



WENDBAAR OP KOERS

NEDERLANDS LOODSWEZEN – JAARBERICHT 2015



INHOUD

Voorwoord	pag. 3
Op weg naar de toekomst is wendbaarheid nodig	pag. 4
Tegen aanvaardbare kosten een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening	pag. 8
Forse groei van het aantal loodsreizen	pag. 12
Goede samenwerking tussen alle nautische ketenpartners	pag. 14
Nadere invulling aan onze strategische rol in de keten	pag. 16
Nieuwe, goede afspraken over samenwerking met het Vlaams Gewest	pag. 18
Kwaliteit van de opleiding tot registerloods geborgd	pag. 20
Kerncijfers	pag. 22

COLOFON

Uitgave: Nederlands Loodswezen
Ontwerp en vormgeving: ARA, Rotterdam

VOORWOORD

Wordt het zelfvarende schip onze maritieme toekomst? Technologische ontwikkelingen gaan steeds sneller. Het onbemand van kust naar kust navigeren is beslist geen fata morgana. Begin 2016 heeft de Amerikaanse Marine haar eerste (nog experimentele) onbemande vaartuig gedoopt. Tegelijkertijd is mijn stellige overtuiging dat de dienstverlening die wij als loodsen tezamen met onze nautische ketenpartners bieden voor het veilig en efficiënt in- en uitvaren van havens ook in de toekomst van grote toegevoegde waarde blijft. Voorwaarde is wel dat wij onze dienstverlening voortdurend verder ontwikkelen, altijd open staan voor onze omgeving en in staat zijn snel mee te bewegen in vernieuwingen. De titel van dit Jaarbericht 2015 is niet voor niets 'Wendbaar op koers'.

Die uitdagingen voor de toekomst beperken zich natuurlijk niet tot Nederland. Het is daarvoor goed te constateren dat de ISPO - International Standard for Maritime Pilot Organizations - steeds meer aanzien krijgt. Ooit gestart als een Nederlands initiatief, ziet wereldwijd een groeiend aantal loodsorganisaties het belang van het gezamenlijk borgen van de kwaliteit van het loodsvak en de ondersteunende dienst. Nederlands Loodswezen blijft tijd en energie steken in het verder vergroten van ISPO's reikwijdte. Eind 2015 is de directeur van Nederlands Loodswezen B.V., Willem Bentinck gekozen als nieuwe voorzitter (en daarmee mijn opvolger) van de International User Group.

In dit jaarbericht kijken wij als Nederlands Loodswezen terug op de belangrijkste ontwikkelingen in 2015 in onze eigen omgeving. Ook werpen wij kort een blik op de toekomst. Voor mij was 2015 mijn laatste volledige jaar als voorzitter van de Nederlandse Loodsencorporatie. Per 1 mei 2016 heb ik afscheid genomen en heeft Joost Mulder de voorzittershamer overgenomen. Ik ben er van overtuigd dat Nederlands Loodswezen goed gesteld staat voor de toekomst. Kwaliteit betaalt zich altijd uit. In de havens van morgen wordt een hoogwaardige nautische dienstverlening alleen maar belangrijker. De loods aan boord heeft daarbij het beste overzicht en als eerste de informatie om de nautische keten optimaal te laten functioneren.

Eric van Dijk

Voorzitter Nederlandse Loodsencorporatie (tot 1 mei 2016)



‘OP WEG NAAR DE TOEKOMST IS WENDBAARHEID NODIG’

Nederlandse Loodsencorporatie - voorzitter Eric van Dijk

Voor het eerst sinds tijden is in 2015 het aantal door ons uitgevoerde loodsreizen gegroeid. De dalende trend lijkt gekeerd. Tegelijkertijd zijn wij nog ver verwijderd van vroegere topjaren met 92.000 loodsverrichtingen of meer (exclusief de Scheldevaart). De vraag is of dergelijke aantallen ooit terugkomen. De verder doorzettende schaalvergroting in de scheepvaart heeft een temperende invloed, maar dat is niet het enige.

Veel factoren maken de toekomst onzeker: de ontwikkeling van de (wereld)economie, de uitwerking van de wereldwijde klimaatafspraken in Parijs, de opkomst van havens in Zuid-Europa, de Europese vluchtelingen crisis, nieuwe wetten en regels, enz. Positief dan wel negatief kunnen al deze elementen op de korte en/of lange termijn invloed hebben op het aantal schepen dat de Nederlandse en Vlaamse havens bezoekt en daarmee op het aantal loodsreizen. Zowel als beroepsorganisatie als ondersteunende dienst moeten wij op beide scenario's zijn voorbereid. Nu startende loodsen krijgen in de toekomst te maken met een veranderende haven. Op weg naar de toekomst is wendbaarheid nodig om wanneer nodig snel te kunnen op- dan wel terugschalen. Zonder daarbij overigens ooit maar enige concessie te doen aan ons hoofddoel: het 24/7 veilig en efficiënt begeleiden van zeeschepen in en uit de Nederlandse havens en de Vlaamse havens aan de Schelde.

NIEUWE WET- EN REGELGEVING

Het afgelopen jaar is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de evaluatie van de Loodsenwet uit 2008 afgerond. In deze wet zijn de regels vastgelegd voor het toezicht op Nederlands Loodswezen en de jaarlijkse bepaling van de loodstarieven. De uitkomsten van deze

‘NU STARTENDE LOODSEN KRIJGEN IN DE TOEKOMST TE MAKEN MET EEN VERANDERENDE HAVEN’

evaluatie hebben tot aangepaste afspraken geleid (zie pagina 13). Deze worden nu door het ministerie vertaald in nieuwe wetgeving die volgens de huidige planning ingaat in 2019.

