



VAN, VOOR EN DOOR LOODSEN

BELEIDSPLAN VAN
HET BESTUUR VAN DE REGIONALE
LOODSENCORPORATIE SCHELDEMONDEN

2023 - 2026

INHOUDSOPGAVE

1. Voorwoord	4
2. Inbedding RLC-beleidsplan	5
2.1 Koppeling Missie Visie Strategie Loodswezen	5
2.2 Werkwijze beleidsvorming, te realiseren doelen en termijnen	6
2.3 Verantwoording en terugkoppeling	6
3. Van, voor en door loodsen	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Het tonen/vergroten van betrokkenheid bij de organisatie	8
3.3 Enthousiasme en pro-activiteit	9
3.4 Kritische en tevens constructieve blik op de organisatie	10
3.5 Medeverantwoordelijkheid	10
4. Formatie	11
4.1 Formatie effort	11
4.2 Uitgangspunten korpsgrootte en instroom	12
4.3 Uittredende loodsen	12
4.4 Formatie-ontwikkeling	13
4.5 Meerjaren-reizenprognose Ecorys en ureninschatting	14
4.6 Formatiemodel – berekening gemiddelde werkdruk	14
4.7 Verhouding Scheldeloods-ZeKa	16
4.8 Specialisaties SIMTRA	17
4.9 Flexibel Inroosteren (FIR; primair een LAS-aangelegenheid)	18
4.10 Varen in deeltijd (primair een LAS-aangelegenheid)	18
4.11 Fatigue (primair een LAS-aangelegenheid)	18
5. Opleidingen & trainingen	19
5.1 Master in Maritime Piloting (OTR:MMP)	19
5.2 Aanvullende opleidingen en trainingen	21
5.2.1 SIM-OPLEiding	21
5.2.2 LOA-opleiding/Pilot Steenbank-training	21
5.2.3 Oosterschelde-opleiding	22
5.2.4 Training loodsdienstleiders	22
5.3 Loodswezen Permanente Educatie Registerloodsen	23

6. Bevorderen van een behoorlijke beroepsuitoefening	24
6.1 Veiligheid en voorlichting	24
6.2 IT-Strategie	24
6.2.1 IT-Strategie regio Scheldemonden en de Loodswezen IT-Strategie	24
6.2.2 Datamanagement en (digitale) archivering	24
6.2.3 Datadeling in de nautische keten	25
6.2.4 LIS	25
6.3 Kennisbank	26
6.4 Navigatie Ondersteunende Middelen (NOM)	26
6.5 Digitalisering	27
6.5.1 Algemeen	27
6.5.1 Digitalisering op het water	27
6.5.2 Digitalisering binnen de RLc	27
7. Benoemingsprocedure en uitvoering van neventaken	28
7.1 De bestaande benoemingsprocedure	28
7.2 Maximale termijnen	28
8. International Standard for Maritime Pilot Organizations (ISPO)	29
9. Risicomanagementsysteem	31
9.1 Normenkader Financieel Beheer	31
9.2 Risicomanagementsysteem	31
9.3 Het 'in control statement'	31
10. Samenwerkende Loodsdiensten Scheldemonden	33
10.1 SOLOS	33
10.2 Samenwerkingsovereenkomst	34
11. Loodsplicht nieuwe stijl (LNS) Scheldemonden	35

Voor u ligt het beleidsplan van het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie (hierna: RLC) van regio Scheldemonden voor de periode 2023-2026. Het adagium: *van, voor en door loodsen* staat in dit beleidsplan centraal.

Bijna 35 jaar na de verzelfstandiging van de loodsdienst in Nederland is de organisatie nagenoeg ongewijzigd. Met recht kan gezegd worden dat de organisatie zich door de jaren heen bewezen heeft als een robuust bouwwerk van verschillende entiteiten.

Onder dit bouwwerk ligt als fundament 'het eigenaarschap' van de loodsen, zowel aan de publieke als de private kant van de organisatie. Het bouwwerk bestaat daarom ook bij gratie van betrokkenheid, enthousiasme, pro-activiteit en een kritische blik van alle leden van de corporatie. Betrokkenheid van iedere loods is een voorwaarde voor de instandhouding van de huidige organisatie. Het loodswezen is één groot samenwerkingsverband van verschillende entiteiten, met elk een eigen functie en verantwoordelijkheid binnen het geheel. Binnen die entiteiten is de betrokkenheid van een ieder van essentieel belang voor een goede werking van die entiteiten en daarmee ook voor een goede samenwerking van het geheel.

Er zijn ons inziens genoeg redenen om trots te mogen zijn op onze organisatie(vorm), op wat bereikt is en wat we nog kunnen bereiken.

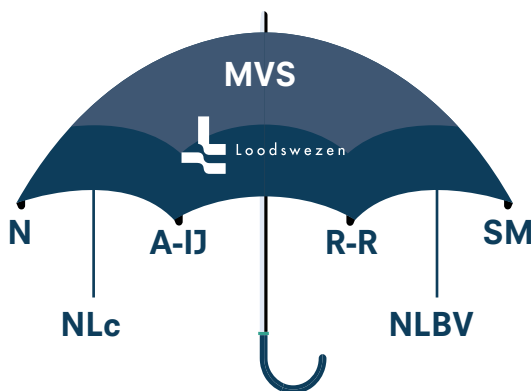
Binnen de RLC Scheldemonden werkt het RLC-bestuur aan verbetering en vernieuwing; echter, niet alleen maar (zoveel als mogelijk) samen met u. Het adagium luidt immers niet voor niets: **'van, voor en door loodsen'**.

Dit beleidsplan zal, na verwerking van uw input tijdens de consultatieronde in de RLC-ledenvergadering van 14 december 2022, definitief door het RLC-bestuur worden vastgesteld. Het doel van dit plan is om als richtsnoer te dienen voor het te voeren beleid voor de genoemde periode. Op basis van dit beleidsplan zal het RLC-bestuur zo nodig met separate uitwerkingsvoorstellen komen richting de RLC-ledenvergadering. Uiteraard zal de ledenvergadering periodiek worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van de beleidsvoornemens die in dit beleidsplan worden gepresenteerd.

Het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden

2.1 Koppeling Missie Visie Strategie Loodswezen

In 2018 is met de invoering van het Gemeenschappelijk Normenkader Financieel Beheer, verantwoording en intern toezicht¹ (hierna: Normenkader Financieel Beheer of NFB) voor het Loodswezen aangevangen met het formuleren van een Loodswezen-brede Missie, Visie en Strategie (hierna MVS-Loodswezen).



Deze in 2019 vastgestelde MVS-Loodswezen geeft op hoofdlijnen invulling aan de vragen: waar staan wij voor (missie), waar gaan wij voor (visie) en hoe komen wij daar (strategie)? Daarbij is onderkend dat - gelet op het feit dat 'het Loodswezen' formeel gezien niet bestaat - er bij de uiteindelijke invulling van de gezamenlijke 'MVS-paraplu', goed rekening moet worden gehouden met de specifieke taken en verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten binnen het Loodswezen. De MVS-Loodswezen heeft een tijdspanne van 2019 tot en met 2025 zodat in 2025 een herijking plaats moet vinden van dit document.

De meer concrete invulling van deze MVS-Loodswezen zal steeds plaatsvinden in een beleidsplan per afzonderlijke entiteit. Daarin kan desgewenst ook worden aangegeven hoe aan meer entiteit-specifieke taken, verantwoordelijkheden en ambities invulling wordt gegeven. De vorm en inhoud van een dergelijk beleidsplan wordt bepaald door de betreffende entiteit zélf. En onderlinge afstemming van het beleid van de afzonderlijke entiteiten vindt plaats binnen de Bestuursraad Loodswezen². Een van deze beleidsplannen is het nu voorliggende beleidsplan van het RLC-bestuur van de regio Scheldemonden. Dit beleidsplan geeft invulling aan de beleidsdoelen welke het RLC-bestuur de komende periode (2023-2026) wil realiseren dan wel wil continueren voor de RLC Scheldemonden. Het RLC-bestuur geeft hiermee invulling aan haar wettelijke taken die zij heeft toebedeeld gekregen in de Loodsenwet.

1. Brief van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, dd. 17 oktober 2018

2. Zie: artikel 2 [Bestuursstatuut Loodswezen 2022](#)

2.2 Werkwijze beleidsvorming, te realiseren doelen en termijnen

Dit beleidsplan is geschreven voor de periode 2023-2026. Hiermee valt het grotendeels nog binnen de termijn waarvoor de MVS-Loodswezen is vastgesteld. Het RLC-beleidsplan onderkent een drietal termijnen ten aanzien van de uitvoering van het beleid en de te realiseren doelen.

Allereerst is er het *lange termijn* beleid dat grotendeels synchroon loopt met de MVS-Loodswezen (vijf jaar). De hieruit voortvloeiende beleidsdoelen zijn algemeen van aard, echter wel regio specifiek. Daarnaast zijn er de beleidsdoelen voor de *middellange termijn* die bijvoorbeeld synchroon lopen met herzieningstrajecten in wetgeving (drie jaar). Deze beleidsdoelen zijn specifiek van aard en omvatten een vooraf gedefinieerde beleidsperiode. Als laatste zijn er de *korte termijn* beleidsdoelen (< 1 jaar). Deze worden vastgesteld voor het komende begrotingsjaar. Als basis voor de (ontwerp-) beleidsdoelen dient de jaarlijkse heidesessie van het RLC-bestuur welke telkens in het najaar plaatsvindt. De hier gevormde doelen worden daarna geconsulteerd met de ledenvergadering van de RLC, waarna ze uiteindelijk worden vastgesteld door het RLC-bestuur.

2.3 Verantwoording en terugkoppeling

De realisatie van de beleidsdoelen zal door het RLC-bestuur (o.a.) worden verantwoord in het jaarverslag van de RLC-Scheldemonden. Op deze wijze wordt het beleidsplan onderdeel en input voor de zogenaamde Plan Do Check Act (PDCA)-cyclus.



De PDCA-cyclus is een hulpmiddel dat in organisaties veel wordt gebruikt om processen continue te verbeteren en te beheersen³. PDCA houdt in dat beleidsdoelen eerst worden uitgedacht (Plan), vervolgens worden uitgevoerd (Do) en geëvalueerd (Check) om tot slot te bepalen of de beleidsdoelen zijn bereikt en/of moeten worden bijgesteld (dan wel gestopt) (Act). Dit laatste vormt dan weer input voor de volgende cyclus van Plan-Do-Check-Act.

Tussentijdse terugkoppeling naar de leden van de corporatie over de stand van zaken met betrekking tot de gestelde beleidsdoelen in dit beleidsplan, vindt plaats binnen de reguliere vergaderingscyclus van de corporatie. Op deze wijze wordt de ledenvergadering (vier maal per jaar) uitgebreid en structureel geïnformeerd over de stand van zaken en de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van het (voorgenomen) beleid van het RLC-bestuur.

Ook bestaat dan de gelegenheid tot het inbrengen van zienswijzen door de corporatielieden. Maar uiteraard bestaat ook de mogelijkheid voor corporatielieden om op een andere wijze hun mening kenbaar te maken, bijvoorbeeld tijdens de rondetafelgesprekken: zie § 3.4.

3. De nadruk ligt op het woord cyclus. Het uitgangspunt van de PDCA-cyclus is namelijk dat herhaling van een werkwijze zorgt voor verbetering en daarmee het behalen van doelstellingen. De gedachte hierachter is dat gedurende iedere herhaling, de organisatie zijn werkwijze verbetert waardoor het proces de volgende keer met een beter resultaat kan worden uitgevoerd. Iedere cyclus van de stappen Plan, Do, Check en Act dient weer ter input voor de volgende herhaling.

3.1 Inleiding

Van, voor en door loodsen' is vanaf de verzelfstandiging in 1988 het adagium dat hoort bij de organisatievorm van het Nederlands Loodswezen.

Met dit adagium wordt benadrukt dat:

1. de organisatie 'toebehoort aan' loodsen,
2. deze ten dienste staat van loodsen en
3. deze wordt gerund door loodsen.

De organisatie is daarmee doordrenkt met het zgn. 'eigenaarschap' van de loodsen.

Dit komt concreet tot uitdrukking in:

- de vorming van landelijke en regionale corporaties met loodsen als bestuurders
- de vorming van maatschappen met alleen loodsen als maten
- aandeelhouderschap van enkel loodsen in zowel NLBV als LMBV
- loodsen als bestuurders in Stichting Stodel en Stichting STABER
- loodsen als bestuurders binnen het Instellingsbestuur van de OTR:MMP en
- loodsen als docenten, examinatoren en (regionale) coördinatoren binnen de opleiding OTR:MMP en de regionale opleidingen en trainingen.

Loodsen staan dus heel bewust overal binnen de organisatie aan het roer, waarbij uiteindelijk de landelijke en regionale vergaderingen altijd het laatste woord hebben omtrent de te volgen koers. Dus: geen top-down organisatiemodel maar een organisatiemodel met de zgn. 'omgekeerde pyramide'.

Op deze wijze zijn loodsen langs diverse organisatorische lijnen zeer nauw met elkaar verbonden. Het is een zorgvuldig uitgebalanceerd systeem waarbij een goede samenwerking zou moeten leiden tot succes en solistisch besturen weinig kans zou moeten hebben. Maar dit systeem werkt alleen goed (en zo nodig corrigerend) zolang iedere loods daadwerkelijk zijn of haar verantwoordelijkheid neemt.

Deze verantwoordelijkheid is tweeledig:

1. de verantwoordelijkheid van de loods voor zichzelf (als individuele beroepsbeoefenaar) als lid van de corporatie, als maat in een maatschap of als aandeelhouder in NLBV en
2. de verantwoordelijkheid van de loods voor het *collectief*, voor de collega-loodsen gezamenlijk, die met elkaar georganiseerd zijn in de verschillende corporatie(s) en maatschap.

