

De redactie ontving van Johan Visser onderstaande mail met een leuk verhaal over het loodswezen op Vlieland.

*Beste redactie,*

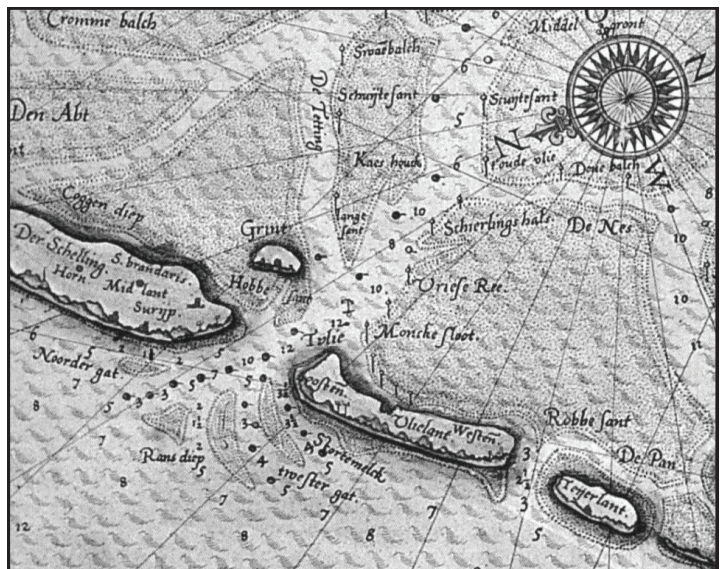
*Ik ben in 1974 geboren in de voormalige woning van de loodscommissaris op het eiland Vlieland. Uit interesse ben ik gaan lezen over dit gebouw en over de geschiedenis van het loodswezen op Vlieland. Het leek mij leuk om hierover een stukje aan te dragen voor de voortvarend. In plaats van dit zelf te schrijven (ken uw talenten), heb ik mede-eilander, schrijver en hobby-historicus Jan Houter bereid gekregen één van zijn stukken hierover met ons te delen. Wilt u meer weten over de schrijver, kijk dan op [www.janhouter.nl](http://www.janhouter.nl) en mocht u ooit op Vlieland te gast zijn kunt u in mijn oude woonkamer een biertje drinken in wat nu het loodscafe is!*

## Het Loodswezen op Vlieland

Weergave uit Vlieland Magazine 2010-2011

Het loodswezen op Vlieland was eeuwen lang een economische factor van belang op het eiland. Sommige families kennen vele generaties loodsen in hun generaties. Maar de financiële beloning varieerde nog al in de loop der eeuwen. Dus de meeste loodsen hadden de visserij als bijverdienste, maar tevens leverde het jutterswerk soms aanzienlijk veel geld op. Echter waren het ook redders, zeelieden die belangeloos en met gevaar voor eigen leven bij stormweer de zee opgingen om in nood verkerende zeelui te redden. De wrakkenkaarten van Vlieland en Terschelling laten zien dat er honderden schepen in de loop der jaren bij deze eilanden zijn vergaan. Het bevaren van de kust en de zeegaten met hun vele zandbanken en richels was voor hen, die niet ter plaatse bekend waren, een hachelijke onderneming. Het verloop en de diepte van de vaargeulen veranderden snel zodat terdege kennis van de lokale situatie noodzakelijk was om veilig een schip in open zee te kunnen brengen. Bij het in- en uitvaren van het Vlie en het Eierlandse Gat bleken de zogenaamde "Pascaerten" (zeekaarten) alleen niet voldoende en waren de schippers tevens aangewezen op hun zeemanschap en de hulp van loodsen, die de zee rondom de eilanden goed kenden. Het beloodsen van schepen was een vrij beroep. Een ieder kon zich aanbieden als loods wanneer een schip om assistentie vroeg. Maar niet iedereen die zich aanbood, was een betrouwbare loods. Er waren veel klachten over loodsen. Zo hielden ze zich vaak niet aan de vooraf gemaakte afspraak met de schipper over de betaling voor hun diensten. Als het slecht(er) weer werd of anderszins, dan vonden de loodsen dat ze recht hadden op een extra bedrag 'gevangengeld'. Dit was soms zo hoog dat, wanneer het schip zich in een moeilijke situatie bevond, een buitensporig hoog bedrag werd geëist, waardoor het eerder een zaak van afpersing werd. Zo gebeurde het soms dat het schip opzettelijk door de loods aan lagerwal werd gezet om het te kunnen (laten) beroven.