Een ander dossier vanuit de Nederlandse Overheid is de invoering van een Loodsplicht Nieuwe Stijl. 2016 wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu benut voor het informeel en formeel consulteren van de markt. Voor Nederlands Loodswezen staat voorop dat mogelijke aanpassingen in de huidige loodsplicht nooit ten koste mogen gaan van de veiligheid. De Nederlandse havens onderscheiden zich internationaal door kwaliteit. Deskundige beloodsing waarbij een schip nooit hoeft te wachten is een wezenlijk onderdeel hiervan. Naar verwachting kan een loodsplicht nieuwe stijl in 2018 of 2019 ingaan.

VEILIGHEID GEEN ONDERWERP VAN CONCURRENTIE

In het streven van de Europese Commissie naar meer marktwerking in de havens van de lidstaten is door het Europees Parlement voor loodsorganisaties inmiddels een uitzonderingspositie gecreëerd. Als Nederlands Loodswezen zijn wij verheugd hierover. Veiligheid mag nooit onderwerp zijn van concurrentie. Wel vraagt Europa aan loodsorganisaties een extra inspanning op het gebied van transparantie. In onze ogen is dat in Nederland via het toezicht door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) al jaren goed geregeld. Het marktwerkingsdossier is in Brussel nog niet definitief afgerond. Aandacht vanuit onze eigen organisatie en de Europese belangenorganisatie van loodsen, EMPA blijft noodzakelijk.





‘VEILIGHEID IS ZONDER DISCUSSIE TOPPRIORITEIT’

Nederlands Loodswezen B.V. – Directeur Willem Bentinck

Nederlands Loodswezen B.V. zorgt er voor dat iedere loods op elk moment onder alle omstandigheden optimaal zijn werk kan doen. Onze ondersteuning bieden wij 24/7 op het water, maar ook in bredere zin via continue aandacht voor onder meer veiligheid, duurzaamheid, innovatie en (het beïnvloeden van) beleid. Mens en materieel zijn daarbij een onlosmakelijke twee-eenheid.

De regio's Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden ondersteunen wij zo goed mogelijk bij het uitoefenen van het loodsvak. Naast de eigen specifieke kwaliteiten die elke medewerker hiervoor inbrengt, kenmerkt ieders inzet zich ook door trots op het Loodswezen, hart voor de zaak en onderlinge solidariteit. Juist die combinatie van kunde, betrokkenheid en kennis maakt onze organisatie uniek: vandaag, maar ook in de wereld van morgen.

UITBREIDING VLOOT

Als onderdeel van het Vlootplan 2014 - 2030 is in 2015 de nieuwe tender Libra in gebruik genomen. Ons vlootplan is het fundament voor het over de jaren planmatig kunnen vervangen van schepen en een belangrijke garantie voor het op elk moment optimaal ondersteunen van de loodsen. Het afzetten en ophalen van de loodsen bij de zeeschepen gebeurt altijd met het beste, modernste materieel.

Een volgende nieuwe tender - Lesath - is in maart 2016 in de vaart gekomen. Ook voor de periode 2017 - 2021 staat jaarlijks één nieuwbouwtender gepland. In 2017 en 2018 worden dit twee aan de Libra en Lesath identieke L-klasse tenders. Voor de periode hierna onderzoeken wij alternatieve constructies en opties, zoals de toepassing van een andersoortige boeg, lagere gewichten en het

gebruik van schonere brandstoffen voor de vermindering van emissies. Met het oog hierop behouden wij een in het vlootplan oorspronkelijk voor verkoop aangemerkte tender. In samenwerking met partners - zoals onderzoeksinstituten en leveranciers - gaan wij dit schip volledig inzetten voor het ontwikkelen en testen van innovaties. Vernieuwingen die wij vanwege de hoge, 24/7 operationele beschikbaarheidseisen niet goed kunnen uittesten in de dagelijkse praktijk. De 'innovatietender' maakt het mogelijk dat wij als Nederlands Loodswezen voorop blijven lopen in technologie en ook in de toekomst onze dienstverlening kunnen uitoefenen met de beste, modernste schepen.

VEILIGHEID VOOROP

In alle activiteiten van Nederlands Loodswezen B.V. is veiligheid zonder discussie topprioriteit. Het loodsvak en de dienstverlening daaromheen op het water zijn en blijven risicovol. Goed materieel, goede arbeidsomstandigheden en goede beschermingsmiddelen zijn een vanzelfsprekendheid waaraan wij geen enkele concessie doen. Minstens zo belangrijk is ieders veiligheidsbewustzijn. Het aantal incidenten is gelukkig laag, maar elk voorval is er een te veel. Uit ieder incident trekken wij daarom lering, om zo een volgende keer de risico's voor te zijn. In 2015 is een grote slag gemaakt in het trainen van alle

medewerkers in de varende dienst voor de aanstaande nieuwe STCW-regels (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Per 1 januari 2017 moet iedere zeevarende hieraan voldoen.

MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Maatschappelijk verantwoord ondernemen krijgt binnen Nederlands Loodswezen B.V. steeds meer gezicht. Alle schepen zijn optimaal energie-efficiënt en de nieuwbouwschepen hebben elk een 'green passport' dat inzicht geeft in de gebruikte materialen. Door onder meer afvalscheiding, inzet van windenergie en plaatsing van zonnepanelen kijken wij ook op andere terreinen nadrukkelijk naar het verder reduceren van onze ecologische voetafdruk. Duurzaamheid strekt zich tevens uit tot aandacht voor de gezondheid en fitheid van onze medewerkers. Oudere medewerkers in de continudienst bijvoorbeeld willen wij op een goede manier inzetbaar houden. Een uittrederegeling voorziet in een geleidelijke afbouw van werkzaamheden in de laatste 5,5 jaar voor hun pensionering.