Deze twee bijzondere verantwoordelijkheden van een loods zijn ons inziens nauw verbonden met de volgende actuele thema's die raken aan de wijze waarop die verantwoordelijkheden ingevuld kunnen worden: **het tonen/vergroten van betrokkenheid** bij de organisatie, **enthousiasme, pro-activiteit** en het hebben van een **kritische en tevens constructieve blik** op de organisatie.

Hieronder zullen wij met voorbeelden inzoomen op de ideeën van het RLC-bestuur bij deze thema's.

3.2 Het tonen/vergroten van betrokkenheid bij de organisatie

Met het tonen/vergroten van betrokkenheid bij de organisatie doelen we als eerste op de aanwezigheid bij vergaderingen. Dit geldt vooral voor de landelijke vergaderingen, maar zeker ook voor de regionale vergaderingen.

Geconstateerd kan worden dat de aanwezigheid bij landelijke vergaderingen vanuit de regio Scheldemonden nog altijd niet hoog is⁴ (ondanks de daarvoor getroffen faciliteiten zoals geregeld vervoer en compensatie). Daardoor bestaat de kans dat de inbreng vanuit de regio Scheldemonden op landelijke thema's achterblijft en dat is niet goed voor een gezonde balans tussen de vier regio's en kan uiteindelijk ook negatieve gevolgen hebben voor de regio Scheldemonden bij gebrek aan inbreng vanuit onze regio in een vergadering.

Wij zullen u daarom actief blijven oproepen om in een zo groot mogelijke getale deel te nemen aan de (landelijke) vergaderingen en wij zullen dit qua vervoer blijven faciliteren.

Voorts zal het RLC-bestuur inzetten op vergroting van de betrokkenheid van de leden, door zich in eerste instantie (daar waar mogelijk) terughoudender op te stellen ten aanzien van de keuze van een oplossing voor een probleem. Het bestuur zal uiteraard proactief oplossingsrichtingen blijven bedenken, maar zal de keuze (en het te volgen besluitvormingsproces) daar waar mogelijk bewust vaker terugleggen bij de leden voor advies of een besluit. Hiermee denken wij dat corporatieleden zich op deze wijze meer bewust zullen worden van de collectieve verantwoordelijkheid voor de besluitvormingen het besluitvormingsproces; naar onze verwachting kan dit de betrokkenheid ten goede komen.

Daarnaast zijn er manieren waarop de corporatieleden direct hun betrokkenheid kunnen tonen/vergroten, denk daarbij bijvoorbeeld aan het leveren van een bijdrage als instructeur, loodsdienstleider of koppelloods.

Het staat ieder lid vrij om zich te allen tijde aan te melden om een actieve bijdrage te leveren aan dergelijke beroepsgerelateerde werkzaamheden of om zich verkiesbaar te stellen als bestuurslid.

Het RLC-bestuur is tevens van mening dat goede, duidelijke informatieontsluiting een bijdrage kan leveren aan het vergroten van betrokkenheid van corporatieleden. Informatie wordt nu via veel verschillende wegen gedeeld (LIS, Qastor, Sharepoint, OneDrive etc.). Dit komt de duidelijkheid niet altijd ten goede, waardoor het risico bestaat dat corporatieleden afhaken. Daarom zullen wij ons gaan inspannen om het ontsluiten van informatie te vergemakkelijken. Zie ook het gestelde hierover in hoofdstuk 6.

Het laatste – niet onbelangrijke – voorbeeld van het tonen/vergroten van betrokkenheid raakt direct de continuïteit van de organisatie, namelijk: de bereidheid van corporatieleden tot het vervullen van bestuursfuncties, het vervullen van een instructeurschap of het invullen van andere IPL-taken. Het RLC-bestuur zal daartoe collega's blijven enthousiasmeren in het belang van het behoud van een organisatie met het adagium 'van, voor en door loodsen'.

Naast enthousiasmeren zal het RLC-bestuur ook zorgdragen voor een goede ondersteuning/voorbereiding van de loods bij de uitvoering van bepaalde neventaken (IPL). Een goed inwerktraject is daarbij van belang. Het RLC-bestuur is dan ook voornemens om de registerloods die bereid is een dergelijke taak te vervullen in de gelegenheid te stellen trainingen te volgen en/of op andere wijze ondersteuning te bieden, met als doel om de neventaak op een goede wijze te kunnen uitvoeren.

4. Ter illustratie:

- 8 februari 2022 (via Teams): 24 leden + 2 volmachten (totaal 29%);
- 19 april 2022 (fysiek): 32 leden + 34 volmachten (totaal 38%);
- 7 juni 2022 (fysiek): 20 leden en 24 volmachten (totaal 23%) en
- 4 oktober 2022 (fysiek): 23 leden en 22 volmachten (totaal 27%).

Het RLC-bestuur wil in de komende beleidsperiode onderzoeken hoe een verdere professionaliseringslag kan worden gemaakt ten aanzien van de ondersteuning van loodsen bij de uitvoering van neventaken. Te denken valt hierbij aan trainingen voor opleiders op het gebied van didactische vaardigheden en trainingen voor aan opleidingen gerelateerde ICT-zaken.

Medio 2022 is bovendien een landelijk initiatief gestart om de reeds bestaande bestuurderscursus grondig te herzien. Hierbij is de doelstelling deze meer aan te laten sluiten op de dagelijkse praktijk en een minder theoretisch en wetstechnisch karakter

te geven. In de regio Scheldemonden worden reeds parallel hieraan aan nieuwe RLC-bestuursleden informatieve sessies aangeboden (modulair).

In deze sessies ligt de nadruk op regionale aspecten, zoals de samenwerking met de Vlaamse loodsdienst en de hieraan ten grondslag liggende samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest. Maar ook is daarbij aandacht voor de regionale werkwijze in het licht van de scheiding tussen het publieke en private domein binnen het Nederlands Loodswezen. Ook de dwarsverbanden met andere entiteiten binnen de organisatie worden daarbij uitgediept.

3.3 Enthousiasme en pro-activiteit

Enthousiasme en pro-activiteit zijn naar onze mening onder meer onmisbaar bij het vormgeven en uitvoeren van opleidingen om te voorkomen dat problemen/leegtes ontstaan. Iedere loods heeft immers een verantwoordelijkheid om te zorgen dat ná de beëdiging een goed opgeleide loods naast hem/haar staat door zelf een bijdrage te leveren aan het opleiden van een nieuwe collega. Dat kan als docent, maar dat kan bijvoorbeeld evengoed als koppelloods of wanneer een student een reis met u maakt.

Gebleken is dat er tegenwoordig te veel 'keurslijf' wordt ervaren door loodsenopleiders in de landelijke opleiding. Het RLC-bestuur onderkent dit probleem en zal dan ook binnen de mogelijkheden zich inzetten voor 'meer maatwerk en minder keurslijf' binnen de OTR:MMP. Ook deze opleiding is immers 'van, voor en door loodsen' en dat betekent dat ook kritisch gekeken mag worden naar de rol en invloed van externen binnen onze opleiding, waarbij steeds de volgende vraag centraal staat: 'hoe willen wij (loodsen) zélf dat onze opleiding er uit (blijft) zien?'.

Bij enthousiasme en pro-activiteit denken wij ook aan de loods in zijn rol als actieve gesprekspartner, zowel extern als intern. De loods hoeft niet alleen gevraagd en ongevraagd nautisch advies te geven aan boord van een schip (en daarmee binnen het geheel van de nautische keten).

Maar hij of zij kan en mag dergelijke adviezen uiteraard ook altijd geven aan bijvoorbeeld NLBV (omtrent de vloot), de NLC of de Manager Operaties.

Ook kan gedacht worden aan het proactief bewaken van de kwaliteit van het beroep van loods in de regio, door in gesprek te treden met het bestuurslid met het dossier ISPO in zijn of haar portefeuille. Of het proactief bewaken van de kwaliteit van de opleiding OTR:MMP door hierover in gesprek te treden met de Coördinator Opleidingen en Trainingen. Het RLC-bestuur zal loodsen aanmoedigen bovenstaande stappen te zetten.

Tot slot: trots zijn op het beroep loods en dit enthousiast uitdragen naar de buitenwereld is naar de mening van het bestuur een goede manier om ons beroep te blijven verankeren in een externe omgeving waar nautische kennis helaas steeds kariger en kariger wordt. Wij merken bij externe overleggen een teloorgang aan nautische kennis. Onderwerpen als LNS, autonoom varen, te kort aan aanwas op nautische functies en interventies door autoriteiten doen het RLC-bestuur vaak de wenkbrauwen fronsen.

Een positieve profilering van onze beroepsgroep door loodsen op verschillende overleggen, podia en op de brug van een schip is niet alleen een individuele aangelegenheid, maar is ook een inspanning ten behoeve van de groep, dus van belang voor alle corporatiedelen. Daarbij zullen wij de mogelijkheden benutten om advisering door loodsen anders dan aan boord van een schip, meer gestructureerd onder te brengen binnen het Kenniscentrum Loodswezen.

*We hebben een mooi beroep,
een belangrijk beroep en bovenal een beroep waar we trots op mogen zijn.*

3.4 Kritische en tevens constructieve blik op de organisatie

De term ‘tegenkracht’ is in 2018 geleden geïntroduceerd bij het vaststellen van de [Code Goed Bestuur](#) in onze regio. Het RLC-bestuur stelt een kritische houding en een constructieve blik op de organisatie door corporatiedelen zeer op prijs. Ook dát is immers een vorm van ‘tegenkracht’ en juist dat brengt een organisatie verder in zijn ontwikkeling.

Daarom zal het RLC-bestuur periodiek de rondetafelgesprekken blijven organiseren omdat inmiddels gebleken is dat het voeren van een dergelijke dialoog met de leden van de corporatie in een kleine en informele sessie bijdraagt aan het verbeteren en zo nodig bijstellen van beleid (dat laatste uiteraard na consultatie van de RLC-ledenvergadering).

De doelstelling is dan ook wederom om ten minste twee maal per jaar (1x voor de zomer en 1x na de zomer) een rondetafelgesprek te organiseren, rekening houdend met het vaarschema van beide ploegen. Op deze wijze worden jaarlijks middels een aantal geplande sessies in een informele setting gesprekken gevoerd met steeds een wisselende groep collega’s.

3.5 Medeverantwoordelijkheid

Het huidige, uitgebalanceerde organisatiemodel is ingebed in een zorgvuldig ontworpen, juridisch systeem dat op hoofdlijnen sinds 1988 ongewijzigd is gebleven, behoudens enkele aanpassingen en modernisering⁵. Dit mag met recht uniek genoemd worden: welke organisatie in Nederland is immers aan te wijzen waarvan de organisatiestructuur en inbedding al meer dan 30 jaar stand houdt (zonder reorganisatie na reorganisatie) en nog steeds naar tevredenheid werkt?

Het RLC-bestuur is van mening dat het huidige organisatiemodel, inclusief het bijbehorende adagium ‘van, voor en door loodsen’, anno 2022 dan ook gekoesterd moet worden: het heeft haar werking heel duidelijk bewezen. En uiteraard zijn er ook negatieve kanten van het organisatiemodel te benoemen (bijvoorbeeld: de complexiteit van de organisatiestructuur, lange besluitvormingslijnen) maar deze wegen voor het RLC-bestuur niet op tegen alle voordelen. Wij zijn nog altijd van mening dat we met het huidige organisatiemodel goud in handen hebben en moeten houden.

Zoals hierboven uiteen gezet staat of valt de goede werking van ons organisatiemodel met het daadwerkelijk oppakken door alle loodsen van de verantwoordelijkheden die dit model met zich meebrengt. Daarom zal in dit beleidsplan op verschillende plaatsen aan deze (mede) verantwoordelijkheid van de loods expliciet worden geappelleerd. Het RLC-bestuur hecht er grote waarde aan om met *elkaar* stappen vooruit te maken, want alleen op die manier kan het adagium ‘van, voor en door loodsen’ daadwerkelijk vorm blijven krijgen.

5. Bijv. de Wet markttoezicht registerloodsen (2008) en de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen (2021)

4.1 Formatie effort

Afgelopen jaren is de urgentie doorgedrongen dat het Nederlands Loodswezen ten aanzien van het werven van nieuwe toekomstige collega-loodsen een andere weg moest inslaan. De reactieve houding is daarop omgezet naar een proactieve houding en daar is invulling aangegeven door het aanstellen van een functionaris binnen de NLc staf belast met het dossier instroom.

De Missie, visie, strategie en het beleidsplan NLc is hierbij de leidraad ten aanzien van de werving en selectie van nieuwe studenten voor de opleiding tot registerloods (OTR:MMP).

Ter uitvoering van de lange, middellange en korte termijn visie van de Coördinatoren Opleidingen en Trainingen zijn de banden aangehaald met de verschillende zeevaartscholen en maritieme organisaties (NML, KVNR).

Tevens zijn overeenkomsten gesloten met uitzendbureaus die vanuit hun bestand kandidaat-loodsen kunnen aanleveren. Verder is de 'kandidatenlijst' opgeschoond en geactualiseerd. Verder zijn reële kaders afgesproken ten aanzien van leeftijdsriteria voor de kandidatenlijst.

Ook hebben de verschillende regio's in samenspraak met STODEL/NLc gewerkt aan de zichtbaarheid van het Nederlands Loodswezen in het voortraject om tot een keuze te komen om registerloods te willen worden. De regio's en STODEL/NLc hebben getracht het beroep van registerloods prominenter zichtbaar te maken door middel van google-campagnes op het internet, nieuwe website, filmproducties op nationale televisie en op YouTube.