De klachten betreffende de 'piraterij' en de ondeskundigheid van een aantal lieden die zich voor loods uitgaven, namen toe. Dit alles leidde er toe dat de overheid ingreep om aan dergelijke misdadige praktijken een eind te maken. In 1615 gaven de Staten van Holland en West-Friesland een resolutie uit, waarin de regels met betrekking tot het beloodsen werden uitgevaardigd. Er werd onderscheid gemaakt tussen de

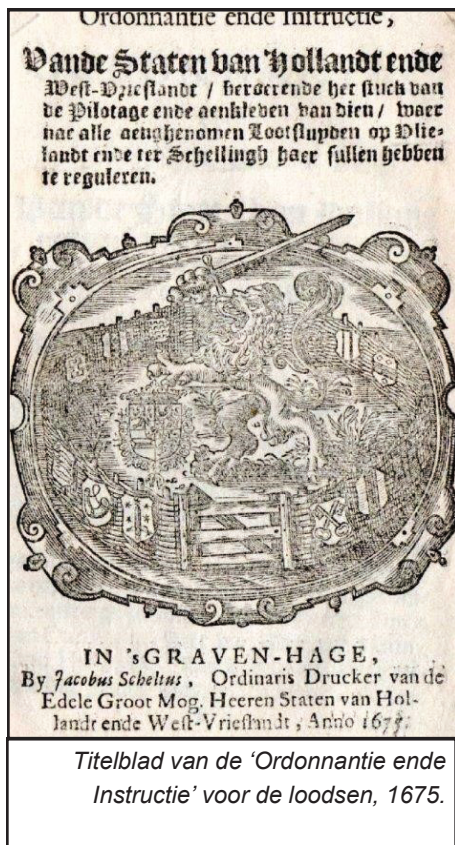


Gedeelte van een pascaert uit 1583 gemaakt door Lucas Jansz Christoffel Plantijn Cornelis Claesz

loodsdienst benoorden “de Maze” en een loodsdienst op “de Maze”, de rivier de Maas en nu de Nieuwe Waterweg. De loodsdienst benoorden de Maze werd onder toezicht gesteld van een commissie van de vier grote koopmanssteden aan de Zuiderzee. De vier burgemeesters kregen de opdracht “omme tot Petten, Huysduynen, Op het Texel, Vlieland en Ter Schelling op 't stuck van pilotage en aencleve van dien behooryck ordre te stellen”.

### De ordonnantie en de Franse tijd

De overheid stelde een 'Ordonnantie ende Instructie' op, die het beloodsen regelde. Deze regeling werd uitgegeven in een ruim veertig pagina's tellend boekje. Als je het reglement leest, krijg je de stellige indruk dat zo ongeveer alles geregeld was waar we nu wat dieper op *ingaan*.



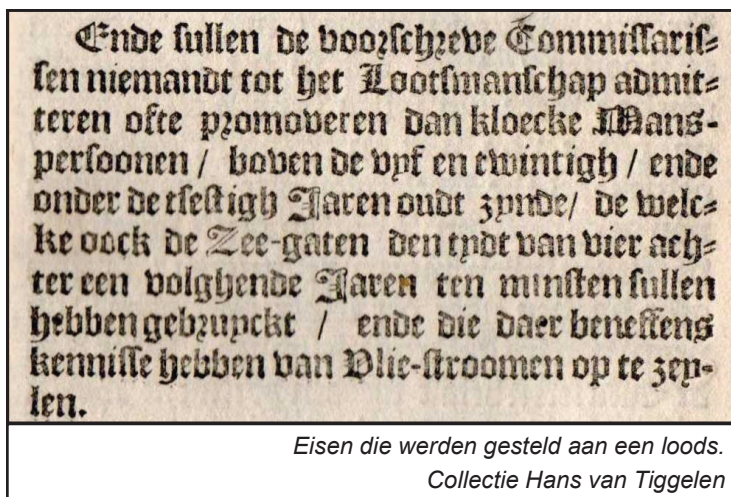
Ordonnantie ende Instructie,  
 Van de Staten van Hollandt ende  
 West-Vrieslant / beroerende het  
 stuck van de pilotage en de aen-  
 klevende vandien / waer naer alle  
 aengenomen Lootsluyden op Vlie-  
 landt ende ter-Schellingh haer sullen  
 te hebben te reguleren.