BETROUWBARE WERKGEVER

Nederlands Loodswezen B.V. wil een betrouwbare werkgever zijn, waar medewerkers zich voortdurend kunnen blijven ontwikkelen. Ons HR-beleid richt zich nadrukkelijk op transparantie en toegankelijkheid. Veel aandacht is in 2015 ook uitgegaan naar de strategische personeelsplanning voor de toekomst. In ons streven een wendbare organisatie te zijn, bestuderen wij verdere optimalisering

van onze flexibele schil. Al naar gelang dat het aantal loodsreizen in de toekomst stijgt dan wel daalt, moeten wij als Nederlands Loodswezen B.V. adequaat kunnen op- dan wel terugschalen.

ICT STEEDS BELANGRIJKER

In alle ontwikkelingen zal ICT voor het Loodswezen - en de nautische ketenpartners waarmee wij samenwerken - steeds belangrijker worden. In 2015 hebben wij hiervoor volgende verbeterstappen gezet in onze ICT-infrastructuur. Daarbij werken wij zowel voor de automatisering van het primaire loodsproces, de administratieve processen als voor de kantoorinfrastructuur samen met externe partijen. Hierdoor zijn wij in staat flexibel te reageren op eventuele veranderingen in de omvang van activiteiten en hebben wij altijd toegang tot actuele kennis over nieuwe technologieën voor bijvoorbeeld het delen van informatie over scheepsbewegingen met derden.

**'JUIST DIE COMBINATIE VAN
KUNDE, BETROKKENHEID EN
KENNIS MAAKT ONZE
ORGANISATIE UNIEK'**





‘TEGEN AANVAARDBARE KOSTEN EEN KWALITATIEF HOOGWAARDIGE DIENSTVERLENING’

Nederlands Loodswezen BV – Financieel Directeur Wino Dorst

In 2015 is het aantal loodsreizen met 1% gestegen naar 83.575 (exclusief Scheldevaart). Doordat de kosten binnen de begroting zijn gebleven is het jaar afgesloten met een positief resultaat.

Het aantal in 2015 uitgevoerde loodsreizen viel binnen de vooraf door onderzoeksbureau Ecorys geraamde bandbreedte, die tussen de 80.220 en 83.900 lag. Het was de eerste keer dat wij voor de jaarlijkse inschatting van het te verwachten aantal loodsreizen hun onderzoeksmethode hebben gebruikt. De methode is gebaseerd op de inschattingen van de ontwikkeling van goederenstromen, scheepsgrootte en beladingsgraad per zeehavengebied en veel meer verfijnd dan de oude methode die alleen was gebaseerd op de CPB inschatting van de wereldhandel op macro niveau.

De voorafgaand aan 2015 bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) ingediende raming van het aantal loodsreizen sloot hierdoor beter aan bij de werkelijkheid dan voorheen. Een nauwkeurige raming is belangrijk.

In het costplus-model waarop de loodstarieven conform de wet zijn gebaseerd, betekent een te laag ingeschat aantal loodsreizen dat de klant teveel betaalt en een te hoog ingeschat aantal loodsreizen dat de klant te weinig betaalt. De risico's voor de realisatie liggen bij Nederlands Loodswezen; nacalculatie is niet mogelijk. In de jaren voorafgaand aan 2015 bleek het geraamde aantal loodsreizen met het toenmalige model achteraf telkens te rooskleurig voorspelt. De onderzoeksmethode van Ecorys hebben wij inmiddels ook gebruikt voor de raming van het aantal loodsreizen in 2016 en 2017.

OVEREENKOMST MET HET VLAAMSE GEWEST

Eind 2015 is er met het Vlaamse Gewest een nieuwe samenwerkingsovereenkomst gesloten (zie ook pagina 23). Tegelijkertijd heeft het Vlaamse Gewest de nog openstaande posten van de afgelopen jaren betaald. Het bereikte akkoord is belangrijk voor het gehele Nederlands Loodswezen. Door alle perikelen uit het verleden moesten we sinds 2010 het vaststellen van de jaarrekening steeds uitstellen, maar door de nieuwe overeenkomst konden we de jaarrekening 2015 dit jaar in april vaststellen.

AANPASSING LANDELIJKE TARIEFSTRUCTUUR

Een door de ACM afgewezen bezwaar van Zeeland Seaports en de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors tegen het Tariefbesluit 2014 is het afgelopen jaar in een beroepsprocedure door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven alsnog toegewezen. De ACM heeft hierop in 2015 nieuwe tariefbesluiten voor 2014 en 2015 genomen. Ook van Nederlands Loodswezen heeft dit veel tijd en aandacht gevraagd, om op verzoek van de ACM analyses te maken en oplossingsrichtingen uit te werken. De bezwaren van Zeeland Seaports en de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors richtten zich op de te hoge gemiddelde tariefmutatie in de Zeeuwse havens door de per 1 januari 2014 ingevoerde nieuwe landelijke

tariefstructuur voor de loodsgelden. Dit is in een nieuw Tariefbesluit 2014 opgelost door de vaste component (S-tarief) in het loodstarief te verhogen en de trajectafhankelijke component (T-tarief) te verlagen. Het effect hiervan is dat lange trajecten wat goedkoper worden. Een tweede onderdeel van het nieuwe Tariefbesluit was om de hoogte van de frequentiekorting (ingaaend 2017) terug te draaien naar het niveau van vóór 2014. De betreffende aanpassingen gelden voor alle Nederlandse havens. Voor de regio Scheldemonden - waar de te loodsen trajecten vaak lang zijn - heeft dit als resultaat dat beloodste schepen gemiddeld goedkoper uit zijn. Voor Nederlands Loodswezen is de gehele operatie budgetneutraal. Begin 2016 is er zowel vanuit de sector in Rijnmond als Scheldemonden bezwaar aangetekend tegen de herziene Tariefbesluiten 2014, 2015 en 2016. Inmiddels is de sector onderling tot een akkoord gekomen en zijn de bezwaren ingetrokken. Afsproken is dat de frequentiekorting ook na 2016 op het huidige niveau gehandhaafd blijft en dat de sector van jaar tot jaar zal bezien of er aanpassingen mogelijk en wenselijk zijn.