Met alle bovenstaande activiteiten is voornamelijk invulling gegeven aan de korte termijn doelstellingen die de instroom kan verbeteren. Om de continuïteit van de instroom te borgen zal STODEL/NLc actief moeten gaan aanzitten bij de verschillende gremia in het land en mogelijk een brede toekomstvisie ontwikkelen.

Voor de regio Scheldemonden betekent dit, net als voor alle andere regio's, een actieve vermenging met het zeevaartonderwijs op mbo- en hbo-niveau om de zichtbaarheid van onze beroepsgroep te vergroten.

De regio Scheldemonden heeft binnen het hbo al een stevige voet aan de grond met de minor pilotage. Verdere integratie zou mogelijk gemaakt kunnen worden door MRM samen te geven of de kotter als opleidingsvaartuig te gebruiken bij een kotterwissel.

Ook zullen we verkennend onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden om mbo-opgeleide stuurmannen met een geldig vaarbevoegdheidsbewijs "chiefmate all ships", aan te moedigen om naar het hbo te gaan met een voorafgaande afgeronde vaartest en assessment van het loodswezen zodat deze daarna eventueel kunnen doorstromen in de OTR:MMP.

Het bestuur van regio Scheldemonden heeft tot beleid gemaakt dat ook afgewezen kandidaat-studenten met potentie terug op de kandidatenlijst geplaatst kunnen worden, in plaats van deze personen definitief af te wijzen. In lijn van dit beleid hebben de coördinatoren ook de afgewezen kandidaten uit afgelopen jaren opnieuw geëvalueerd en oud-kandidaten wederom benaderd.

4.2 Uitgangspunten korpsgrootte en instroom

Reeds enkele jaren is het streven van het RLC-bestuur om vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid een korpsomvang van 160 Fte⁶ te realiseren. Met het (verwachte) intreden van drie registerloodsen per 1 mei 2023 (OTR:MMP11) komt de gemiddelde formatie in 2023 op 166,2 Fte. Tot en met augustus 2022 was er een uitval van twee studenten in de OTR:MMP11. Het RLC-bestuur heeft 3 oktober 2022 besloten om daarom twee extra deelnamebewijzen uit te reiken voor OTR:MMP12 in 2023. Met het toelaten van zes (vier plus twee extra studenten) voor de OTR:MMP12, startend in 2023, komt de verwachte gemiddelde formatie in 2024 op 168,3 Fte.

Sinds juni 2021 is de formatie groter dan 160 Fte en hiermee is de gewenste korpsomvang vanuit de optiek van het RLC-bestuur gerealiseerd alsmede per juni 2022 (167,4) vanuit de LAS middels het Valentijnsvoorstel (165 Fte). Voor de komende periode is de grote uitstroom van collega's vanwege pensionering in de periode 2023-2034 (totaal 77; gem. 6,5 per jaar, 45% van het huidige korps van 170 personen) een belangrijk gegeven.

Het RLC-bestuur is voornemens onderstaande uitgangspunten te (blijven) hanteren bij de formatieplanning:

1. Vanuit het oogpunt van continuïteit ieder jaar een MMP-opleiding verzorgen;
2. Het compenseren voor uitval in MMP vindt na afloop plaats (achteraf);
3. Het compenseren voor eerder uittreden (langdurig ziek of vrijwillig) vindt achteraf plaats;
4. Het compenseren voor deeltijd vindt plaats op basis van voorcalculatie 25% per jaarlaag vanaf 2025 (tenzij de loods nú al deelneemt);
5. Tenslotte wordt er gestreefd naar een zo gelijkmatig mogelijke instroom, waarbij tegelijkertijd ruimte is voor achteraf compenseren (opschalen) bij uitval (zie 2 en 3).

4.3 Uittredende loodsen

Voor de bepaling van de benodigde instroom vormt de uitstroom een zeer belangrijk gegeven. In onderstaande tabel zijn de verwachte uittreders per jaar gespecificeerd naar bevoegdheid:

Tabel 1

Specificatie
uitstroom naar
bevoegdheid

Loodsenformatie: uittredend (in personen)			
Jaar	Uittredend	Schelde	ZeKa
2023	-3	-3	
2024	-5	-5	
2025	-5	-5	
2026	-4	-4	
2027	-6	-5	-1
2028	-6	-5	-1
2029	-10	-8	-2
2030	-10	-10	
2031	-7	-8	-1
2032	-4	-4	
2033	-11	-11	
2034	-6	-3	-3
Totaal 2023-2034	-77	-69	-8
<i>Gemiddeld per jaar verhouding</i>	-6,4	-5,8 90%	-0,7 10%

6. Fte staat voor fulltime-equivalent

4.4. Formatie-ontwikkeling

Met behulp van bovenstaande cijfers qua uitstroom en van de eerder genoemde uitgangspunten is een formatieberekening opgesteld. Hierin is verwerkt dat in 2024 er veertien loodsen zijn die parttime varen, van de totale groep van 72 loodsen die dan 50 jaar of ouder zijn⁷. Dit betreft een deelnamepercentage van 20%. Zij werken gemiddeld 78% van een fulltime loods. Voor de komende jaren wordt er vanuit gegaan dat – gezien eerdere realisaties - 25% van de loodsen die 50 jaar worden een aanvraag zullen indienen om parttime ingezet te worden. In onderstaande opstelling is e.e.a. verwerkt:

Tabel 2 & 3

In- en uitstroom per jaar

(incl. uitval drie studenten in OTR:MMP11 – medio november 2022 – te compenseren in OTR:MMP14)

		Studenten			
OTR	aanvang	gestart	uitval	geslaagd	
MMP10	2021	6	-1	5	
MMP11	2022	6	-3	3	
MMP12	2023	6		6	
MMP13	2024	6		6	
MMP14	2025	5		5	
MMP15	2026	6		6	
MMP16	2027	6		6	
MMP17	2028	8		8	
MMP18	2029	8		8	
MMP19	2030	6		6	
MMP20	2031	4		4	
MMP21	2032	8		8	
MMP22	2033	6		6	
Loods 2022-2034		81	-4	77	

Loodsenformatie (personen)						Gem. FTE		
Jaar	Begin	In	Uit	Mutatie	Einde	FTE	Nieuw PT	Gem. FTE
2022	165	6	0	5	170	165,1		165,1
2023	170	3	-3		170	166,2		166,2
2024	170	6	-5	1	171	168,6	-0,3	168,3
2025	171	6	-5	1	172	168,6	-0,8	167,8
2026	172	6	-4	1	173	169,2	-1,4	167,9
2027	173	6	-6		173	171,8	-1,9	169,9
2028	173	6	-6		173	171,7	-2,4	169,3
2029	173	8	-10	-2	171	172,5	-2,9	169,5
2030	171	8	-10	-2	169	169,8	-3,5	166,3
2031	169	6	-7	-1	168	167,9	-3,9	164,0
2032	168	4	-4		168	168,3	-4,2	164,1
2033	168	8	-11	-3	165	167,3	-4,5	162,7
2034	165	6	-6		165	165,5	-4,3	161,2
Som 2022-2034		77	-77	0		168,6	-2,3	-166,3

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de verwachte uitstroom gedurende de periode van 12 jaar, te weten 2023-2034, 77 collega's bedraagt. Dat is 45% van het huidige korps en gemiddeld 6,5 collega per jaar. Om de formatie op langere termijn op peil te houden, dienen derhalve ook per jaar gemiddeld zes studenten te slagen. Met dit schema wordt de ondergrens van het RLC-bestuur ruim gehaald. Daarnaast is getracht uit- en instroom zoveel mogelijk te matchen met het Valentijnsvoorstel tot en met 2030.

7. In november 2021: 17/69 (25%). In november 2020 was dit percentage 25% (15/61). In november 2019 was dit percentage 24% (13/55) en in 2018: 20% (11/58).

4.5 Meerjaren-reizenprognose Ecorys en ureninschatting

Sinds 2015 stelt Ecorys jaarlijks, in opdracht van het Nederlands Loodswezen, een gedetailleerde raming op per zeehavengebied voor het aantal te loodsen scheepsreizen. In het *Normenkader Financieel Beheer* is opgenomen dat 'het Loodswezen' jaarlijks een Meerjarenbegroting dient op te stellen. Hierin speelt de reizenraming een belangrijke rol. In de Meerjarenbegroting 2024-2026 is een omzet en kostenprognose op landelijk niveau gepresenteerd. Om dit document op te stellen heeft Ecorys medio juli 2022 per zeehavengebied een meerjaren-reizenprognose opgesteld voor bovengenoemde periode.

Het midden-scenario⁸ van de meerjaren-reizenprognose, zoals opgesteld door Ecorys, voor regio Scheldemonden gaat uit van lichte groei voor de periode 2024-2026 ten opzichte van de realisatie 2020/2021 (gem. 19.700). Men verwacht voor 2026 totaal ca 20.700 reizen; dat ligt op het niveau van de realisatie 2018/2019.

Met een effect van Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) is geen rekening gehouden omdat op dit moment geen enkel zicht bestaat op implementatie van nieuwe regelgeving daaromtrent in de zeehavenregio Scheldemonden. Daarnaast zijn geen reizen meegenomen voor de nieuwe natte bulkterminal in Sloehaven (Evolution/Alpha Terminals). Tevens is voor de jaren 2027 en verder de aanname verricht dat het aantal reizen op hetzelfde niveau blijft als dat van 2026. Voor IPL vanaf 2024 is uitgegaan van de raming 2023 (afgerond) 37.000 uur.

Het totaal verwacht aantal loodsuren per jaar is daarmee als volgt:

Tabel 4

Verwacht
aantal uren
DPL, IPL-taken
en Reizen en
wachten per jaar
(realisatie 2021:
251.200)

Jaar	Reizen	Directe uren	IPL-taken	Reizen/wachten	Som
2023	20.299	107.900	37.000	107.400	252.300
2024	20.218	106.200	37.000	107.000	250.200
2025	20.464	107.500	37.000	108.100	252.600
2026	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2027	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2028	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2029	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2030	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2031	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2032	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2033	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200
2034	20.720	108.900	37.000	109.300	255.200

4.6 Formatiemodel – berekening gemiddelde werkdruk

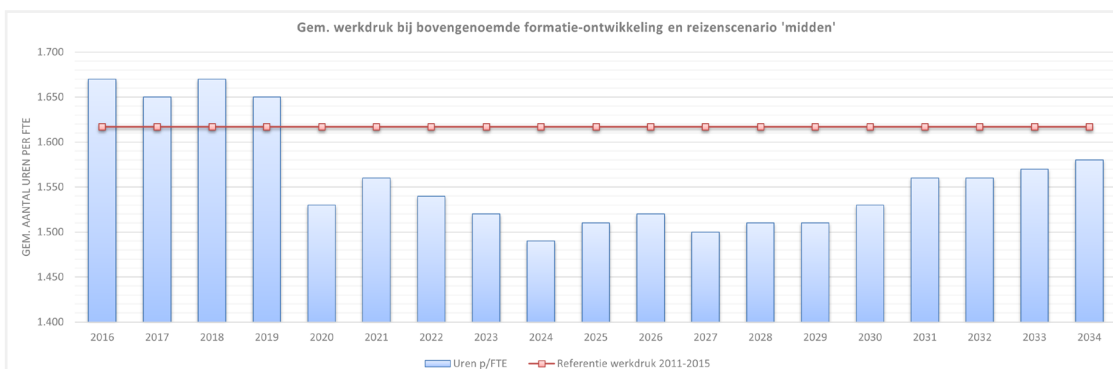
In het formatiemodel dat het RLC-bestuur hanteert zijn als laatste stap deze verwachtingen van Ecorys toegevoegd. In het verleden werd 1.617 uur per Fte per jaar in diverse vergelijkingen opgenomen. Hierover bestond onduidelijkheid en werd de vraag gesteld: was dit nu een norm of niet? Dit berekende getal van 1.617 uur per Fte per jaar was de uitkomst van het gemiddeld aantal gewerkte uren per loods tussen 2011 en 2015. De berekening hiervan was als volgt [uren DPL + IPL + reizen en wachten] gedeeld door aantal Fte. Voor de volledigheid: de uren van een DPL-inzet starten op tijdstip loods verwittigd en eindigen 1,0 uur ná afmelden in de loodsenswacht.

8. Ecorys onderkent hierbij drie scenario's voor de reizenraming: laag, midden en hoog. Voor het Tariefvoorstel wordt sinds 2015 jaarlijks de middenraming gehanteerd.

Benadrukt wordt dat deze '1.617 uur per Fte' geen streefgetal of norm vormt, enkel een referentie. In onderstaande grafiek is het verwachte, gemiddelde aantal uren per loods (Fte), uitgaande van de geschetste formatie zoals in tabel 2, per jaar vergeleken met 1.617 uur per Fte.