In 's Graven-Hage  
 Bij Jacobus Scheltus, ordinaris druc-  
 ker van de Edele Groot Mog. Heeren  
 Staten van Hollandt ende West-  
 Vrieslant, anno 1675.

Het was nu in principe onmogelijk geworden om zich voor loods uit te geven. Men moest examen hebben gedaan, in het loodsregister zijn ingeschreven, de verkregen kentekenen dragen (embleem, loodspet etc.) en de instructies van het reglement zo goed mogelijk uit voeren. Een uitzondering werd er gemaakt wanneer een schip 's nachts aankwam en er geen loods in de buurt was. Kwam er later toch nog een loods opdagen



dan kon de persoon, veelal een visser, het schip weer verlaten en werd het ontvangen tariefgeld op fifty-fifty basis verdeeld.



Een persoon kon pas loods worden als hij aan

Ende sullen de voorschreve Commissarissen niemandt tot het Lootsmanschap admitteren ofte promoveren dan kloecke Manspersonen / boven de vijf en twintigh / ende onder de tsesstigh Jaren oudt zijnde / de welke oock de Zee-gaten den tydt van vier achter een volghende jaren ten minsten sullen hebben gebruyckt / ende die daer beneffens kennisse hebben van Vlie-stroomen op te zeilen.

de volgende eisen voldeed



Het examen werd op Vlieland afgenomen door de loodscommissaris of zijn vertegenwoordiger, die daarvoor overkwam. De examenkandidaat moest goede kennis bezitten van de ligging van de tonnen, bakens en boeien, de loop van de zeestromen en vaargeulen en de plaats van de zogenaamde Landsmerken, herkenningstekens (torens, molens etc.), waardoor de kandidaat loods zijn positie op zee kon bepalen.

De gestelde vragen bleven jaren achtereen dezelfde en voor de geboren en getogen Vlielanders vissers, waren ze gemakkelijk te beantwoorden. Na een goede uitslag moest de geslaagde kandidaat onder ede beloven, dat hij de instructie van de pilotage naar beste vermogen zou uitvoeren. Bij de registratie kreeg men zijn loodsteken. Dit was een ronde, zilveren penning, waarop een anker, het district en een nummer gegraveerd waren. Bij overlijden moesten de nabestaanden het loodsteken inleveren.

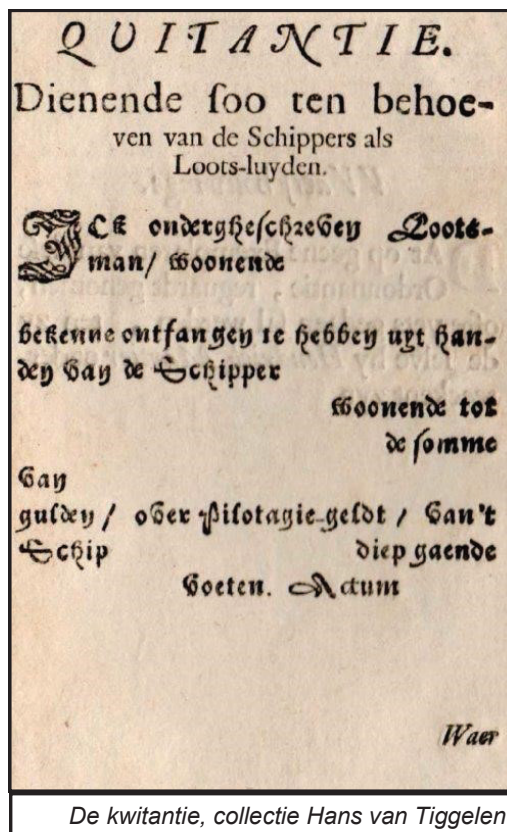
In de ordonnantie was werkelijk alles geregeld. De loods moest de plaatsveranderingen van de geulen melden en niet dronken zijn tijdens het loodsen. De tarieven die de loodsen moesten innen, waren afhankelijk van de lengte van het schip, de lading en de plaats van herkomst en het jaargetijde. De loods moest verder een kwitantie overhandigen. Tenslotte, bij een overtreding van een van de vele bepalingen, werd een boete gegeven die behoorlijk hoog was.