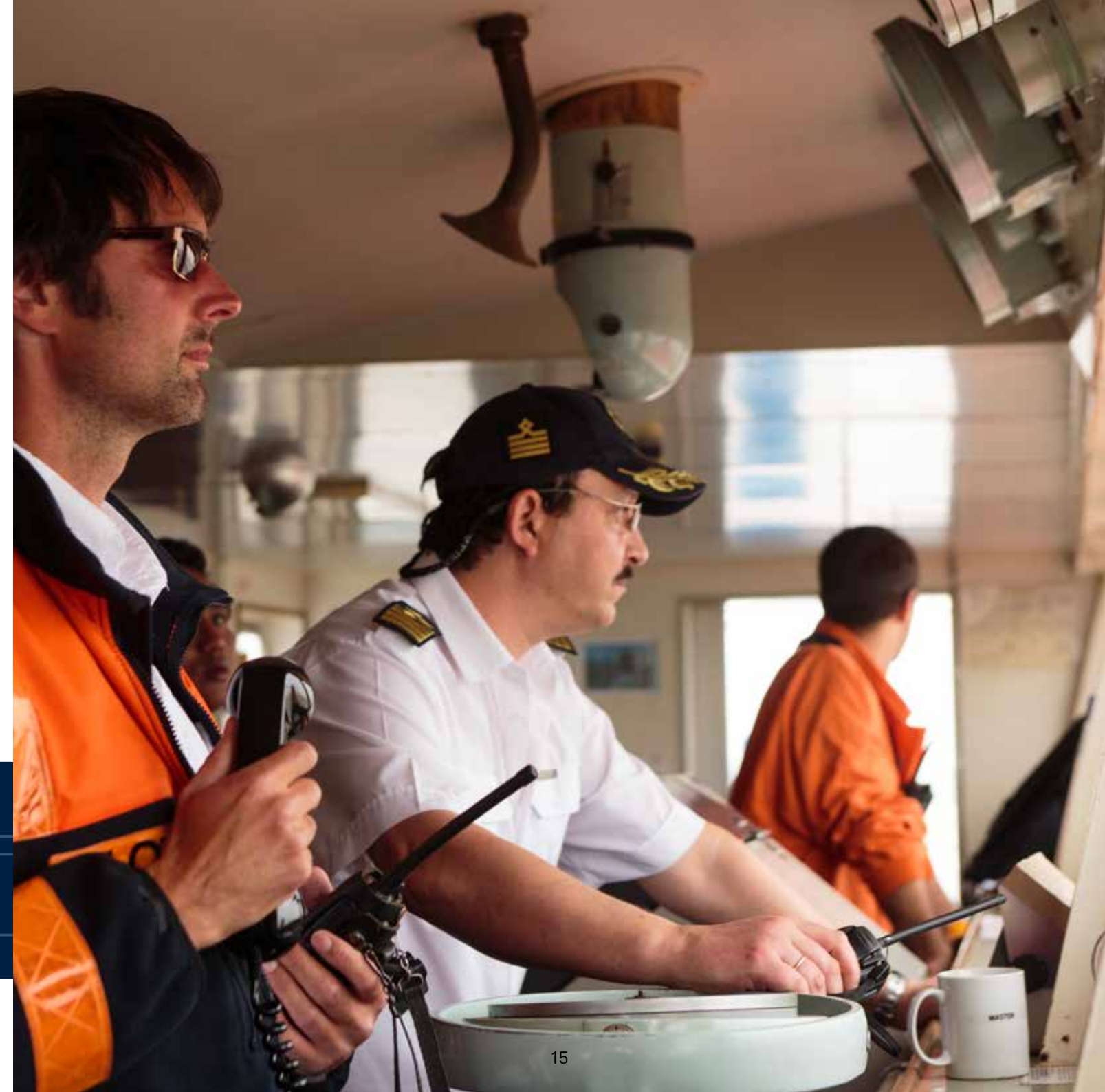
AFRONDING EVALUATIE LOODSENWET

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2015 de evaluatie afgerond van de Loodsenwet uit 2008. In deze wet zijn de regels vastgelegd voor het toezicht op het Loodswezen en voor de jaarlijkse bepaling van de loodstarieven. Uitkomst van de evaluatie is dat het huidige

costplus-model in de basis blijft gehandhaafd. Wel wordt op aangeven van de overheid een extra financiële prikkel ingebouwd. Bij iedere stijging in het tariefvoorstel voor een nieuw jaar van 1.000 geloodste scheepsreizen ten opzichte van het jaar ervoor, wordt een korting op het loodsgeldtarief van 1% doorgevoerd (tot een maximum van 2,5% per jaar). Dit vanuit het idee dat schaalvoordelen voor het Loodswezen efficiënter werken mogelijk maken en op voorhand via de tarieven worden teruggegeven. Bij een daling van het aantal reizen blijft de costplus-methode van toepassing.