Grafiek 1

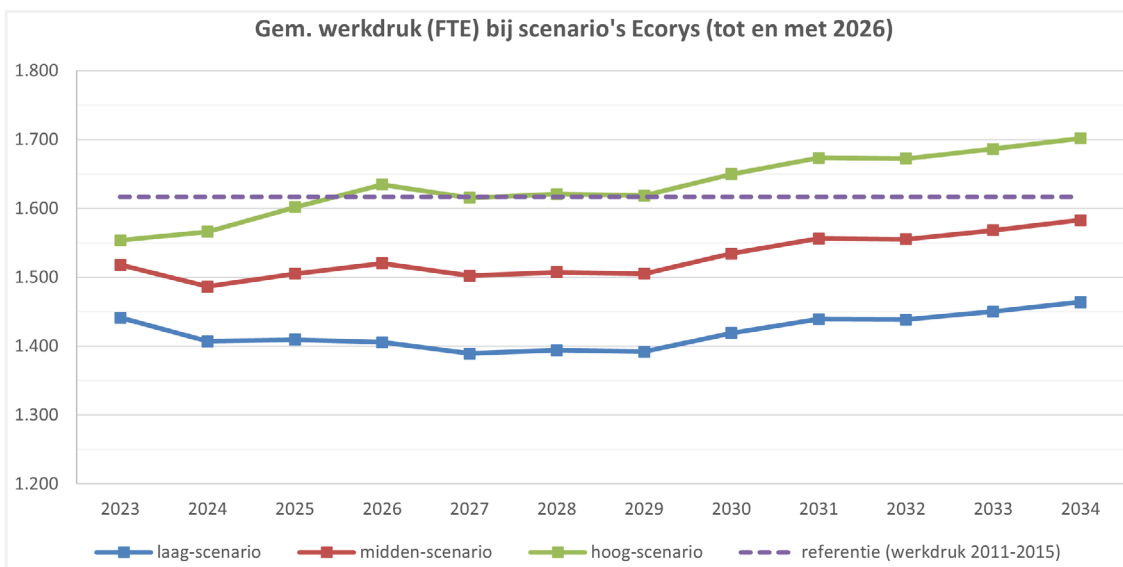
Gemiddelde werkdruk per FTE reizescenario 'midden'



Jaarlijks stelt Ecorys voor de reizenramingen drie scenario's op. Naast een midden-raming stelt zij ook een laag- en hoog-scenario op. Voor het Tariefvoorstel wordt al sinds 2015 uitgegaan van het zogenoemde midden-scenario. In het laag-scenario gaat het in 2026 om ca. 18.700 reizen en in het hoog scenario om 22.700 reizen. Dan ziet de gemiddelde werkbelasting er als volgt uit:

Grafiek 2

Gemiddelde werkdruk per FTE in diverse reizescenario's Ecorys



In de periode 2027 t/m 2034 is een groot aantal uittrekders te verwachten. Het was al eerder voor de lange termijn een beleidsvoornemen van het bestuur om tijdig te "bufferen" door het aantal op te leiden registerloodsen te verhogen: in de periode 2019 tot en met 2022 waren er 19 intreders, tegenover drie uittrekkende loodsen in diezelfde periode (saldo +16). Eind 2018 bestond de formatie uit 154 loodsen en eind 2022 naar verwachting 170 loodsen.

4.7 Verhouding Scheldeloods-ZeKa

In 2006 is door de RLC-vergadering een voorstel aangenomen om het korps kanaaldienst multivalent te maken. De werkgroep die door het toenmalige RLC-bestuur is ingesteld heeft een nota opgesteld: '[Nota Toekomst Kanaaldienst 2006](#)'. Deze nota is in de RLC-ledenvergadering van 13 december 2006 voorgelegd en aangenomen.

In 2020 besloot het RLC-bestuur deze nota door een werkgroep te laten evalueren en in januari 2021 heeft deze werkgroep de '[Evaluatie Nota Toekomst Kanaaldienst 2006](#)' uitgebracht. In deze nota is de omzetting opgenomen van absoluut aantal loodsen naar fte (DPL) en hier wordt door het RLC-bestuur sinds 2021 mee gerekend.

In 2018 is in de LAS vergadering het zogenaamde Valentijnsvoorstel aangenomen. Om tot een evenredige verdeling te komen en om tegemoet te komen aan dat voorstel, wordt er – naar de toekomst toe - een verhouding ZeKa/Scheldeloods van 1:5 gehanteerd.

De werkgroep kwam tot oordeel dat de formatie ZeKa loodsen met 34 Fte (DPL) zorgt voor een evenredige inzet (inzeturen) tussen Multivalente loodsen (Scheldeloodsen) en ZeKa loodsen. Uit de cijfers vanaf 2014 blijkt dat het gemiddeld aantal reizen op Gent per Fte (DPL) constant is (zie grafiek 3).

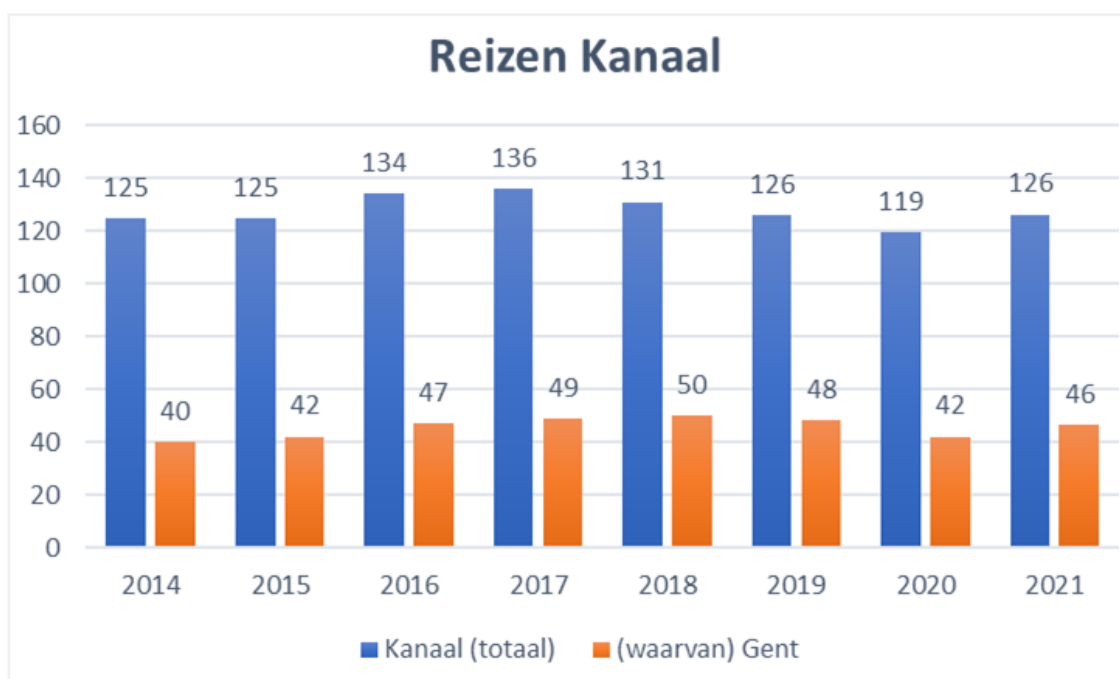
In deze nota kwamen ook enkele aandachtspunten naar voren waar operationeel/inzet-technisch wel inhaalslagen te halen vallen, zoals "het bevrozen". Deze aandachtspunten kwamen later tijdens de rondetafelgesprekken in 2021 nogmaals naar voren. Er worden vanuit het RLC-bestuur stappen gemaakt hoe hier binnen het LoDiCo team beter mee omgegaan kan worden.

Met de ingebruikname van de Nieuwe Sluis Terneuzen bestaat de mogelijkheid dat de piekbelasting op het kanaal gaat veranderen. Voorsnog zijn er voor de komende jaren op het Kanaal van Gent naar Terneuzen geen (andere) grootse projecten gepland die een eventuele impact op onze dienstverlening zouden kunnen hebben. Een en ander zal uiteraard door het RLC-bestuur gemonitord blijven worden.

Interessant wordt wel de ontwikkeling rondom de CO₂ norm die volgens het klimaatakkoord van Parijs in 2030 van kracht zal zijn voor bedrijven en gevolgen zal hebben voor het tarief voor de CO₂-heffing voor bedrijven in 2025. Dit geldt dus specifiek voor een tweetal bedrijven langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen, te weten Arcelor Mittal en YARA Sluiskil.

Grafiek 3

Het aantal reizen op het Kanaal van Gent naar Terneuzen (op jaarbasis per loods)



4.8 Specialisaties SIMTRA

De afgelopen jaren heeft het RLC-bestuur gestuurd op Fte voor het aantal benodigde specialisaties Antwerpen en Sloe. Hierbij heeft zij getracht een evenwichtige afweging te maken tussen de voorspelde hoeveelheid reizen door Ecorys binnen deze specialisaties en de benodigde aantallen gespecialiseerde loodsen. In de afgelopen jaren is het beleid gevolgd om dit evenwicht te behouden en het aantal van deze specialisten niet verder uit te breiden. Voor de middellange termijn zal dit resulteren in vervanging van een deel van het specialistenkorps gezien het feit dat een groot aantal loodsen de pensioendatum bereiken (bij gelijkblijvende hoeveelheid reizen).

De huidige formatie bestaat uit een combinatie van voltijd en parttime loodsen. Voorstellen ten aanzien van het verplicht inleveren van de SIMTRA-bevoegdheid bij deeltijdvaren bleken (tot op heden) onvoldoende draagvlak te hebben binnen het korps en het lijkt erop dat stapeling van SIMTRA-bevoegdheden en nevenfuncties niet te vermijden is.

Op de heidesessie is aan de hand van de realisatie en de voorspellingen van Ecorys gekeken of de invulling van het aantal Fte voor SIMTRA-loodsen verdere aanpassing behoeft binnen de huidige grenzen. De Coördinator Opleidingen en Trainingen heeft deze informatie verwerkt in de volgende spreadsheet:

Tabel 5

Aantal Fte
SIMTRA-
loodsen
2023/2024

SIMTRA	Gewenst Fte's	01-07-2022		01-01-2023		01-07-2023		01-07-2024	
		A	B	A	B	A	B	A	B
Kanaal	6	6,05	6,81	6,05	6,81	6,05	6,81	6,05	6,81
Sloe 1	6	6,95	7,11	6,95	6,11	6,95	6,11	6,2	6,01
Sloe 2	6	5,83	5,52	6,83	6,52	6,83	6,52	6,38	6,42
Sloe totaal	12	12,78	12,63	13,78	12,63	13,78	12,63	12,58	12,43
Antwerpen 1	6	6,12	5,68	6,51	6,03	6,51	6,03	6	6,42
Antwerpen 2	6	7,07	6,41	6,97	6,06	6,97	6,06	6,62	6,02
Antwerpen 3	14	12,88	11,39	13,88	13,39	13,88	13,39	13,99	13,94
Antwerpen totaal	26	26,07	23,48	27,36	25,48	27,36	25,48	26,61	26,38

Dit resulteert in de volgende opleidingsbehoefte voor de komende twee jaar, in absolute zin.

Tabel 6

Opleidings-
behoefte
2023/2024

	Opleiden					
	2022		2023		2024	
	A	B	A	B	A	B
Kanaal		1				
Sloe 1		1	1	1	1	1
Sloe 2	1	1	1	1	1	2
Antwerpen 1			2	2	1	2
Antwerpen 2	1		1	2	2	2
Antwerpen 3	1		1	2	2	2

Ten aanzien van de opleidingsbehoefte in 2024 is rekening gehouden met de huidige, aangeven hoeveelheid parttimers, met de uitstroom en het verwachte scheepvaartaanbod.

4.9 Flexibel Inroosteren (FIR; primair een LAS-aangelegenheid)

Het RLC-bestuur heeft vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid de taak te bewaken dat de roostersystematiek niet ten koste gaat van de dienstverlening. Met het bewaken van dit criterium is voor wat betreft FIR slechts een marginaal toetsende rol voor het RLC-bestuur weggelegd.

4.10 Varen in deeltijd (primair een LAS-aangelegenheid)

Voor iedere registerloods in de regio Scheldemonden bestaat de mogelijkheid om, vanaf de datum tien jaar voorafgaand aan zijn pensioengerechtigde leeftijd, zijn diensten in deeltijdarbeid in te brengen. Deze mogelijkheid steunt op de werkafspraken zoals neergelegd in het Dienstuitvoeringsreglement (DUR) welke primair een aangelegenheid is van de LAS en (wat de uitvoering ervan betreft) het Managementteam Scheldemonden. Het RLC-bestuur heeft de verantwoordelijkheid te bewaken dat de (publiekrechtelijke) dienstverlening niet in gevaar komt als gevolg van deze geboden faciliteit. Met het bewaken van dit criterium is voor wat betreft varen in deeltijd slechts een marginaal toetsende rol voor het RLC-bestuur weggelegd. Ten tijde van het schrijven van dit beleidsplan is een werkgroep Deeltijd varen in de toekomst (DVIDT) onder leiding van collega-loods S.J. Meijer bezig met het uitwerken van een voorstel gericht op de toekomstbestendigheid van de deeltijdregeling.

4.11 Fatigue (primair een LAS-aangelegenheid)

Fatigue kan worden gedefinieerd als een verstoring van het bioritme. Gezien de condities waaronder de registerloods zijn/haar functie moet uitoefenen (onregelmatige en lange werktijden, 's nachts werken, onvoorspelbare dienstroosters alsmede het reizen van en naar het werk) kan dit fenomeen optreden met als mogelijk gevolg gevaarlijke situaties bij de uitoefening van de functie. Binnen de ISPO code en het ISPO Handboek Scheldemonden zijn in hoofdstuk 7.5 fatiguemaatregelen beschreven ten behoeve van de registerloods in zijn rol als zelfstandige beroepsbeoefenaar. Een nadere, praktische uitwerking van fatiguemaatregelen vindt plaats in de werkafspraken (DUR) die van toepassing zijn binnen het samenwerkingsverband. Deze werkafspraken (DUR) van het samenwerkingsverband (LAS) zijn daarmee het primaire middel om fatigue zoveel als mogelijk te voorkomen.

De regionale opleidingen en trainingen hebben de afgelopen jaren een grote professionaliseringslag gemaakt op het gebied van didactische vaardigheden, transparantie en inzichtelijkheid ten aanzien van de inhoud van de trainingen en opleidingen en de wijze van beoordelen en kennisoverdracht. Hierbij was en is de grootste opdracht om met deze opleidingen en trainingen een juiste en praktijkgerichte aansluiting te vinden, maar tevens elkaar te voorzien van een goede kennisoverdracht met een objectieve blik.