Hoewel er dus veel veranderde, bleven de plaatselijke loodsverenigingen bestaan. De autonomie van de verenigingen bleef onaangetast evenals de grote verschillen in tarieven. Als in 1795

het Franse leger ons land binnentrekt, wordt De Republiek der Verenigde Nederlanden omgedoopt tot de Bataafse Republiek. De gilden van de loodslieden worden opgeheven. De colleges van de pilotage worden nietig verklaard en het 'comité tot der zaken der marine' neemt hun taak over. Door het sterk teruglopen van de overzeese handel is er voor de meeste loodsen nog nauwelijks empooi, en kunnen zij hun kennis en vaardigheid niet meer op peil houden. Het loodswezen stelt bij het vertrek van de Fransen in 1813 nauwelijks nog wat voor.

Na het vertrek van de Fransen in 1813 wordt er een nieuwe regeling voor het loodswezen opgesteld.

De loodsdienst blijft onder het Ministerie van Marine ressorteren. De verdeling van districten in benoorden en op de Maas wordt in ere hersteld, en later omgedoopt tot het Departement Noord en het Departement Zuid. De oude, hiervoor beschreven, 'ordonnantie van de Staten van Holland' uit 1698 blijft van kracht in afwachting van een nieuw reglement. Dat gaat gepaard met de nodige strubbelingen. Voorlopig worden voor het Departement Zuid een particuliere loodsdienst en een rijksloodsdienst ingesteld, terwijl in het Departement Noord het buitenloodswezen geheel in handen blijft van de particuliere loodsverenigingen. In 1826 zijn er op Vlieland 31 loodsen en 5 kuiven; op Terschelling 55 loodsen en 12 kuiven. In het Departement Zuid wordt er met goed materiaal gevaren (rijksvaartuigen) waaronder de nieuw gebouwde rinkelars. In Noord is het slecht gesteld met de vaartuigen. De loodsschippers kunnen hun schepen niet behoorlijk onderhouden, mede door het ontbreken van een haven. De totale Oostzeehandels stelt niets meer voor en het aandeel in de markt dat Amsterdam eens geheel onder controle had bedraagt nu nog slechts 8% en zal nog minder worden. De Oostpost wordt aangelopen door de schepen in de Oostzeevaart en de Noordduitse havens. Deze post wordt door de Terschellingers bemand en zij nemen het gros van de beloodsingen voor hun rekening. Op Vlieland raakt de toestand van kwaad tot erger. In arrenmoede richten de Vlielanders zich meer op de binnenloodsdienst. Dat is het doorloodsen van schepen, die door zeeloodsen zijn binnengebracht, van de Vlieree naar de haven van bestemming. Helaas is de binnenloodsdienst minder profijtlijk dan de zeeloodsdienst.....



De kwitantie, collectie Hans van Tiggelen

Om de wisselingen te bespoedigen wordt er gebruik gemaakt van een tegen de zandplaat 'de Richel' gemeerd liggend vaartuig, dat dienst doet als drijvend loodsstation dat bekend staat als de 'Uitlegger'. Van hier uit wisselen de binnenloodsen met de zee-loodsen op de binnengeloodste schepen.

