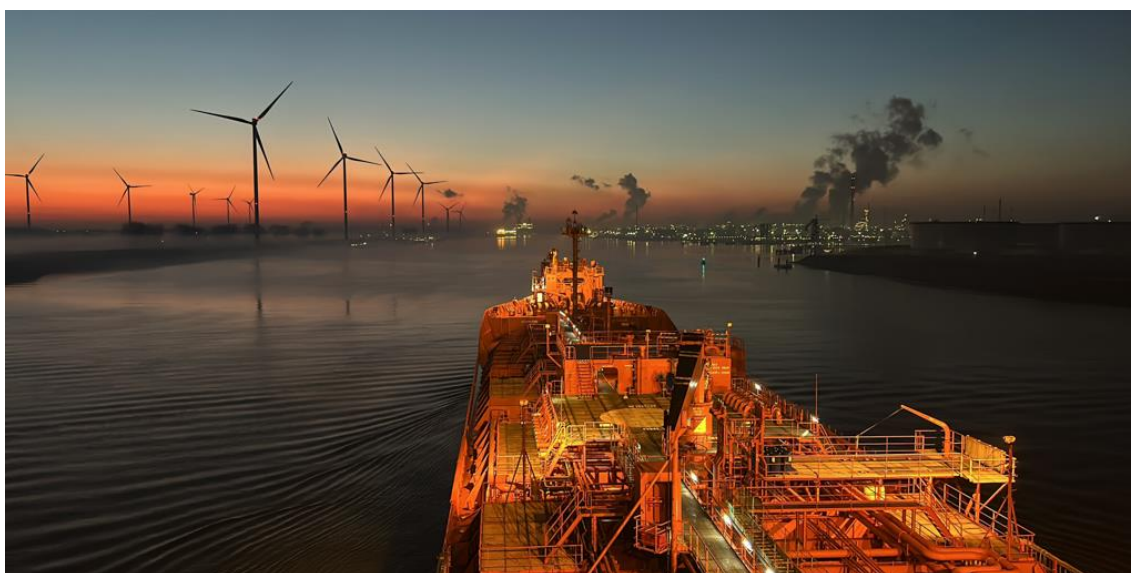
De kernwaarden van Nederlands Loodswezen – veilig, betrouwbaar, betrokken en deskundig - vormen de basis van onze dienstverlening. Nederlandse registerloodsen hebben nationaal en internationaal een uitstekende reputatie en hielden het niveau van de dienstverlening mede hoog dankzij betrokken stakeholders.

Wij betrokken onze stakeholders bij de totstandkoming van het nieuwe visiedocument. Hun feedback op het concept-visiedocument leverde waardevolle inzichten op over thema's zoals het onderhouden van een duurzame wederzijdse relatie, het signaleren van trends, netwerken, ketenoptimalisatie door kennisuitwisseling en het delen van data met derden.

Regio Rotterdam-Rijnmond hield daarnaast een serie interviews met stakeholders om input op te halen voor haar regionale beleidsplan. Zo kreeg de regio een beter beeld van de markten waarin haar stakeholders opereren, de uitdagingen waarmee ze te maken hebben, het beeld dat ze hebben van RLc Rotterdam-Rijnmond en de verbeterpunten die ze zien.

“Onze interviews met stakeholders leverden waardevolle input op. We konden een goed gefundeerde strategische opdracht destilleren door onze interne analyse te matchen met deze externe analyse.”

**Hans van Driel, voorzitter RLc Rotterdam-Rijnmond**



# BEKWAME EN TEVREDEN LOODSEN EN WERKNEMERS

Wereldwijd is sprake van een gespannen arbeidsmarkt. Het tekort aan STCW-zeevarenden loopt in 2026 op tot bijna 90.000 en zal de volgende jaren verder stijgen. Rond 2030 zijn er naar verwachting te weinig dekkofficieren door een afname van het aantal gediplomeerden en een groeiende vraag bij werkgevers. Tegelijkertijd gaan de komende jaren veel loodsen met pensioen. Om ook in de toekomst een toonaangevende organisatie te zijn, wil Nederlands Loodswezen loodsen en medewerkers flexibel en duurzaam inzetten en hen passende arbeidsvoorwaarden bieden. NLC en NLBV werken hierbij nauw samen.

## INSTROOM

In september ging in opdracht van de NLC de langverwachte premaster OTR:MMP voor zeevarenden met een mbo-diploma van start bij STC Next in Rotterdam. Tien studenten volgen naast hun werk zes modules, grotendeels online. Door mbo'ers de kans te bieden in te stromen op de hbo- masteropleiding Master in Maritime Piloting (OTR:MMP), breidt Nederlands Loodswezen de instroomdoelgroep uit. Regionale loodsencorporaties bleven samenwerken met regionale onderwijsinstellingen. Zo werkte regio Scheldemonden nauw samen met Hogeschool Zeeland (minor Pilotage) en organiseerden regio's Scheldemonden en Rotterdam-Rijnmond een workshop voor studenten tijdens de Maritime talent days, die door STC en Hogeschool Rotterdam (RMI) werden georganiseerd.