De regionale opleidingen en trainingen hebben naast bovengenoemde professionaliseringslag tevens hun eigen karakter behouden. Deze opleidingen zullen naar de toekomst toe dan ook altijd binnen de regio verankerd blijven onder het bekende adagium: 'van, voor en door de loodsen'. Dit in tegenstelling tot de OTR:MMP, waar de organisatie zich heeft te conformeren aan de wet- en regelgeving die geldt in 'HBO-land' en de spelregels van de Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie. Maar ook hier zullen we als RLC-bestuur de identiteit van de opleiding blijven vasthouden en bewaken, zodat de loods en de praktijkgerichte opleiding centraal zullen blijven staan.

5.1 Master in Maritime Piloting (OTR:MMP)

De opleiding tot registerloods Master in Maritime Piloting (OTR:MMP), is geaccrediteerd vanaf 2014. Ondertussen hebben we de eerste heraccreditering doorlopen in 2018/2019.

Met dit proces heeft het RLC-bestuur en hebben collega's, instructeurs en examinatoren grote slagen gemaakt in het verbeteren en professionaliseren van de opleiding. Onze opleiding is een bijzondere opleiding die doordrenkt is met een hoge mate van praktisch onderwijs. Met het oog op de heraccreditering in 2025, zal het opleidingsbureau de komende jaren het rapport van de Nederlands-Vlaamse Accreditatieorganisatie (NVAO) uit 2019 evalueren.

De komende paar jaren zullen daarom wederom in het teken staan van het verder ter hand nemen van de aanbevelingspunten van de NVAO en zal een aanvang gemaakt worden om in 2024 wederom gereed te zijn voor de proef-visitatie.

Het speerpunt van de laatste accreditatie (het aantal docenten en instructeurs dat over een mastertitel beschikt) is naar de achtergrond verdwenen.

Nog steeds zal er een actief beleid gevoerd worden om de master-inhoudsgebieden (organisatiekunde en O&O) te laten vertegenwoordigen door afgestudeerde collega's met een mastergraad. Maar met het oog op de toekomst zal dit beleid een 'sterfhuisconstructie' zijn omdat het aantal masters binnen ons korps per jaar toeneemt. Voor de inhoudsgebieden die direct met de praktische uitvoering van het beroep te maken hebben zal het bestuur altijd een afweging maken of de mastergraad hierbij wel of niet prevaleert.

Bij de OTR:MMP blijft de studiebelasting (uitgedrukt in het aantal studiepunten of European Credits) een punt van aandacht. De coördinatoren en het opleidingsbureau hebben de studiebelasting de afgelopen jaren in kaart gebracht en daar zijn een aantal aandachtspunten uit naar voren gekomen. Landelijk was overduidelijk dat de studie inspanning voor het inhoudsgebied Onderzoek & Ontwikkelwerk (O&O) een te grote belasting was die moeilijk gekaderd bleek te kunnen worden.

Als gevolg van een duidelijke analyse gevolgd door een heroverweging zal de komende jaren een andere systematiek worden nagestreefd met een nieuw onderwijsteam, waarbij de praktische toepasbaarheid voorop zal staan.

Verder zullen de kritische onderzoeksvaardigheden behouden blijven, zodat hiermee voordeel gedaan kan worden in de uitvoering van het beroep als loods en als corporatielid. Hierbij zal de studiebelasting onder een vergrootglas blijven liggen.

Een gelijkmatige verdeling van de studielast zal altijd een speerpunt blijven. Zo heeft onlangs een verschuiving plaatsgevonden in de studielast van studenten voor de regio Scheldemonden: een deel van de lesstof inzake het Scheepvaartverkeersreglement Westerschelde is verschoven van het regionale deel naar het centrale deel van de opleiding waar het gedeelte van de lesstof inzake het BPR en BVA nu gecombineerd wordt met regio specifieke scheepvaartreglementering.

Het 'zuivere BPR' is immers voor de studenten voor de regio Scheldemonden aanmerkelijk minder van belang. Door deze verschuiving is ruimte ontstaan (qua studiebelasting) in het regionale deel van de opleiding.

Daarnaast hebben de instructeurs en examinatoren een verdere optimalisatieslag gemaakt in zowel het praktisch als theoretisch toetsen van kennis, door in het opleidingsprogramma een verdere integratie te realiseren van wetgeving, zee en rivier/kanaal.

De integratie van praktische kennis verdeelt over deze drie deelgebieden zal de komende jaren verder geoptimaliseerd worden, om de examens een juiste afspiegeling te laten blijven van ons beroep in de meest praktische zin.

Binnen het regionaal georganiseerde deel van de OTR:MMP zal op middellange en lange termijn een aantal regionale bijzonderheden extra benadrukt worden binnen het opleidingsprogramma. Hierbij zal aan de stagemogelijkheid een meer regionaal karakter gegeven gaan worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een stage bij de binnenvaart of een stage met aandacht voor verdere bewustwording over de regionale, specifieke beloodsingsmiddelen (en de geoefendheid hiermee).

Verder zal een speerpunt zijn om het regionaal georganiseerde deel van de opleiding (nog) verder te laten aansluiten bij de werkwijze van de toekomstige loods. Immers, bij de uitvoering van het beroep spelen ICT middelen een steeds grotere rol. Binnen de opleiding zal hiervoor ruimte gemaakt moeten worden door een combinatie te vinden tussen enerzijds noodzakelijke parate kennis en anderzijds kennis die voorhanden is via ICT middelen (Qastor, LIS, Kennisbank). Daarbij dient tevens bekeken te worden wat wel of niet getoetst moet worden en op welke wijze die toetsing gaat plaatsvinden.

Ten aanzien van de ontwikkelingen voor het regionaal georganiseerde deel van de opleiding zal het RLC-bestuur zich blijven richten op een goede aansluiting van praktijk en theorie om aan de praktische vraag van kennis en kunde te blijven voldoen.

5.2 Aanvullende opleidingen en trainingen

Vanaf 2019 hebben de aanvullende opleidingen een formeler karakter gekregen binnen het gehele domein van opleidingen en trainingen. Hierbij is het onderscheid gemaakt dat bij opleidingen naast kennisoverdracht een afronding dient te volgen in de vorm van toetsing van kennis en kunde en dat bij trainingen het doorlopen van de training en de kennisoverdracht enkel centraal staan. Deze indeling heeft veel transparantie en duidelijkheid opgeleverd voor zowel de instructeur/examinator als de cursist/collega. Voor de middellange en lange termijn staat ook het opstellen van duidelijke omschrijvingen van de trainingen op het programma. Op die manier kunnen deze trainingen, voor zowel de collega als de instructeur, in een breder kader worden geplaatst.

Als gevolg van het wegvallen van regelgeving inzake toezicht door een geïmplementeerde (2014), was het RLC-bestuur genoodzaakt om extern toezicht op de kwaliteit en procedures van de regionale examens door een onafhankelijke examencommissie te organiseren. Hieraan is door het RLC-bestuur inmiddels invulling gegeven middels het verstrekken van een (neven)taak daartoe aan de reeds bestaande Examencommissie OTR:MMP. Daarmee fungeert het RLC-bestuur in feite als een 'Instellingsbestuur OTR:MMP' maar dan ten behoeve van de aanvullende regionale opleidingen.

5.2.1 SIM-OPLeiding

De SIMOPL bestaat op dit moment uit zes opleidingen voor de verschillende bevoegdheden.

Hierbij is het van belang dat de individuele opleidingsonderdelen blijven aansluiten bij het actuele scheepvaartaanbod, de actuele scheepvaarttrajecten en de actuele scheepvaarttypen. De korte en middellange termijn doelstellingen zullen bestaan uit het aanpassen van de individuele opleidingen (incl. bijpassende scheepstypes en manoeuvres) en een verdere integratie en ondersteuning van ICT middelen (Qastor, SNMS, ADQ-2, DKS).

Verder zal een evaluatie plaatsvinden van de beoordelingsmethodiek van instructeurs, zodat deze blijft aansluiten bij de juiste toetsing van de benodigde kennis en kunde. Tevens zal hierbij geëvalueerd worden of de wijze waarop de kennisoverdracht nu plaatsvindt verder geoptimaliseerd zou kunnen worden in relatie tot de tijdsduur van de opleidingen. Hierbij zullen de instructeurs/examinatoren onderwezen worden in een ondersteunende, didactische training waarbij de kennisoverdracht centraal staat.

Met het oog op de toekomst zal de huidige specialisatietabel mogelijk aangepast moeten worden als verdere ontwikkelingen zich zullen blijven voordoen zoals de schaalvergroting van de scheepvaart. Aanpassing van deze tabel kan alleen plaatsvinden zolang de Bevoegdhedenverordening registerloodsen zicht daartegen niet verzet.

5.2.2 LOA-opleiding/Pilot Steenbank-training

De Pilot Steenbank (PS)-werkwijze waarbij een PS-loods wordt ingezet (zijnde een LOA-loods met een additionele training voor PS-loods) is vanaf november 2013 operationeel.

Een groot aantal van de loodsen die vanaf de eerste dag PS-loods was zijn inmiddels op eigen verzoek door andere collega's vervangen. Jaarlijks wordt geïnventariseerd of er PS-loodsen stoppen en vervangen moeten worden. PS-loodsen die vanaf het eerste moment deze functie bekleden, zullen actief benaderd worden om deze functie terug te geven, om daarmee deze functie binnen het bereik te brengen van andere collega's.

Dit is in lijn met het beleid van het RLC-bestuur om functies/neventaken na acht jaar te laten rouleren. Om hieraan invulling te geven zal in het najaar 2023 een LOA-opleiding/PS-training plaatsvinden met een capaciteit van acht personen.

5.2.3 Oosterschelde-opleiding

Bij een gelijkblijvende behoefte aan Oosterschelde loodsen zal elke acht jaar een nieuwe Oosterschelde-opleiding in de begroting worden opgenomen en worden ingepland.

Jaarlijks wordt een tweedaagse peilreis uitgevoerd binnen het admittagegebied Oosterschelde waarbij het Schelde-Rijnkanaal op- en afgevaren dient te worden om zo te kunnen voldoen aan het gestelde in de relevante regelgeving. In artikel 3, tweede lid, van de Loodsenregisterverordening staat namelijk vermeld: "Op andere dan de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartwet bedoelde scheepvaartwegen, de Westerschelde, haar mondingen of het Kanaal van Gent naar Terneuzen, waarvoor een registerloods bevoegd is, moet hij in een periode van vierentwintig aaneengesloten maanden ten minste vier loods- of peilreizen maken."

Het beoogde doel van het RLC-bestuur is nog steeds om de huidige generatie Oosterscheldeloodsen op basis van *vrijwilligheid* hun specialisatie 'door te laten geven' aan de nieuwe, jongere generatie loodsen, zodat hiermee een spreiding plaatsvindt van specialisaties binnen de corporatie.

Jaarlijks wordt door het RLC-bestuur bekeken of het begroten en geven van een nieuwe opleiding tot uitbreiding van admittagegebied (lees: Oosterschelde-opleiding) voor de komende jaren opportuun is. Het plan is om in 2024 weer een opleiding Oosterschelde te organiseren, zodat ook de langzittende Oosterscheldeloodsen daarna in de gelegenheid worden gesteld deze bevoegdheid 'terug te geven' (lees: dan niet langer meer geroepen worden voor een Oosterschelde reis).

5.2.4 Training loodsdienstleiders

Bij de lengte van de invulling van de taak loodsdienstleider zoekt het RLC-bestuur (net zoals bij de PS-loodsen) aansluiting bij de systematiek van de MMP-instructeurs.

Dat betekent: uitvoering van deze taak gedurende twee maal vier jaar met een minimum van vier jaar en vervolgens een redelijke opzegtermijn. Die opzegtermijn moet het mogelijk maken om tijdig voor vervanging zorg te dragen. Bij de invulling van nieuwe vacatures vanaf 2019 wordt hier reeds rekening mee gehouden.

Bij de huidige loodsdienstleiders zal telkens een individuele afweging gemaakt worden. Hierbij kan rekening gehouden worden met de uittrededatum (pensionering) of met de reden om te starten met de functie (zo zijn een aantal loodsen destijds expliciet gevraagd om deze functie uit te gaan oefenen bij een gebrek aan SIMTRA loodsen op de beurt).

Tot slot: het RLC-bestuur blijft van mening dat de educatievorm voor deze functie een *training* dient te blijven.

5.3 Loodswezen Permanente Educatie Registerloodsen

Loodswezen Permanente Educatie Registerloodsen (LPER) is twee jaar geleden opgezet en heeft zijn plaats ingenomen als onderdeel van Opleidingen en Trainingen. Het doel van deze educatievorm is de registerloods gedurende een totaal van 48 uur in vijf jaar bij te scholen binnen zijn vakgebied op verschillende onderwerpen. Deze vorm van educatie heeft tot op heden geen verplichtend karakter gekend. Door het aanbieden van een variëteit aan onderwerpen is tot op heden getracht het voltallige korps te enthousiasmeren voor het totale pakket. Een juiste evaluatie heeft helaas nog niet plaats kunnen vinden als gevolg van de coronapandemie. Door de pandemie is het volledige pakket van permanente educatie nog niet uitgevoerd.

De middellange en lange termijn doelen die LPER in zich heeft laten dan ook nog even op zich wachten. De komende termijnen zal dan ook geïnvesteerd worden om mogelijk tot een modulaire invulling te komen waarvoor men zich individueel zou kunnen aanmelden.

Korte termijn doelen ten aanzien van de permanente educatie richten zich op het gebied van veiligheid van het individu en kennisoptimalisatie door middel van het aanbieden van een digitale leeromgeving.