Een andere geplande aanpassing is een eenvoudigere methode voor het berekenen van het uurtarief. Dit zorgt tevens voor een gelijkmatiger tariefontwikkeling en vereenvoudiging van het toezicht door de ACM. Al deze punten krijgen hun beslag in nieuwe wetgeving. Volgens de huidige planning gaat deze in 2019 in. Het eerste tariefvoorstel nieuwe stijl geldt dan het jaar 2020.

**‘UITKOMST VAN DE EVALUATIE
IS DAT HET HUIDIGE
COSTPLUS-MODEL IN DE BASIS
BLIJFT GEHANDHAAFD’**





‘FORSE GROEI VAN HET AANTAL LOODSREIZEN’

Regio Noord – Voorzitter Bert Oldenbeuving

In de regio Noord zijn in 2015 3820 loodsreizen uitgevoerd. Dit is aanzienlijk meer (20%) dan het jaar ervoor. Met name op de Eems (Delfzijl, Eemshaven) steeg het aantal loodsverrichtingen flink. Het aantal loodsverrichtingen van en naar de haven van Harlingen is met 2% afgenomen.

De groei van het scheepvaartverkeer op de Eems is vooral te danken aan de opening van een nieuwe, kolengestookte elektriciteitscentrale in de Eemshaven eind 2014 en de bouw van twee grote windparken voor de noordelijke kust. De fundaties en palen voor deze windparken zijn aangevoerd via de Eemshaven. De verwachting is dat het onderhoud en de bouw van volgende windparken nog zeker tien tot vijftien jaar voor extra bedrijvigheid zorgen, en dus voor meer loodsverrichtingen zorgen. De Eemshaven ligt voor de aanvoer zeer gunstig. Ook de opening in 2015 in de Eemshaven van een aparte kade voor zware lading heeft een positief effect op het scheepvaartverkeer. Het laatste nog lopende beroep tegen de verdieping van de Eems is in 2015 door de Raad van State ongegrond verklaard. Dit betekent dat in 2017 de baggerwerkzaamheden plaatsvinden. Vanaf het einde van dat jaar kunnen dan schepen met een diepgang tot veertien meter de Eemshaven bereiken. Nu is deze diepgang circa elf meter.

SAMENWERKING MET DUITSE COLLEGA'S

Met de Duitse loodsen op Borkum zijn in 2015 gesprekken gevoerd over een mogelijke samenwerking bij het beloodsen van schepen op de Eems. In de praktijk gebeurt dit nu incidenteel op basis van gegenseitige

Hilfeleistung, wat zorgt voor een efficiëntere inzet van onze beider vloot. Via een proef willen wij ontdekken hoeveel besparingen we kunnen realiseren door samen te werken binnen de huidige regelgeving.

WENDBARE ORGANISATIE

Het uitvoeren van fors meer loodsverrichtingen was in 2015 mede mogelijk dankzij een wendbare organisatie. Twee flexibel inzetbare loodsen in de regio's Rotterdam-Rijnmond en Noord hebben het afgelopen jaar hoofdzakelijk dienst gedaan op de Eems. De loodsdienstcoördinator die in Noord als gezelschap op de tender meevaart is in drukke periodes op kantoor gebleven en aan boord vervangen door een ingehuurde gezelschap. Voor het varen van de tender is vanuit de landelijke poule een derde, flexibele beschikbaarheidsploeg (B-ploeg) ingezet.

Inspeland op de groei zijn het afgelopen jaar nog eens twee loodsen uit de regio Rotterdam-Rijnmond opgeleid om ook dienst te kunnen doen in de regio Noord. De bedoeling is dat beide uiteindelijk permanent overstappen, ter vervanging van twee uitgetreden loodsen in de regio Noord.

‘GOEDE SAMENWERKING TUSSEN ALLE NAUTISCHE KETENPARTNERS’

Regio Amsterdam-IJmond – Voorzitter Johan van der Laan



Hoogtepunt voor de regio Amsterdam-IJmond in 2015 was zondermeer de deelname aan Sail Amsterdam. Vanuit de regio is hier veel tijd en energie in gestoken. Zowel bij de parade-in als de parade-uit zijn door ons twintig grote zeilschepen geloodst. Ook de dagen hieromheen is door ons veel extra inzet gepleegd.

In 2015 is het aantal loodsverrichtingen in de regio Amsterdam-IJmond nagenoeg gelijk gebleven. In totaal werden 12.909 loodsreizen uitgevoerd. Afgezet tegen de in de Noordzeekanaal-havens met 1% gedaalde overslag is dit een naar tevredenheid stemmende prestatie.

Stremmingen van de Noordersluis - de belangrijkste toegang tot het Noordzeekanaal - vormden in de eerste helft van 2015 een grote operationele uitdaging. Bij onderzoek bleken in de sluis acuut restauratiewerkzaamheden nodig. Alle binnekomende en vertrekkende schepen moesten worden ingepast in een gelimiteerd aantal tijdblokken. Een opgave die dankzij de goede samenwerking tussen de nautische ketenpartners is gelukt. Als regio Amsterdam-IJmond hebben wij hieraan bijgedragen door de loodsen eerder bij de schepen aan boord te brengen en extra sleepbootcapaciteit te gebruiken voor korte passages bij de sluisen.