De Terschellinger zeeloods gaat dan aan boord van de Uitlegger waar hij later door een afhaalschokker zal worden opgehaald en terugge-bracht worden naar het loodsvaartuig. Om vanuit Vlieland op de uitlegger te komen, worden de loodsers met een roeibootje overgevaren naar de Richel en van daar uit liepen ze naar de Uitlegger, een wandeling van ruim vijf kilometer. Dat was mogelijk van halftij tot halftij, want dan lag de zandplaat droog. Zoiets was niet geheel risicoloos. Bij plotseling invallend slecht zicht of eerder opkomend water kwam men dan in moeilijkheden.

De gemeentelijke binnenloodsen uit Amsterdam en de binnenloodsen van de particuliere loodsers vereniging in Harlingen komen op de uitreis op de uitlegger terecht, nadat de binnenloods door een uitbrengende loods is vervangen. Met de afhaalschokker worden zij naar Terschelling gebracht, vanwaar zij per beurtvaarder naar hun woonplaats terugkeren.

De Vlielanders leven echter in pure armoede en er wordt van alles gedaan om neveninkomsten te genereren, zoals bijvoorbeeld visvangst. Vissen of loodsers, dat is het dilemma en dit leidt uiteindelijk tot een slecht functioneren van de loodsdienst. En vrijbuitelij. Om hieraan een einde te maken werden door de overheid strengere regels ingevoerd.

In 1835 wordt het Algemeen Reglement op de zeeloodsdienst ingevoerd, bekrachtigd door een Koninklijk Besluit. Er komt o.a. een financiële regeling, met name hoe de loodsgelden verdeeld moeten worden. En er komt een 'onderstandsfonds', opgebracht door 10 % van de geïnde loodsgelden hiervoor te bestemmen. Hieruit worden bijvoorbeeld uitkeringen gefinancierd voor weduwen, wezen en gepensioneerde loodsers. De loodsposten worden roulerend bemand met 14 dagen op, namelijk een week Westpost en een week Oostpost, en dan een week af. Het vaarmateriaal zal bestaan uit zes loodsschuiten. Op Vlieland wordt een com-missaris gestationeerd en op Terschelling een ondercommissaris, terwijl de algehele leiding in handen van de in 1830 aangestelde onderinspecteur op Terschelling blijft. Naast de schuiten van de particuliere verenigingen verschijnen ook hier rinkelaars van de rijksdienst. Het zijn kotters-getuigde houten platbodems met een vast dek, 15 el lang, 4,9 el breed en een diepgang van 13 palm. Het zijn trage, slecht wendbare schepen, sterk aan drift onderhevig en volslagen uit de tijd. De vergrote versie is geschikt voor de Waddenzee, maar buitengaats levensgevaarlijk. Er vergaan talrijke rinkelaars in de tweede helft van de 19de eeuw.

Het Noord-Hollandse Kanaal wordt gegraven en na voltooiing op 4 december 1824 passeert op 15 december het eerste grote schip getrokken door acht paarden het kanaal. Het levert een grote tijdsbesparing op. Voor Vlieland pakt het slecht uit. Ondanks het aanleggen van de haven in 1828 voor de loodsschuiten, mag dit niet baten. Het gemiddelde jaarinkomen van de loods daalt tot minder dan 70 gulden. Maar met de groei van het scheepvaartverkeer en de grotere omvang van de schepen werd het kanaal al spoedig te klein. Het Noordzee Kanaal wordt gegraven, en op 1 november 1876 werd het kanaal officieel geopend door koning Willem III. In de loop der tijd is het Noordzeekanaal diverse keren verbreed en verdiept.

Het blijkt verder dat twee naast elkaar opererende loodsdiensten niet goed werkt en er komen steeds meer klachten binnen, vooral over de particuliere dienst. Daarbij vindt het bedrijfsleven de loodsgelden veel te