## ZICHTBAARHEID

Het loodsenberoep brachten we actief onder de aandacht tijdens maritieme evenementen, banenmarkten bij maritieme scholen, zoals de Scheepvaartdag bij Scalda, de Bedrijvendag bij MIWB en de Maritime Talent Days bij STC/RMI.

"Om als maritieme sector over voldoende professionals te kunnen blijven beschikken, is samenwerking tussen werkgevers, branches en onderwijs essentieel. Daar maak ik mij als voorzitter van de NML Human Capital Council hard voor."

**Yvette Ross, stafmedewerker beleid & organisatie NLC, voorzitter NML Human Capital Council**

Naast de Wereldhavendagen in Rotterdam was SAIL Amsterdam 2025 een hoogtepunt. Multimediaal bereikten we een breed publiek met een nieuwe werken-bij-website, een verbeterde online wervingscampagne en een nieuwe video over Nederlands Loodswezen, de virtuele registerloods Eva in het havenervaringscentrum Portlantis in Rotterdam en de imagocampagne 'Mpowered' die we samen met Nederland Maritiem Land maakten.



Daarnaast maakten we een JINC-bliksemstage mogelijk voor zeven leerlingen van het Montfort College in Rotterdam. Ze kregen een rondleiding door de werkplaats en op een loodsvaartuig. Mbo-studenten van het STC in Rotterdam en hbo- en mbo-studenten van respectievelijk Hogeschool Zeeland en Maritiem en Logistiek College Scalda de Ruyter in Vlissingen kregen een presentatie over de aantrekkingskracht van het maritieme vak tijdens symposia voorafgaand aan de doop van de tenders 'Maud' en 'Milo'. In Rotterdam was extra aandacht voor circulair bouwen en verduurzaming. In Vlissingen stonden de samenwerking op de Schelde en weerbaarheid tegen jamming en spoofing centraal.

## OPLEIDING EN TRAINEN VAN MEDEWERKERS EN LOODSEN

Met gerichte trainingen voor loodsen en medewerkers speelde Nederlands Loodswezen in op nieuwe trends in technologie, materieel, informatiebeheer, verduurzaming en cultuur op de werkvloer.

In 2025 werd de nieuwe Bestuurdersopleiding Loodswezen breed ingevoerd. Praktische kennis werd daarin gecombineerd met bestuurdersvaardigheden, waaronder effectief vergaderen, wet- en regelgeving en organisatiekunde.

Een nieuw programma en een gids voor leidinggevendenden werden ook in 2025 ontwikkeld. De gids bevat een heldere visie op leiderschap, een gedragsmatrix voor leidinggevendenden en ondersteuning bij hun dagelijkse werkzaamheden.

Twee registerloodsen traiden bij het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) het afmeren van een LNG-tanker in de virtuele Eemshaven. In de simulator deden ze ervaring op met verschillende windsnelheden, golfhoogtes en stromingen. Het gaat om situaties waarbij extra training welkom is voor situaties die we hopelijk niet meemaken, maar waar we wel op voorbereid willen zijn. Nederlands Loodswezen bouwde zelf een simulator voor de opleidingen van de varende medewerkers.

“Het Loodswezen vormt een belangrijke schakel in de veiligheid op zee. Ik vind het inspirerend om te zien hoe de loodsen in alle weersomstandigheden deze verantwoordelijkheid nemen.”

**Ir. Olaf Waals, President MARIN**

## BETROKKEN LOODSEN EN MEDEWERKERS

Binnen de beroeps- en bedrijfsorganisatie hielden we structureel interdisciplinair overleg en teambuildingsessies. Het doel: informatiedeling, samenwerking en verwachtingsmanagement.

In twee sessies werden loodsen en NLBV-medewerkers betrokken bij de totstandkoming van de MVS 2026-2030. Zij gaven input over essentiële vraagstukken voor de (toekomst van) de organisatie en haar medewerkers die werd meegenomen in het opstellen van de MVS.

Tijdens de ‘Connect en Engage’-bijeenkomst in mei 2025 gaven PMO-projectleiders een toelichting op het werken in Project en Management Office (PMO).

## DUURZAME INZET VAN MEDEWERKERS

Duurzame inzet van onze medewerkers is een absolute prioriteit. We stimuleerden dit met een vitality program voor gezond leven en sporten, waarmee medewerkers extraatjes konden verdienen. De nieuwe pensioenregeling die in 2026 van kracht wordt, verenigt de belangen van jong en oud.

Met een nieuw plan van aanpak werd in 2025 sneller en nauwkeuriger opvolging gegeven aan ziekteverzuim. Het verzuim daalde naar 6% en dat is een redelijk percentage voor een organisatie met continudiensten. Toch blijft het terugdringen van verzuim een aandachtspunt.