De veiligheid van het individu was geborgd in het landelijke deel van de persoonlijke veiligheidstraining (PVT). Als gevolg van een andere operationele inzet van beloodsingsmiddelen heeft de helikopter plaatsgemaakt voor de SWATH. Hiermee heeft de regio Scheldemonden minder behoefte aan de huidige invulling van de PVT. Als gevolg hiervan zal binnen de regio een modulaire PVT ontwikkeld worden. Dit gebeurt in samenspraak met De Ruyter-trainingscentrum, zodat deze veiligheidstraining in de regio kan plaatsvinden en de training beter kan worden aangesloten op de veiligheidsbehoeften van loodsen in onze regio.

Verder is het op peil houden van de kennis een essentieel onderdeel van onze beroepsuitoefening. Tijdens de opleiding tot registerloods is de parate kennis op optimaal niveau. Om dit niveau daarna te handhaven en kennis te actualiseren zal een digitale leeromgeving worden ontwikkeld; de loods kan zijn actuele kennis van het admittagegebied daarmee testen, op peil houden en actualiseren en studenten kunnen deze tool gebruiken tijdens het regionale deel van de OTR:MMP.

6.1 Veiligheid en voorlichting

Het beleid van het RLC-bestuur is er op gericht om de loods zijn taak te allen tijde zo veilig mogelijk te kunnen laten uitvoeren. De loods zal hierbij door het RLC-bestuur worden ondersteund, waarbij de loods echter nooit uit het oog mag verliezen dat hij zelfstandig beroepsbeoefenaar is: hij of zij blijft dus eindverantwoordelijk voor de uitvoering van zijn wettelijke taak. Het RLC-bestuur bevordert daarbij een behoorlijke beroepsuitoefening en geeft voorlichting over onderwerpen die voor de registerloods van belang zijn (zie artikel 13 Loodsenwet)

De leden van het RLC-bestuur nemen actief deel in diverse werkgroepen en overleggen (zoals de Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden, Commissie Pilot Steenbank en het Gezamenlijk Overleg Manager Operaties) en doen hiervan verslag in het kader van het geven van voorlichting tijdens de regionale ledenvergadering en tijdens het Maritiem Overleg. Tevens is er de mogelijkheid tot het instellen door het RLC-bestuur van een Loods Technische Commissie.

Tot slot komen aan veiligheid gerelateerde onderwerpen aan bod in het regionale deel van de Permanente Educatie. Een voorbeeld hiervan is een in voorbereiding zijnde wijziging/uitbreiding van de veiligheidstraining (PVT) met een praktisch gedeelte, inclusief inzet van de diverse beloodsingsmiddelen (zie § 5.3).

6.2 IT-Strategie

6.2.1 IT-Strategie regio Scheldemonden en de Loodswezen IT-Strategie

Nu en in de toekomst wordt in de regio Scheldemonden geïnvesteerd in moderne, gebruiksvriendelijke en veilige IT-systemen. Het RLC-bestuur en het Managementteam acteren in diverse gremia ter bevordering van datadeling in het belang van optimalisatie van de ketenwerking in de Schelderegio. De IT-strategie van het RLC-bestuur is hiermee onderdeel van de Loodswezen brede IT-strategie. De Loodswezen brede IT-strategie gaat uit van een regionale benadering van IT-ondersteuning, waarbij landelijk - zoveel als redelijkerwijs mogelijk - vanuit een gedeelde IT-omgeving wordt gewerkt.

6.2.2 Datamanagement en (digitale) archivering

Door de kwaliteit van data te verhogen middels het uitvoeren van datacontroles, wordt het in de toekomst nog beter mogelijk om keuzes te maken en besluiten te nemen gebaseerd op die data. Deze algemene trend wordt door het RLC-bestuur onderkend; de gevolgen hiervan zullen in samenspraak met het Managementteam in kaart worden gebracht.

Het bewaren van digitale documenten (archivering) conform de Archiefwet c.s. en onder toezicht van de Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed, is een wettelijke verantwoordelijkheid van de RLC. Bij de uitvoering van deze taak wordt het RLC-bestuur gefaciliteerd door NLBV. Dit onderwerp is een punt van aandacht voor het RLC-bestuur voor de korte en middellange termijn. In 2021 is een pilotproject opgestart binnen de NLC voor documentbeheer; de wijze waarop de regio's hierbij gaan aanhaken is bij het opstellen van dit beleidsplan nog onderwerp van bespreking.

6.2.3 Datadeling in de nautische keten

Bij het scheepvaartverkeer van en naar de havens in de Schelderegio zijn veel actoren betrokken, zoals de overheden, havens, loodsdiensten, sleepdiensten, scheepsagenten, rederijen en terminals.

Het Haven Neutraal Platform (HNP), opgericht in 2019 en waarin de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden is vertegenwoordigd⁹, heeft tot doel om de nautische keten in de Schelderegio verder te optimaliseren; zij heeft daartoe drie strategische doelstellingen geformuleerd:

- Het realiseren van connecties tussen bestaande digitale systemen en verbeteren van bestaande koppelingen;
- Het toegankelijk maken van gedeelde data van HNP-partners met relevante externe partijen binnen een wettelijk kader en
- Het proactief inspelen op intenties en kansen buiten het HNP om latere connecties met het HNP mogelijk te maken.

In 2021 is de zogenaamde Third Party Interface (TPI) in gebruik genomen. Deze interface maakt het mogelijk om bepaalde data te delen met de zgn. secundaire CBS¹⁰-partners. Op dit moment zijn de sleepdiensten gekoppeld via deze TPI, maar het doel is om dit verder uit te breiden met andere secundaire partners, bijvoorbeeld de bootmannen. Oogmerk is datadeling op niet-commerciële basis ter versterking van de nautische keten(werking). Het HNP kan de komende jaren een belangrijke en steeds grotere rol spelen in de ontwikkeling rondom datadeling. Het RLC-bestuur zal dit proces nauwlettend blijven volgen en actief deelnemen in het HNP gelet op het belang van datadeling en ter versterking van de nautische keten in het algemeen en de positie daarin van het Nederlands Loodswezen in het bijzonder.

6.2.4 LIS

Het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) is het regionale planning- en inzetsysteem (t.b.v. direct productieve loodstaken en indirect productieve loodstaken, zoals het volgen van opleidingen). Het wordt mede gebruikt ten behoeve van de loodsgeldfacturatie, de postregistratie, logistiek, de kennisbank en change management¹¹. Het LIS is door middel van het CBS gekoppeld met de IT-systemen van de primaire ketenpartners binnen de Schelderegio en is daardoor een essentieel onderdeel in de nautische keten.

Door als RLC-bestuur deel te nemen aan het HNP als één van deze primaire ketenpartners, dragen we bij aan het optimaliseren van bestaande koppelingen en realiseren we nieuwe datadeling met relevante externe partijen. Door proactief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en kansen, kunnen we data uitwisselen met derde partijen. Daardoor kunnen we de voor onze dienstverlening van externen verkregen relevante data beschikbaar stellen aan de loodsen. Het RLC-bestuur vindt het hierbij van belang dat data-uitwisseling met derden op een dusdanige, juridisch juiste wijze wordt verankerd, dat eventuele schadeverzoeken ten gevolge van die data-uitwisseling afgewend kunnen worden. In het kielzog van de beleidsmatige investeringen door het RLC-bestuur in het HNP, blijft het Managementteam de komende jaren vanuit de bedrijfsorganisatie verder ontwikkelen en investeren in een bewezen en goed presterend plannings- en inzetsysteem. Investeren in een goede relatie met onze betrokken, deskundige en wendbare software ontwikkelaar Tauris en met onze collega's van de Vlaamse loodsdienst (beiden mede-eigenaar van het LIS) is hierbij essentieel om onze centrale rol in de ketenwerking te versterken.

9. Overige deelnemers in het HNP zijn: Rijkswaterstaat, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg NV, North Sea Port, Port of Antwerp-Bruges en Port of Oostende.

10. CBS = Central Broker System; dit is een koppelingsmodel, vergelijkbaar met een 'centraal intelligent postkantoor'. Door dit systeem kunnen alle betrokken partijen (zoals de GNA, verkeersleiders, de loodsen, de vaarwegbeheerder, de havenbedrijven en het havengebonden bedrijfsleven) met elkaar communiceren en kunnen de schepen in de toekomst via één loket alle verplichte meldingen doen (bron: website VTS-Scheldt).

11. Change management: een voorziening in het LIS waarmee verzoeken tot aanpassingen van het LIS worden ondersteund; de module biedt inzicht in de reeds lopende verzoeken, helpt bij de prioritering ervan en ondersteunt de goedkeuring en autorisatie van wijzigingen door middel van registratie in een datalogboek.

Met de voortdurend ontwikkelende LIS-applicatie, LIS-website en LIS-app gaan de loodsen en het ondersteunend personeel op pad met één geïntegreerd systeem, waarin het primaire proces van loodsbestelling tot en met facturering van het loodsgeld verzorgd en ondersteund wordt.

6.3 Kennisbank

Een van de middelen om de registerloods van actuele (nautisch relevante) informatie te voorzien is de kennisbank. De kennisbankfunctie is geïntegreerd in het LIS. Het LIS voorziet in een offline en online functionaliteit van voornoemde kennisbank, die door de loods in zijn dagelijkse uitvoering van zijn beroep kan worden geraadpleegd. Tevens is de kennisbank bereikbaar via Sharepoint en worden de relevante documenten op reisiniveau aan de loods aangeboden in het LIS. Het RLC-bestuur voorziet door middel van de kennisbank-functionaliteit in de borging van een van haar taken, namelijk: de bevordering van een behoorlijke beroepsuitoefening.

Hierbij zijn de navolgende drie voorwaarden van belang:

1. betrokkenheid van alle registerloodsen als poortwachters van de kennisbank die de inhoud en samenstelling ervan bepalen en bewaken;
2. ondersteuning vanuit NLBV in de vorm van beheer en administratieve ondersteuning van de kennisbankfunctie en
3. beschikbaarheid van het systeem zoveel mogelijk faciliteren door te voorzien in een online en offline functie.

Het eerste uitgangspunt vormt een directe relatie met hetgeen verwoord is in hoofdstuk 3 van dit beleidsplan onder de kop 'Van, voor en door loodsen'.

Voorts zet het RLC-bestuur op korte termijn in op het faciliteren van een keuzemogelijkheid ten aanzien van welke relevante informatie de registerloods gepresenteerd wil zien (persoonlijke werkomgeving / 'favorietenfunctie' etc.). Ook gaat het de mogelijkheid onderzoeken van het integreren van bepaalde, tijdgebonden informatie met de agendafunctie van verstrekte IT-middelen.

Op middellange termijn zet het RLC-bestuur in op het onderzoeken en indien mogelijk het realiseren van een kennisbank-functionaliteit binnen het nieuw te ontwikkelen Qastor.

6.4 Navigatie Ondersteunende Middelen (NOM)

Loodsen uit onze regio zijn ruim vertegenwoordigd in de werkgroep NOM. Daar werken zij met loodsen uit de andere regio's en uit Vlaanderen en met QPS, AD Navigation en NLBV samen aan de doorontwikkeling van Qastor. Qastor 3.0 is inmiddels uitgerold en is voor de loodsen beschikbaar in een Windows (laptop) en IOS (iPad en iPhone) versie.

Het beleid van het RLC-bestuur is erop gericht dat de PPU de loods aan boord verder kan ondersteunen door niet alleen het geven van een compleet verkeersbeeld en navigatie-informatie, maar ook door het bundelen en tonen van informatie uit de diverse systemen die voor de loods aan boord van belang zijn. Voorbeelden hiervan zijn een koppeling met WESP, meteodata, planning/reisinformatie (LIS).

6.5 Digitalisering

6.5.1 Algemeen

De afgelopen jaren zijn er verschillende ontwikkelingen doorgevoerd op het terrein van digitalisering. Denk hierbij aan een digitaal loodsencertificaat, maar ook de 'digitale ledenvergadering' maakte - zij het noodgedwongen - zijn intrede. Als beroepsgroep merken we niet alleen aan de wal, maar ook op het water vele innovaties en ontwikkelingen op digitaal terrein. Denk hierbij aan de digitalisering van de VHF-band, het op afstand besturen van schepen enz. Het RLC-bestuur is van mening dat zij ook hierover gevraagd en ongevraagd advies moet geven en deze ontwikkelingen moet blijven volgen. Ook zal zij actief deelnemen aan overleggen waar deze digitale ontwikkelingen op tafel komen, zodat de inbreng vanuit het loodseneroep in elk geval wordt gehoord en bij voorkeur wordt geborgd.

Deze ontwikkelingen worden primair vanuit het oogpunt van het loodseneroep gevolgd en zo nodig voorzien van adviezen. Een goede ketenwerking in de regio staat daarbij centraal, maar digitalisering raakt indirect ook aan andere, maatschappelijke opdrachten, zoals een verdere verduurzaming van de scheepvaart.

6.5.1 Digitalisering op het water

Digitale bebakening, met behulp van AIS, vinden we reeds terug in onze regio, de zogenaamde Aids to Navigation boeien (AtoN) op Oosterweel en in de Geul van de Walvisstaart. In de nabije toekomst komt er een VHF-data exchange system (VDDES) aan boord van zeeschepen, waarbij nog meer data verstuurd kunnen worden middels de VHF-band. Het is belangrijk om als beroepsgroep hierbij betrokken te zijn. Zo kan bijvoorbeeld digitalisering op de VHF-band ruimte geven aan extra werkkanalen op de haven, of kan een digitale boei een tijdelijke oplossing bieden waar veranderlijke morfologie bebakening moeilijk maakt. In onze grote VTS-regio zullen digitale ontwikkelingen de komende jaren niet stoppen. Het terugkoppelen door het RLC-bestuur van deze digitale ontwikkelingen naar de loodsen toe en visa versa zal de basis moeten gaan leggen voor een duidelijk en gedegen standpunt vanuit onze beroepsgroep.