*Het Loodskantoor op Vlieland, nu hotel "Loodshotel".  
Foto-archief Jan Houter*



hoog. Een verlaging van de loodsgeldtarieven wordt op 7 februari 1852 ingevoerd, er wordt een staatscommissie benoemd die alles met betrekking tot het loodswezen "in kaart" moet brengen en een wettelijke regeling van het loodswezen moet voorbereiden. Vooruitlopend op deze wet die in 1859 wordt ingevoerd, worden de particuliere loodsdiensten geleidelijk afgeschaft en voor zover nodig worden de schepen door het rijk overgenomen. De particuliere loodsen met een vaste aanstelling gaan in rijksdienst over. Het advies is duidelijk: de staatsloodsen en de particuliere loodsen moeten geïntegreerd worden in één nieuw op te richten Rijksloodswezen. Op deze wijze wordt er een einde gemaakt aan het bestaande ondoorzichtige en zelfs onvoorzichtige situatie. De regering neemt het advies over en stelt de Loodsenwet van 1859 in werking waarin de Staat het monopolie eist op het beloodsen van zeeschepen 'in en uit de Nederlandse zeegaten en zeehavens en langs rivieren, stromen, vaarwaters en kanalen van dit Rijk. De uitoefening der loodsdienst geschiedt door daartoe geëxamineerde en beëdigde loodsen, voorzien van een acte van aanstelling en van een loodsmanteeken'. In 1860 gaat het loodsrayon 'Terschelling en Vlieland' van een particuliere naar een rijksstatus, geheten Landelijke Rijksdienst voor loodswezen. Door deze dienst wordt Vlieland een eigen station toegedacht. Dit pand wordt in 1895 gebouwd. Het moet fungeren als kantoor voor de loodsen en als woning voor de loodscommissaris. Na het opheffen van de loodspost werd het een hotel, nu "Loodshotel" geheten, waar ook nog de bouwtekening hangt.

De eerste Loodswet van 1859 kan gezien worden als de grondslag voor de ontwikkeling die tot het huidige loodswezen heeft geleid. De loods-dienst is nu een volledige rijksloodsdienst geworden. Er worden zes districten ingesteld waarbij district twee Terschelling en Vlieland omvat. Het salaris van de loodsen is geheel afhankelijk geworden van de loodsgelden. Hierdoor komen de vaste maandgelden te vervallen en wordt er tevens een maximum aan het inkomen van de loods gesteld. Voor de meeste loodsen betekenen deze nieuwe regels een flinke achteruitgang. Toch valt er nog een lichtpuntje te bespeuren: er zijn verbeterde pensioenafspraken gemaakt.

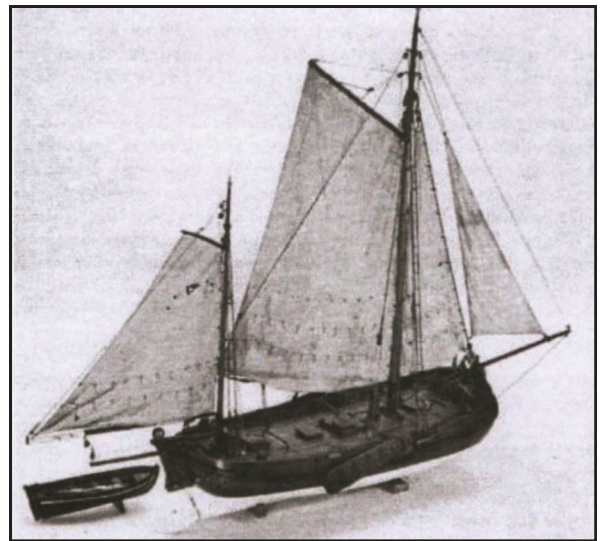
Met de nieuwe wet is ook een nieuw bouwprogramma van start gegaan, de kotters doen hun intrede. Het zijn houten kielschepen, iets groter dan de rinkelaars, namelijk een lengte van twintig meter, zes meter breed en drie meter diepgang. Ze zeilen beter dan de rinkelaars, zijn sneller, maar daarentegen nemen ze meer water over. Helaas worden ze niet aangeschaft in het 1ste en 2de district, de districten zijn het stiefkind van de Nederlandse loodsdienst en hier blijven de rinkelaars op hun post.

Met de nieuwe wet van 1859 is ook een nieuw bouwprogramma van start gegaan, de kotters doen hun intrede.