“Sinds 2008 vaar ik op sleepboten in de Rotterdamse haven. Werken op het water leert je één ding heel snel; als je vooruit wil, moet je blijven ontwikkelen, blijven leren en kansen durven grijpen wanneer ze zich aandienen. Met mijn mbo-4-achtergrond leek de droom om loods te worden buiten bereik. Dat er nu een mogelijkheid is om vanuit mbo-4 door te groeien richting de masteropleiding van het Loodswezen, voelt als een erkenning van praktijkervaring en doorzettingsvermogen en is een kans die ik met beide handen aangrijp. Dat ik één van de bevoorrechte deelnemers mag zijn, maakt mij oprecht trots en dankbaar.”

**Jan van Wingerden, student premaster OTR:MMP**

## BEROEPSBEVORDERING

In Nederland hebben de loodsen in 2025 gemiddeld 33,6 uur per jaar (2024: 31,4) 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 2025 ligt het aantal bestede uren op het gewenste ambitieniveau, de context is hetzelfde als in voorgaande jaren.

Het opleiden en verder ontwikkelen van registerloodsen blijft een kernactiviteit van de beroepsorganisatie, met voortdurende aandacht voor kennisoverdracht, training en het versterken van het beroep in de maritieme keten.



## BETROKKEN LOODSEN EN MEDEWERKERS

# OPGELEIDE REGISTERLOODSEN

In 2025 begonnen 23 studenten aan de opleiding tot registerloods (OTR:MMP 14) en werden 20 loodsen beëdigd na het succesvol afronden van de OTR:MMP 13. STC Next startte in opdracht van de NLC met de premaster OTR:MMP die ervaren zeevarenden met een mbo4-opleiding voorbereidt op de hbo-masteropleiding tot registerloods (Master in Maritime Piloting). Tien kandidaten startten naast hun baan het schakelprogramma van zes modules. Ze doen dat gemotiveerd en enthousiast, aldus de docenten die zelf ook zeer positief zijn over de opleiding.

## OVERZICHT STUDENTEN IN OPLEIDING GEDURENDE 2025

Slagingspercentage studenten OTR: MMP	2025				
	1-1-2025	1-2-2025	31-12-2025	Uitval 2025	Beëdigd 2025
Opleiding					
MMP13	21	21	0	1	20
MMP14	0	23	19	4	0
Slagingspercentage MMP13	87%				



# TRANSPARANTE BEDRIJFSVOERING

In 2025 implementeerde de RLC Rotterdam-Rijnmond de Code Goed Bestuur. Deze volgde op de Code Goed Bestuur van de RLC Scheldemonden en RLC Amsterdam-IJmond. Dit kader beschrijft hoe verantwoording wordt afgelegd en hoe effectief en transparant bestuur richting stakeholders en medewerkers plaatsvindt.

## FACTURATIE

Nederlands Loodswezen verplicht zichzelf om binnen drie dagen na een reisdatum de factuur te versturen. Deze tijdige facturatie is belangrijk voor de cashflow binnen de organisatie en voor agenten zodat zij tijdig hun afrekening kunnen opstellen.

De facturatie vond in 2025 gemiddeld binnen 2,48 dagen (2024: 2,49 dagen) na de reisdatum plaats.

Het Loodswezen heeft in 2025 in totaal 89.497 facturen (2024: 91.695) verstuurd. En daarnaast 533 creditnota's (0,60%) opgesteld tegenover 499 in 2024 (0,54%). RLC Amsterdam-IJmond ontwikkelde in samenwerking met Port of Amsterdam het nieuwe dataplatform Port Events. De koppeling van hun systemen werd in december 2025 geactiveerd en biedt nieuwe mogelijkheden om het facturatieproces verder te automatiseren.

Jaar	Verkeerde debiteur (%)	Foutieve diepgang (%)	Foutieve forfaits (%)	Foutieve BTW (%)	Overig (%)	Totaal (%)
2025	39,3%	2,8%	23,8%	26,6%	7,5%	100,0%
2024	46,3%	6,8%	18,8%	20,4%	7,6%	100,0%

	2025	2024
Totaal aantal facturen	89497	91695
Totaal aantal creditnota's	533	499
Aantal credit nota's vs facturen	0,60%	0,54%

## AANTAL IAD-MELDINGEN NLBV MET LETSEL

Aantal IAD meldingen NLBV met letsel	2025
Ongeval met dodelijke afloop	0
Ongeval met letsel	14
Ongeval met letsel en schade	0
Ongeval met schade	29
Ongeval zonder letsel en/of schade	3
Potentieel gevaarlijke situatie	17
Bijna ongeval	1
Overig	3
Totaal IAD's	67

Samen Veilig & Vlot. In het nieuwe veiligheidsstatement streven we ernaar dat iedereen altijd gezond en veilig thuiskomt dankzij teamwork en het naleven van de kernwaarden.