6.5.2 Digitalisering binnen de RLC

De afgelopen jaren heeft digitalisering in onze corporatie een grote vlucht genomen. Deze ontwikkeling vergt van ieder het nodige aanpassingsvermogen: om stukken te vinden, te raadplegen en om te reageren. Zo worden vergaderstukken, brieven en loodstechnische hulpmiddelen aangeboden op verschillende digitale platformen en via verschillende digitale middelen (e-mail, Sharepoint/Portal, OneDrive, Qastor, LIS, iPad, Surface, iPhone, XR2, Windload enz.).

Omdat het zoeken in deze digitale wereld frustrerend kan zijn (wachtwoorden, authenticators, internetverbinding, snelkoppelingen, enz.) kan dit soms een gevoel van moedeloosheid te weeg brengen. En deze moedeloosheid werpt wellicht onnodige drempels om op actieve wijze te participeren in onze organisatie.

Als RLC-bestuur willen we dan ook in nauwe samenspraak met het Managementteam gaan inzetten om data gemakkelijker voor handen te krijgen en op die manier een goed geïnformeerde en actieve beroepsgroep te krijgen/te behouden. Het gemakkelijker toegankelijk maken van data binnen een goed beveiligde digitale omgeving zal daarbij het doel zijn. Hierin kan kennisvergroting en het aanbieden van extra ondersteuning, maar zeker ook een proactieve inbreng van de individuele loods soelaas bieden (tijdens een regionale vergadering, een rondetafelgesprek, het Maritiem Overleg of anderszins).

Onder het adagium 'van, voor en door loodsen' is het goed ontsluiten van beroepsgerichte informatie naar de mening van het RLC-bestuur een 'must'.

7.1 De bestaande benoemingsprocedure

In de RLC-bestuursvergadering op 13 april 2012 is de Procedure vacatures Scheldemonden vastgesteld. Hierin is beschreven op welke wijze het RLC-bestuur omgaat met de vacaturestelling voor (neven)functies, de wijze waarop benoeming plaatsvindt (de selectiecriteria) en de wijze waarop benoemingen worden bekendgemaakt.

Het RLC-bestuur heeft de [Procedure invulling vacatures Regio Scheldemonden](#) in november 2019 aangepast door op te nemen dat bij een vacaturestelling een termijn voor uitvoering van de (neven)functie zal worden opgenomen. In de volgende paragraaf zal dit nader worden toegelicht voor de functies waarvan de benoeming behoort tot de bevoegdheid van het RLC-bestuur.

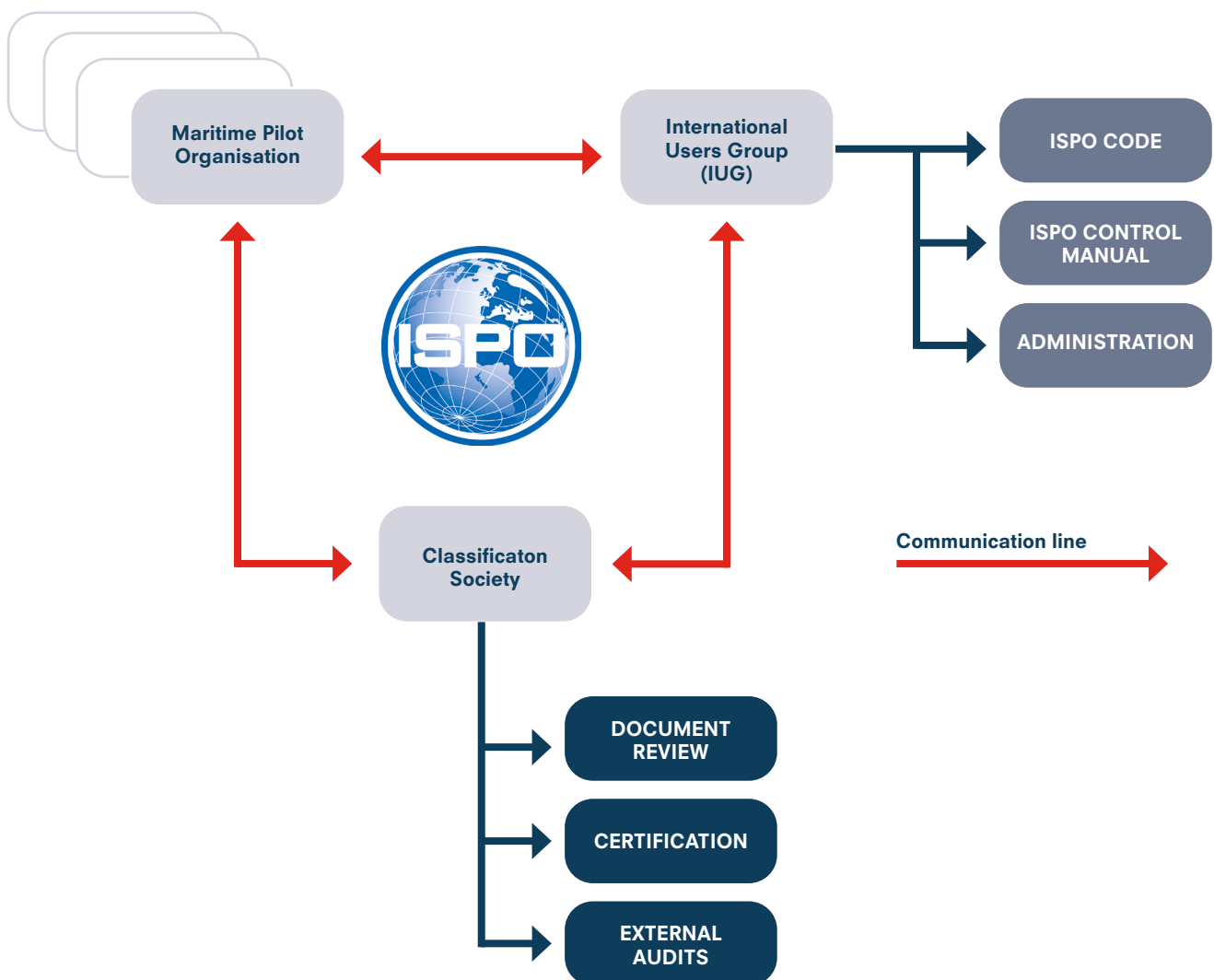
7.2 Maximale termijnen

Met de invoering van een termijn voor het uitvoeren van neventaken heeft het bestuur zich tot doel gesteld een zekere mate van doorstroming te bewerkstelligen in de vervulling van neventaken door corporatieleden. Hierbij geldt een neventaak in beginsel voor een termijn van vier jaar wordt vervuld met een stilzwijgende verlenging van een tweede termijn van vier jaar. Bij de benoeming van de functie van instructeur geldt dat de tweede termijn wordt aangegaan als er sprake is van wederzijdse instemming. Voornoemde doorstroming heeft tot doel om in beginsel eenieder in de gelegenheid te stellen tot het vervullen van een neventaak binnen de corporatie. Het vervullen van een neventaak door corporatieleden wordt dan ook gezien als een noodzakelijkheid voor continuering van het adagium 'van, voor en door loodsen'.

Het RLC-bestuur is daarom van mening dat het vervullen van een neventaak (naast de primaire taak) moet worden aangemoedigd en zal daartoe dan ook actief (blijven) optreden. Ook zal zij blijven onderzoeken hoe binnen de corporatie het belang onder de aandacht kan worden gebracht van het vervullen van een neventaak. Helaas moeten we constateren dat de response op vacatures vaak (nog) laag is. Hierdoor is het RLC-bestuur in het verleden enkele malen genoodzaakt geweest om van de regel ten aanzien van maximale termijnen af te wijken. Het RLC-bestuur ziet dit echter als een *ultimum remedium* en dit is dan ook een extra reden om het vervullen van neventaken met kracht aan te blijven moedigen (zie ook: hoofdstuk 3).

ISPO vormt als kwaliteitsmanagementsysteem een belangrijke waarborg voor de continuïteit en kwaliteit van onze beroepsgroep. ISPO is in basis het fundament ontstaan uit de bevindingen afkomstig van IMO, STCW, IMPA en EMPA. Hierbij past het om, binnen het adagium 'van, voor en door loodsen', op basis van de kwaliteitseisen van het ISPO zelf invulling te geven aan de wijze van uitoefenen van ons beroep.

Wij geven hier invulling aan door op te schrijven wat wij doen en vervolgens ook te doen wat wij hebben opgeschreven. [Het ISPO-handboek](#) staat onder constante evaluatie door en bewaking van een RLC-bestuurslid en wordt - daar waar nodig - in nauwe samenwerking met de afdeling Kwaliteit en Veiligheid van NLBV van aanpassingen voorzien.



Jaarlijks vindt er een ISPO-conferentie plaats waarbij de International User Group (IUG) bijeenkomt.

De IUG-leden hebben binnen de ISPO zeggenschap en stemrecht om eigenhandig invulling te geven aan (en wijzigingen door te voeren in) wat er in de ISPO-code staat. Wij zijn als IUG-lid aanwezig en tijdens die bijeenkomst wordt er onder andere ervaring uitgewisseld met voornamelijk loodsenorganisaties maar ook met andere belanghebbende partijen. Hierdoor kunnen wij, in een veranderlijke maritieme wereld, scherp gehouden worden in de ontwikkelingen en eventuele uitdagingen die binnen ons beroep bestaan en kunnen ontstaan.

Jaarlijkse ISPO conferenties:

2020 Via Teams (Corona)

2021 Via Teams (Corona)

[Revisie ISPO Code](#) (ISPO deel A werd ISPO Code en ISPO deel B werd ISPO Control Manual). In de oude constructie was er te vaak te veel verwarring over welk deel uit het ISPO handboek gebruikt moest worden.

2022 Cork (Ierland) (8e jaarlijkse conferentie)

2023 Amsterdam (9e jaarlijkse conferentie) (planning)

2024 Melbourne (10e jaarlijkse conferentie) (planning)

Jaarlijkse ondergaan wij, in navolging van een interne audit, een externe audit door een onafhankelijke partij (zoals bijvoorbeeld Bureau Veritas). Hierbij wordt gekeken of wij voldoen aan de visie waaraan wij ons gecommitteerd hebben: wij schrijven op wat wij doen en wij doen wat wij opschrijven. In februari 2019 is er een externe ISPO-audit uitgevoerd waarbij de RLC Scheldemonden zonder observaties of bemerkingen een nieuw vijfjarig ISPO-certificaat heeft ontvangen.

Hierop volgden vervolgens de jaarlijkse audits (2020, 2021 en 2022) en deze zullen opgevolgd worden door een annual audit in 2023 en een vijfjarige renewal van het ISPO certificaat in 2024.

Het middellange termijnbeleid van het RLC-bestuur is er op gericht om het ISPO-handboek van de regio Scheldemonden in het regionale deel van de opleiding OTR:MMP te integreren. De visie van het RLC-bestuur is dat meer bekendheid met ISPO en het bijbehorende handboek voor een breed gedragen begrip zal zorgen. Daardoor wordt onze wens om kwaliteit te leveren en veilig te werken versterkt. Het middellange- tot langetermijnbeleid van het RLC-bestuur is om te bezien of, en zo ja in welke mate, ISPO ook een rol kan krijgen bij de uitwerking van de wens van onze systeemtoezichthouder (het Ministerie van I&W) om kwaliteitseisen nader vorm te geven.

9.1 Normenkader Financieel Beheer

De Rijksoverheid heeft in 2014 het Normenkader Financieel Beheer vastgesteld. Dit NFB is in 2018 na intensief overleg met het Ministerie vertaald naar afspraken voor het Nederlands Loodswezen. Dit heeft o.m. geleid tot de introductie van het Publiek Jaarverslag (sinds 2019) en de invoering van een risicomanagementsysteem, inclusief het zgn. 'in control statement'. Hieronder zullen de laatste twee genoemde 'NFB-producten' nader worden toegelicht.

9.2 Risicomanagementsysteem

Sinds 2018 hebben de verschillende entiteiten waaronder het bestuur van de RLC Scheldemonden, het MT-Scheldemonden en NLBV (regio) binnen de organisatie ieder afzonderlijk de (key)risico's benoemd en beheersmaatregelen geïnventariseerd. Deze inventarisatie wordt gebruikt bij de opstelling van de meerjarenbegroting en het af te geven 'in control statement' (zie § 9.3). Daarbij gaat het met name om het in beeld brengen van risico's die de continuïteit van de betreffende entiteit in gevaar zouden kunnen brengen.

De leden van de algemene raad en de directeur van NLBV bepalen vervolgens in gezamenlijkheid op basis van deze resultaten per entiteit, de gedeelde keyrisico's voor het Nederlands Loodswezen en de daarbij behorende risicostrategie. De uiteindelijke implementatie van het risicomanagementsysteem gaat enkele jaren in beslag nemen en wordt jaarlijks verder uitgewerkt en geïmplementeerd.

De basis voor dit risicomanagementsysteem in onze regio vormt een regionaal risicoregister met hierin opgenomen de geïnventariseerde risico's en beheersmaatregelen van resp. het RLC-bestuur, de LAS en NLBV regio Scheldemonden. De regiocontroller beheert dit register en wordt hierin ondersteund door de afdeling Audit en Risk van NLBV. Het RLC-bestuur ziet er op toe dat dit register regelmatig (jaarlijks) wordt geëvalueerd. Eventuele audits worden uitgevoerd in opdracht van het RLC-bestuur overeenkomstig de bepalingen in het interne auditcharter d.d. 3 september 2019. In dit charter zijn de rechten en verplichtingen vastgelegd tussen de interne auditfunctie en het RLC-bestuur regio Scheldemonden.