OP WEG NAAR VERDERE SCHAALVERGROTING

De goede samenwerking tussen alle nautische partijen komt ook weer tot uiting bij de per 1 januari 2016 gestarte bouw van de nieuwe grote zeesluis bij de ingang van het Noordzeekanaal. Vanuit Rijkswaterstaat en het consortium Open IJ dat de sluis bouwt is veel contact over nautisch-technische aangelegenheden en noodzakelijke

stremmingen voor bijvoorbeeld het opruimen van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. De planning is dat de nieuwe sluis in 2019 in gebruik komt. IJmuiden beschikt vanaf dan over de grootste zeesluis ter wereld. De havens aan het Noordzeekanaal kunnen hierdoor verder groeien. Het is nu al te merken dat havenbedrijven voorsorteren op de schaalvergroting die mogelijk wordt. Via Havenbedrijf Amsterdam worden wij regelmatig geconsulteerd over de toekomstige (on)mogelijkheden voor het ontvangen van grotere schepen. Tegelijkertijd bereidt de haven van Amsterdam zich voor op een transitie. De wereldwijde klimaatafspraken van Parijs zullen de vraag naar fossiele brandstoffen in de toekomst doen afnemen. Voor Amsterdam als grote energiehaven kan dit belangrijke gevolgen hebben. Daarom wordt nu al werk gemaakt van alternatieven.

ORGANISATIE

In 2015 zijn in de regio Amsterdam-IJmond twee nieuwe registerloodsen beëdigd en toegetreden tot het loodsenkorps. Twee loodsen / instructeurs hebben in 2015 de speciaal voor het bestaande loodsenkorps ontwikkelde, verkorte hbo-opleiding tot Master in Maritime Piloting gevolgd. Als master geven zij inmiddels weer les aan de reguliere hbo-masteropleiding van Nederlands Loodswezen. In 2016 worden hier voor de regio Amsterdam-IJmond twee aspirant-loodsen opgeleid.

‘NADERE INVULLING AAN ONZE STRATEGISCHE ROL IN DE KETEN’

Regio Rotterdam-Rijnmond – Voorzitter Jan Frans van den Hoek



Feestelijk hoogtepunt in 2015 voor de regio Rotterdam-Rijnmond was de doop op 3 juli van de tender Libra door mevrouw Simone Castelein, echtgenote van de CEO van het Havenbedrijf Rotterdam. De Libra is hierna dienst gaan doen in de regio. De 220 Rotterdam-Rijnmond loodsen voerden het afgelopen jaar 56.687 loodsreizen uit, 1,1% meer dan vooraf begroot. De negatieve trend van dalende aantallen loodsreizen lijkt in 2015 gekeerd.

Op verschillende manieren hebben wij het afgelopen jaar in de regio Rotterdam-Rijnmond nadere invulling gegeven aan de strategische rol van de loods in de nautische keten. Via het door ons ontwikkelde GIDS (Gemeenschappelijk Informatie Dienstverleners Systeem) stemmen wij met sleepers en roeiers ieders inzet af voor de efficiënte afhandeling van binnenkomende schepen. Dit gebeurt in transparantie met de havenautoriteit, zodat zij akkoord kunnen geven op wat wij onderling afspreken. De in GIDS beschikbare informatie over bijvoorbeeld verwachte aankomsttijden komt ook beschikbaar voor terminals en agenten. De eerste proeven hiermee lopen voorspoedig. Begin 2016 is de werking van GIDS verder uitgebreid naar verhalende en vertrekkende schepen.

Het door ons in 2014 geïntroduceerde COS (Coordination tool Oversized Ships) heeft zich het afgelopen jaar in de praktijk bewezen. Voor twee specifieke locaties in de haven signaleert COS vroegtijdig mogelijke knelpunten bij elkaar ontmoetende grote zeeschepen. In 2016 volgt uitbreiding met een drietal extra locaties. COS is evenals als GIDS onderdeel van ons SPIL (Systeem voor Planning en Inzet Loodsen) en via een koppeling met HaMIS (Havenmeester Management Informatie Systeem) ook beschikbaar voor de havenautoriteit. COS werkt puur signalerend. Noodzakelijke acties gebeuren in overleg

tussen de loodsdienstleider en de wachtchef van het havencoördinatiecentrum.

ORGANISATIE

Loods en deeltijd-bestuurder van de regio Rotterdam-Rijnmond, Joost Mulder is door de landelijke vergadering per 1 mei 2016 gekozen tot voorzitter van de Nederlandse Loodsencorporatie. In 2015 zijn in de regio Rotterdam-Rijnmond geen nieuwe registerloodsen beëdigd. Wel hebben twee collega's afscheid genomen. Vijf loodsen / instructeurs hebben met succes de verkorte hbo-opleiding Master in Maritime Piloting gevolgd. Met deze mastertitel op zak geven zij nu weer les aan de reguliere hbo-masteropleiding die het Nederlands Loodswezen sinds 2014 aanbiedt. Vanuit de regio Rotterdam-Rijnmond doen zes aspirant-loodsen mee aan de in 2016 gestarte nieuwe jaargang. Voor het huidige loodsenkorps van de regio Rotterdam-Rijnmond is een nieuwe, goed ontvangen simulatortraining oplooptoelatingen en oeverzuiging geïntroduceerd.

Lloyds Register heeft in 2015 audits uitgevoerd voor onze bestaande deelname aan ISPO, de 'International Standard for Maritime Pilot Organizations'. Met glans zijn wij geslaagd. De regio Rotterdam-Rijnmond maakt het ISPO-kwaliteitskeurmerk volledig waar.



‘NIEUWE, GOEDE AFSPRAKEN OVER SAMENWERKING MET HET VLAAMS GEWEST’

Regio Scheldemonden – Voorzitter Fred Kuipers

Na een intensief, ruim een jaar durend overlegtraject hebben wij op 24 december 2015 een nieuwe samenwerkings-overeenkomst kunnen tekenen met het Vlaamse Gewest. Met deze overeenkomst is een definitieve oplossing bereikt voor het sinds 2009 lopende conflict over compensatie van door de Nederlandse loodsen misgelopen loodsgelden op de Schelde. Tegelijkertijd met de nieuwe afspraken voor de toekomst is ook overeenstemming bereikt met het Vlaamse Gewest over afwikkeling van de openstaande loodsgelden 2014 en 2015.