Het zijn houten kielschepen, iets groter dan de rinkelaars, namelijk een Foto 9 lengte van twintig meter, zes meter breed en drie meter diepgang. Ze zeilen beter dan de rinkelaars, zijn sneller, maar daarentegen nemen ze meer water over. Helaas worden ze niet aangeschaft in het 1ste en 2de district, waartoe de Waddeneilanden behoren. Deze districten zijn het stiefkind van de Nederlandse loodsdienst, want hier blijven de rinkelaars op hun post

Omdat er veel tijd verloren gaat voor de loodsvaartuigen, om na het verlaten van de kruispost vanwege bijvoorbeeld de komst van een zware storm, weer op het station terug te keren, worden de schippers er voortdurend op gewezen, dat zij slechts in uiterste noodzaak hun kruispost mogen verlaten. Deze bepaling zal tijden lang aanleiding geven tot veel discussies en het feit dat er met rinkelaars gevaren wordt, leiden tot fatale ongelukken. De inspecteur-generaal J.F.A. Coertzen zet zich in voor de aanschaf van kotters.

Als voorbeeld van het te lang op post blijven verwijst Coertzen naar Eemsrinkelaar nr 2 die op het station voor het Friesche Gat lag, en door een zware storm in Cuxhaven terecht is gekomen. In 1867 vergaat de rinkelaar nr 4 van Terschelling; de gehele bemanning, zeven man, komt hierbij om het leven. In 1868 ver-



*Model van een rinkelaar.*

*Bron Loodsenwerk*

gaat weer een rinkelaar nr 4, met man en muis, ditmaal negen doden. De heer Coertzen houdt vol en in 1870 arriveert de eerste kotter die nr 9 krijgt. Nog in hetzelfde jaar vergaat de nieuwe kotter in een vliegende storm en ditmaal zijn er elf doden te betreuren. In de loop van de jaren zeventig worden de rinkelaars één voor één vervangen door nieuw gebouwde kotters. Dit zijn dan tevens de laatste nieuwe zeilloodsvaartuigen voor de zeedienst in het 1ste en 2de district. Verder moet men het doen met elders afgedankte of overbodig geworden kotters of schoeners. De Vliepost is na het graven van het Nood-Hollands Kanaal en het Noordzee Kanaal steeds meer een buitengebeuren van het loodswezen geworden. Slechts een gering aantal kleine schepen lopen nog via de Westpost het Vlie binnen. En het inkomen van de loodsen en de loodskwekelingen is onvoldoende. Veel steun van de overheid krijgen de zeelieden niet. Gedurende de oorlogsjaren 1914-1918 wordt de Vliepost ingetrokken en de gehele vloot wordt in Harlingen opgelegd. Een reorganisatie in 1923 leidt tot het opheffen van het loodsstation Vlieland en in 1924 worden het 1ste en 2de district onder één directie gebracht. De Oostpost en de Westpost blijven nog bezet met zeilschoeners met recentelijk ingebouwde hulpmotor. De ramp van 25 november 1925, het vergaan van loodsschoener 2, leidt in ieder geval tot enige activiteit bij de overheid. Op 2 december 1925 wordt de discussie in de krant gestart of het niet wenselijk is om nog eens goed de instructies te bekijken en eventueel aan te passen. Daarmee wordt het besluit bedoeld dat een loodsschoener zijn kruispost verlaat en een goed heenkomen zoekt bij zwaar weer. Deze



*Loodskotter no 3 in het "echt".*

*Collectie: Behouden Huys Terschelling*



*Ate Sap, van 1886-1899 Loodscommissaris op Vlieland. Foto-archief Jan Houter*

discussie is van groot belang omdat op dat punt al jaren werd aangedrongen op aanpassing. Maar de leiding (de Marine) vond dat niet noodzakelijk en dat zette kwaad bloed bij de eilander zeelui. Terschelling had al vier keer eerder een loodsboot met bemanning verloren. Volgens de eilanders waren de rampen grotendeels te wijten aan de strenge bepalingen uit de Loodswet, voornamelijk artikel 43, die stelde, op "poene van straf", dat de schepen zo lang mogelijk op zee moesten blijven. Pas als het echt te gek werd, mochten ze de haven opzoeken, maar dan was het vaak al te laat. In 1869 stuurde een groot aantal eilanders al een brief naar de Minister van Waterstaat met het verzoek om het beleid te herzien. Maar nu dus opnieuw een discussie en wel in de openbaarheid. De Leeuwarder Courant volgt alles op de voet. De discussie spitst zich toe op twee mogelijkheden. Of de loodsschoener is overvaren door de 'Miltonstar', een stoomschip onderweg van Bremerhaven naar Maassluis, of de kapitein heeft niet gerekend op zulk zwaar weer. In dit verband wordt de vraag gesteld of een draadloze installatie, die op de schoener ontbreekt, van nut had kunnen zijn. Deze vraag wordt door de marineautoriteiten ontkennend beantwoord, omdat de schepen bijna altijd in het zicht van de wal blijven. Tenslotte wordt er nog vermeld dat de constructie van de schoener