Eind september 2022 heeft het RLC-bestuur samen met het MT-Scheldemonden/NLBV (regio) het risicoregister opnieuw tegen het licht gehouden en zijn de risico's opnieuw beoordeeld en gerangschikt op kans en impact. De risico's die daarbij de 'hoogste score' behaalden (de zogenoemde keyrisico's) zijn opgenomen in een tabel, zie blz. 32.

9.3 Het 'in control statement'

Onderdeel van het Publiek jaarverslag vormt het jaarlijkse zgn. 'in control statement' van de verantwoordelijke bestuurders van de beroeps- en bedrijfsorganisatie van het Loodswezen. Deze schriftelijke en ondertekende verklaring moet zowel ingaan op de financiële, als de operationele processen. Het eerste 'in control statement' is afgegeven in 2020 ten behoeve van het Publiek jaarverslag 2019. De kern van het 'in control statement' luidt:

'het afleggen van **verantwoording** door de bestuurders over de blijvende **werking** van de **beheersingsmaatregelen** die gericht zijn op het wegnemen of reduceren van de gevolgen van **(key) risico's** ten aanzien van de belangrijkste **doelstellingen** van organisatie.'

Uitgangspunt is dat het risicomanagement en het beheersen van de risico's een verantwoordelijkheid is van de bestuurders van de diverse (regionale) entiteiten binnen het loodswezen als geheel.

Key-risico's	Gekoppeld aan Beleidsplan Bestuur RLC 2023-2026	Omschrijving	Beheersmaatregelen 2022
1. Onvoldoende kennis van en inzicht in het loodsenberoep bij externe stakeholders	Samenwerkende loodsdiensten Scheldemonden (hoofdstuk 10), Loodsplicht nieuwe stijl (hoofdstuk 11) tevens een koppeling met: Code Goed Bestuur regio Scheldemonden	Het risico dat er bij externe stakeholders, zoals o.a. het Ministerie van IenW, ACM en de sector, onvoldoende inhoudelijke kennis van en inzicht in het loodsenberoep bestaat en als gevolg hiervan - door de politiek - onrealistische beslissingen (bv. wetswijzigingen) genomen worden, waardoor Nederlands Loodswezen niet (tijdig) kan anticiperen op mogelijke negatieve/positieve ontwikkelingen.	<ul style="list-style-type: none"> • Voeren van een actieve dialoog met beleidsmakers en bestuurders op zowel (inter)nationaal niveau als op regionaal niveau gericht op beïnvloeding van besluitvormingsprocessen door het verstrekken van informatie en het beargumenteren van standpunten. • Deelnemen aan diverse (regionale, grensoverschrijdende) overlegorganen ten aanzien van beleidsvorming. SOLOS¹²-PC overleg; SDV-SOLOS overleg; Pre-PC overleg, Business Advisory Board North Sea Port (NSP).
2. Uitbraak pandemie	Nee	Het risico dat als gevolg van een pandemie langdurige, negatieve effecten ontstaan voor de loodsdienstverlening, zowel op operationeel, logistiek als financieel gebied.	<ul style="list-style-type: none"> • Voeren van overleg met DAB Loodswezen. • Voeren van overleg met andere regio's van Nederlands Loodswezen (bv. Corona-crisisteam Loodswezen). • Het deelnemen in een (evt ad hoc ingesteld) regio breed platform ten aanzien van de borging van de nautische keten. Bijv. Task Force Nautische keten i.s.m. alle ketenpartners en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit/ Permanente Commissie (PC).
3. Onvoldoende betrokkenheid loodsen bij (eigen) organisatie	Van, voor en door Loodsen (hoofdstuk 3) Benoemingsprocedure en uitvoering van neventaken (hoofdstuk 7)	<ul style="list-style-type: none"> • Het risico dat de betrokkenheid van registerloodsen bij hun eigen organisatie (in brede zin) niet meer voldoende aanwezig is, zowel de betrokkenheid als corporatielid als die van vennoot. • Opkomst én inbreng (indienen van voorstellen en moties en het stellen van vragen) bij regionale en landelijke vergaderingen blijft achter. • Ook de interesse voor nevenfuncties neemt af (mentoren, instructeurs, loodsdienstleider etc.). Hierdoor komt de continuïteit van de organisatie in het geding. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zonder voldoende quorum kan de vergadering niet doorgaan en kunnen geen besluiten of documenten (beleid/jaarrekeningen etc.) worden vastgesteld door de leden. • Voorstel inzake regeling compensatie deelname aan landelijke vergaderingen geagendeerd voor LAS vergadering 9 februari 2022 en vastgesteld. Dit na nota en meningspeiling verricht in december 2021. • Actief beleid ten aanzien van doorstroom in nevenfuncties door het benoemen van o.a. maximale termijnen. Hierdoor wordt het vervullen van een nevenfunctie gezien als een voorwaarde naast de primaire taak van het loodsen van schepen. • Houden van rondetafelgesprekken met corporatielid (voortzetting in 2023)
4. Onvoldoende toegankelijkheid havens	Samenwerkende loodsdiensten Scheldemonden (hoofdstuk 10) tevens een koppeling met: Code Goed Bestuur	Het risico dat de haven(s) onvoldoende toegankelijk is (zijn) (bijv. door extreme weersomstandigheden, sluisen onvoldoende/niet functioneren, geen beschikbaarheid verkeersleiders, schip gestrand), waardoor efficiënte en effectieve inzet van loodsen niet mogelijk is.	Deelname in diverse overleggen/werkgroepen, zoals GVM Antwerpen (Geïntegreerd Verkeersmanagement) en GVM North Sea Port, DABL (SOLOS), Havenneutraal Platform (HNP), PGK (Projectgroep Koppelingen), GNP (Gemeenschappelijk Nautisch Platform), MFBI (Marifoon Blokdeling), Werkgroep Zeevaart, Werkgroep Systeemontwikkeling en crisisprotocol GNA.
5. Onvoldoende aanwas nieuwe loodsen	Formatie (hoofdstuk 4) Instroom (hoofdstuk 4)	Het risico dat er onvoldoende aanwas van geschikte loodsen is, waardoor de dienstverlening met te weinig loodsen moet worden uitgevoerd en zodoende wettelijke levertijden niet meer behaald worden.	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsplan t.a.v. instroom en werving van nieuwe kandidaat registerloodsen met kort-midden en lange termijn te realiseren doelen waaronder het onderzoek naar methodiek opleidingstraject Duitse loodsen; • Inschakelen van externen voor wervingscampagne en actief promotiebeleid (deelname beurzen, social media, HBO traject Minor Pilotage etc.) en samenwerkingsplatforms in de maritieme wereld.

Binnen het RLC-bestuur worden afspraken gemaakt over de taakverdeling, over beheersingsmaatregelen en/of de te volgen strategie. Ook wordt bepaald welke aandacht besteed gaat worden aan de risico's waaraan door het RLC-bestuur minder prioriteit is toegekend.

12. SOLOS: Samenwerkend Overleg Loodsdiensten Scheldemonden.

10.1 SOLOS

Op het operationele vlak zijn we continu in overleg met de Vlaamse loodsdienst (DAB Loodswezen) om te bezien waar een betere en intensievere samenwerking kan leiden tot operationele winst.

Vanuit de samenwerkingsovereenkomst van RLC Scheldemonden (en NLBV als behorende vennoot van de Loodsenassociatie Scheldemonden) met het Vlaamse Gewest, wordt daarom voorzien in het overlegplatform onder de naam Samenwerkend Overleg Loodsdiensten Scheldemonden (hierna: SOLOS).

Dit overlegplatform heeft als belangrijkste doel de operationele en bijbehorende financiële samenwerking in goede banen te leiden.

Dossiers die ten tijde van het schrijven van dit document op het SOLOS actueel zijn, zijn onder meer de Zeebruggerregeling, het Haven Neutraal Platform (HNP) en de toekomstige vlootontwikkelingen van beide loodsdiensten.

Voorts spelen beide loodsdiensten een proactieve rol in diverse overleggen, zoals bijvoorbeeld in de Werkgroep geïntegreerd verkeersmanagement van de haven van Antwerpen en van North Sea Port. Basis voor een goede ketenwerking is een goede, open data-uitwisseling tussen de ketenpartners.

Het bestuur hecht dan ook waarde aan het participeren van onze regio in het HNP met het oog op de voortschrijdende digitalisering van de nautische logistieke keten (zie ook § 6.2.4). Hierbij is het bekleden van een strategische/beleidsmatige positie door het (Nederlands) Loodswezen, regio Scheldemonden, een van onze speerpunten binnen het project.

Het SOLOS fungeert daarnaast - zoals aangegeven - ook als officieel overlegplatform tussen de beide loodsdiensten in het kader van de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest. Zo wordt in het SOLOS het jaarlijkse proces rondom het tariefmutatievoorstel voor de Scheldevaart (ook wel TMV) nauwlettend bewaakt en voorbereid. Het bestuur hecht waarde aan een goede verstandhouding met de Vlaamse loodsdienst om dit overleg constructief te kunnen voeren.

Daarnaast achten wij het van belang om, daar waar mogelijk, als loodsdiensten gezamenlijk op te treden ten aanzien van actualiteiten in het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in onze regio. Sinds 2019 voeren de beide loodsdiensten daartoe tevens jaarlijks overleg met de leden van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (de PC).

10.2 Samenwerkingsovereenkomst

Met het aangaan van de Samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en het Loodswezen regio Scheldemonden in 2008 is de basis gelegd voor een verregaande samenwerking binnen de Schelderegio. De vernieuwde Samenwerkingsovereenkomst die werd ondertekend eind 2015, blijkt tot op heden een solide basis voor de toekomst. Toch zijn er geregeld nieuwe ontwikkelingen die scherpe aandacht van ons blijft vergen en die om oplossingen en eventueel nieuwe, aanvullende afspraken vragen.

Voor de korte en middellange termijn zullen de benodigde investeringen in beloodsingsmiddelen, aan zowel Vlaamse als Nederlandse zijde, een grote rol spelen in de ontwikkeling van het exploitatiesaldo Scheldevaart. Hiertoe is door ons een kostensimulatiemodel opgesteld om de effecten van aantallen scheepsreizen en investeringen in beloodsingsmiddelen te berekenen. Input voor het aantal scheepsreizen bestaat o.a. uit de meerjarenreizenprognose van Ecorys, het bedrijf dat in opdracht van de NLC sinds 2015 alle reizenramingen opstelt (ook voor Vlaanderen).

Daarmee verkrijgen wij vooraf nóg beter inzicht in (toekomstige) effecten op de bijpassing, alsmede op de onderlinge kostenverrekening tussen beide loodsdiensten. Het uitvoeren van de kostensimulatie wordt nuttig zodra wij van Vlaamse zijde inzicht krijgen in hun vervangingsplannen.

Ten aanzien van de continuering en borging van de Samenwerkingsovereenkomst is het essentieel om het grote belang hiervan onder de aandacht van de Vlaamse politiek te (blijven) brengen en te houden. Het RLC-bestuur voert daarom een actieve lobby bij Vlaamse federale bestuurders, teneinde de samenwerking tussen de beide loodsdiensten op de Schelde onder de aandacht te brengen/te houden van de Vlaamse politiek en daarmee de uitvoering van de huidige Samenwerkingsovereenkomst voor de langere termijn veilig te stellen.

Het RLC-bestuur onderkent daarbij de belangrijke rol die weggelegd is voor de Belgische en Vlaamse diplomatieke vertegenwoordiging in Nederland alsmede de rol die weggelegd is voor de bestuurders van de Vlaamse en Vlaams-Nederlandse havenbedrijven. Het RLC-bestuur gaat zo nodig ook met deze partijen actief het gesprek aan over de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst in het belang van een goede loodsdienstverlening op de Schelde.

Op 1 januari 2021 is de loodsplichtwetgeving in Nederland gewijzigd: de [Scheepvaartverkeerswet](#) is aangepast en het [Loodsplichtbesluit 2021](#) (AMvB) en de Loodsplichtregeling 2021 (ministeriële regeling) zijn in werking getreden. Deze wijzigingen - onder de naam: Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) - zijn echter (nog) niet van toepassing in het zeehavengebied Scheldemonden. De reden hiervoor is dat het niet gelukt is om de loodsplichtregelgeving voor Nederlandse havens in de Schelderegio te harmoniseren met die op de Schelde. Ondanks alle inspanningen (de nieuwe concept-regelingen lagen gereed) is de Permanente Commissie voor de Scheldevaart er (nog) niet in geslaagd om over te gaan tot vaststelling van nieuwe loodsplichtregelgeving voor de Schelde (LNS Scheldemonden) die aansluit bij het nieuwe loodsplichtregiem in Nederlandse havens.

Daarom is het nieuwe loodsplichtregiem in Nederlandse havens voornamelijk niet in werking getreden in het zeehavengebied Scheldemonden. Zowel in de Nederlandse havens in de Schelderegio als op de Schelde is het loodsplichtregiem daarom voornamelijk ongewijzigd. In de Nederlandse havens in de regio Scheldemonden geldt daarom bijvoorbeeld nog altijd het [Loodsplichtbesluit 1995](#).

Het dossier LNS Scheldemonden is inmiddels in handen gegeven van de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij het schrijven van dit beleidsplan is nog geen concreet zicht op hervatting van besprekingen over LNS Scheldemonden. Het RLC-bestuur volgt de ontwikkelingen op dit dossier uiteraard op de voet en zal – net als in de jaren hiervoor – de beleidsmakers van feedback en adviezen voorzien op de voorgenomen wijzigingen van de loodsplicht in de regio Scheldemonden.