Met het Vlaams Loodswezen kunnen wij nu weer op gelijkwaardige basis samenwerken aan het verder ontwikkelen en verbeteren van onze gezamenlijke dienstverlening. De steeds grotere schepen die de Schelde bevaren, maken daarbij ook een steeds intensievere samenwerking met de andere nautische ketenpartners nodig. Iets wat wij met Rijkswaterstaat bijvoorbeeld naar volle tevredenheid doen in de pilot Steenbank.

Ondanks het conflict is de operationele samenwerking en onderlinge verstandhouding met de Vlaamse loodscollega's de achterliggende jaren altijd goed gebleven. Illustratief was de uitnodiging aan Monique Kuipers - echtgenote van de voorzitter van de regio Scheldemonden - voor het dopen van één van vier nieuwe Vlaamse vaartuigen op 9 maart 2015.

AFRONDING BEROEPSZAAK

In 2015 is ook de beroepszaak afgerond die Zeeland Seaports en de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors hadden aangespannen. Zij maakten bezwaar tegen de te hoge tariefmutatie die voor hen optrad door de invoering van de nieuwe landelijke tariefstructuur voor de loodsgelden per 1 januari 2014. Na een gang van beide partijen naar het College van Beroep voor het Bedrijfsleven heeft de ACM voor 2014 en 2015 nieuwe tariefbesluiten genomen. Hiermee is tegemoet gekomen aan de geuite bezwaren (zie ook pagina 13).

MEER VERRICHTINGEN

In de regio Scheldemonden zijn in 2015 19.531 loodsreizen uitgevoerd. Dat is iets hoger dan begroot. Het aantal wetschepen was nagenoeg gelijk aan de begroting, het aantal reizen op de Scheldevaart 5% daarboven. Met name de haven van Antwerpen is het afgelopen jaar sterk gegroeid. Vanuit de afspraken tussen Nederland en België in het Scheldereglement beloodsen wij 27,5% van de schepen van en naar de Vlaamse havens aan de Schelde.

ORGANISATIE

De eerste van twee swath-vaartuigen die wij gebruiken voor het beloodsen van de grote zeeschepen is in de tweede helft van 2015 voor een midlife-dokbeurt naar de werf gegaan. De levensduur wordt hiermee verlengd van vijftien naar twintig jaar. Bij de midlife-dokbeurt wordt tegelijkertijd de reactiesnelheid van het schip verbeterd en de snelheid verhoogd. De swath is hierdoor in de operatie beter manoeuvreerbaar.

In 2015 zijn in de regio Scheldemonden zes nieuwe registerloodsen beëdigd. Vier loodsen / instructeurs hebben met succes de speciaal voor het bestaande loodsenkorps ontwikkelde, verkorte hbo-opleiding voor Master in Maritime Piloting gedaan. In 2016 zijn acht nieuwe aspirant-loodsen gestart met de reguliere hbo-masteropleiding.



‘KWALITEIT VAN DE OPLEIDING TOT REGISTERLOODS GEBORGD’

Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen (STODEL) - voorzitter Eric van Dijk

Sinds 2014 biedt de Nederlandse Loodsencorporatie een eigen officiële hbo-masteropleiding tot registerloods. Na een eerste jaargang met studenten, was de lichter 2015 een bijzondere. Elf actieve registerloodsen die als neventaak instructeur zijn, hebben in een verkort opleidingstraject hun titel Master in Maritime Piloting (MMP) behaald. Met deze mastertitel op zak geven zij inmiddels weer les aan de reguliere opleiding.

Via een eigen hbo-master waarborgt de Nederlandse Loodsencorporatie de kwaliteit van de opleiding tot registerloods voor de toekomst. Door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) zijn wij hiervoor officieel erkend als hbo-onderwijsinstelling. Bij de bijhorende accreditatie van de opleiding door de Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO) werd één kanttekening gemaakt. Minimaal 80 procent van het docentenkorps aan een masteropleiding moet zelf de mastertitel hebben. Aan die eis kon de Nederlandse Loodsencorporatie in 2014 nog niet voldoen. De opleiding tot loods was altijd al van hoog niveau, maar werd gedaan in eigen beheer. Zonder dat hieraan titels waren verbonden. In 2015 is daarom een inhaalslag gemaakt door instructeurs via een verkort opleidingstraject alsnog hun MMP-titel te laten behalen.

Van de eerste lichter in 2014 gestarte reguliere MMP-studenten zijn er begin 2015 elf beëdigd tot registerloods. Intussen is begin 2016 een derde jaargang gestart. Dit is wederom een reguliere opleiding met 16 studenten die in het voorjaar 2017 kunnen afstuderen.

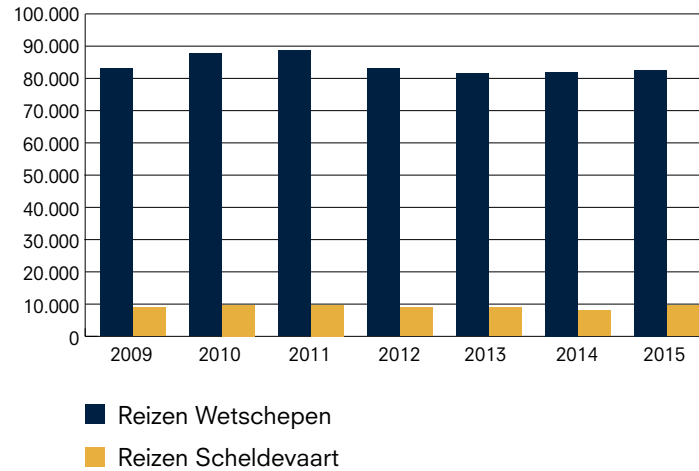
OVERIGE OPLEIDINGEN

Zowel landelijk als regionaal kunnen loodsen door het jaar heen verschillende basis- en herhaaltrainingen volgen voor specifieke aspecten van het loodsvak.