uitmuntend was en er in het jaar ervoor nog een motor in het schip was gezet. Over de plaatsing van de dieselmotor was het personeel uitermate ontevreden. Deze zat niet, zoals men zou verwachten in de hartlijn van het schip, maar daarnaast, waardoor de schroefas niet uitmondde in de hak van het schip, maar naast het roer. De wendbaarheid kon daardoor niet optimaal zijn en zou op een cruciaal moment het schip noodlottig kunnen zijn geworden. Een paar weken later blijkt dat de 'Miltonstar' niet de loodsschoener heeft overvaren maar in aanvaring is geweest met de 'Clara', MA 29, een stalen zeillogger uit Maassluis. Na rechtzaken, commissies en hoorzittingen valt het besluit dat op 7 november 1926 de kruispost zal worden opgeheven. De loodsen zullen voortaan met een motorloods-afhaalvaartuig, ook wel tender genoemd, vanuit de haven nadat een schip per radio om beloodsing heeft gevraagd, naar het schip worden gebracht. Verder wordt de gehele loodsdienst gereorganiseerd. De stalen schoeners worden verkocht. In 1927 komt een stoomloodsvaartuig in dienst, een gehuurde sleepboot van Doeksen. Dit schip zal onder de naam 'Noordsvaarder' tot 1957 dienst doen.

Na afsluiting van de Zuiderzee in 1932 heeft het Vlie zijn betekenis als toegangspoort voor Amsterdam helemaal verloren, alleen de scheepvaart op Harlingen levert nog werk op. De eeuwenoude rol die de Waddeneilanden bij de loodsdienst hebben vervuld is vrijwel uitgespeeld. In 1971 wordt bepaald, dat het 1ste en 2de district voortaan weer als district Noord te boek zullen staan.

Na de invoering van de Loodswet 1859 valt het Loodswezen onder het ministerie van Marine en later, 1928, wordt het ministerie van Marine opgeheven en valt het onder het nieuwe ministerie van Defensie. Dat is vragen om problemen. De leiding komt namelijk in handen van de kapiteins ter Zee afkomstig uit de Koninklijke Marine, terwijl het personeel uit de 'gewone laag' van de bevolking afkomstig is, zoals bijvoorbeeld de visserij. Er worden diverse reorganisaties en nieuwe structuren verzonnen, maar de sfeer blijft slecht. Tenslotte wordt de Loodsdienst verzelfstandigd en wordt er gesproken over 'Registerloodsen'. Na instelling van deze verzelfstandigde organisatie vliegt de kwaliteit van de dienstverlening omhoog. De structuur is niet ambtelijk meer (aantal werkuren etc.). Er is weer een 24-uurs dienstverlening en er zijn geen wachttijden meer voor de te beloodsen schepen. In 1997 vangt er een operatie deregulatie en marktwerking aan, maar intussen is er ook een versoepeling in de loodsplicht van kracht geworden. Daardoor komt de continuïteit van de dienstverlening in gevaar. De marktwerking is geen zegen gebleken. Tevens mengt zich ook het Europese Parlement in het debat. Inmiddels is door de overheid besloten het Loodswezen een concessie tot 2019 te verlenen, waardoor de concurrentie is afgeblazen. Het Nederlandse Loodswezen BV functioneert naar behoren zodat de Loodsdiensten 24 uur per dag beschikbaar zijn.



*Schilderij van een loodsschoener, gemaakt door Frans Schot*