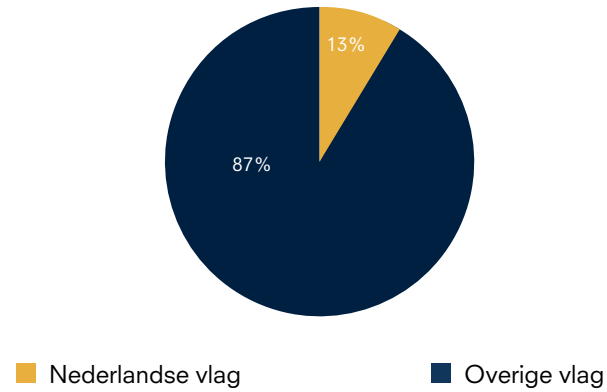
‘VAN DE EERSTE LICHTING
IN 2014 GESTARTE REGULIERE
MMP-STUDENTEN ZIJN ER
BEGIN 2015 ELF BEËDIGD TOT
REGISTERLOODS’

KERNCIJFERS

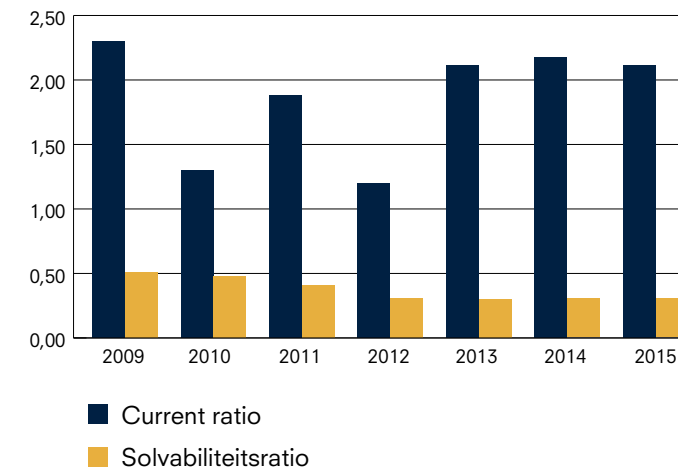
AANTAL REIZEN WETSCHEPEN EN SCHELDEVAART



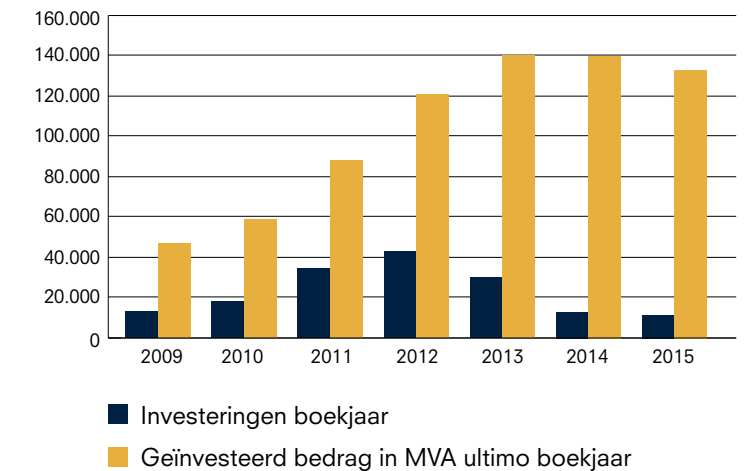
AANTAL GELOODSTE ZEESCHEPEN VERSUS GELOODSTE SCHEPEN NLD



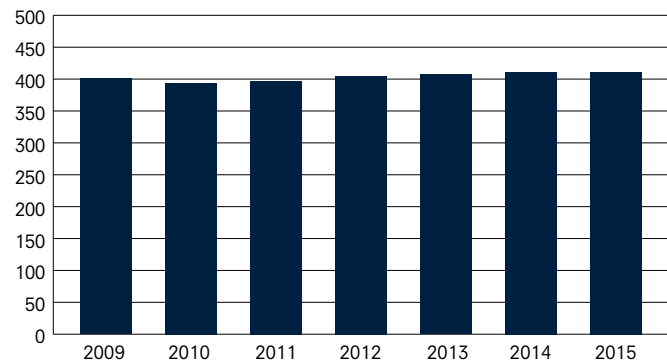
CURRENT- EN SOLVABILITEITSRATIO



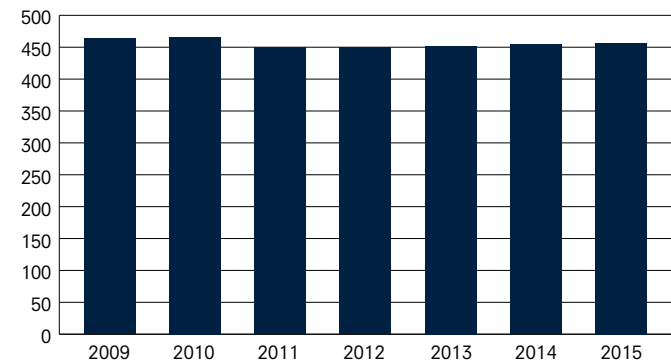
INVESTERINGEN EN CAPITAL BASE MVA IN € 1.000



AANTAL MEDEWERKERS NLBV



AANTAL REGISTERLOODSEN



AANTAL REIZEN ONDER NL-VLAG VERSUS TOTAAL

