

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### ***Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling in verband met flexibilisering van de loodsplicht.***

#### **1. Wat is de aanleiding?**

De voormalig minister van IenM heeft de toezegging gedaan aan de Tweede Kamer om de loodsplicht te herzien. Daarnaast hebben de havens, loodsen en de sector aangegeven dat de huidige loodsplichtwetgeving niet meer voldoet. Er is inmiddels een wetsvoorstel (de wijziging Scheepvaartverkeerswet in verband met flexibilisering van de loodsplicht) dat in internetconsultatie is gebracht (op 27 juni 2016; [https://www.internetconsultatie.nl/loodsplicht\\_nieuwestijl/details](https://www.internetconsultatie.nl/loodsplicht_nieuwestijl/details)). Dat wetsvoorstel vormt de basis voor een nieuw loodsplichtstelsel. Bijgevoegd concept-Loodsplichtbesluit en de concept-Loodsplichtregeling bevatten de inhoudelijke verplichtingen van het herziene loodsplichtstelsel.

Zie onder andere de brief van de voormalig minister van IenM van:

- 2 juni 2014 (kamerstuk 31.409, nr 62)
- 30 januari 2013 (kamerstuk 30.523, nr 73)
- 24 juni 2011 (kamerstuk 30.490, nr 20)
- brief van 13 juni 2010 (kamerstuk 30.913, nr 11)

en de toezeggingen in Algemeen Overleg Infrastructuur en Waterstaat van 7 december 2017 (kamerstuk 31.409, nr 176) en in Algemeen Overleg Infrastructuur en Milieu van 20 mei 2010 (kamerstuk 30.490, nr 18).

#### **2. Wie zijn betrokken?**

Bij het opstellen van deze voorstellen zijn onder meer betrokken:

- de (rijks)havenmeesters van de zeehavens (Rotterdam, Amsterdam, Achterland Zuid-Holland, Schelderegio, en Noord Nederland),
- Nederlandse Loodsencorporatie,
- de reders die zijn vertegenwoordigd in KVNR en VRC en de Vereniging van waterbouwers.

De probleemsignalering en eerste voorstellen tot wijziging zijn afkomstig van de (rijks)havenmeesters en loodsencorporatie waarbij ook regionale stakeholders (zoals redersverenigingen) zijn geconsulteerd. Het voorstel voor een nieuw loodsplichtregime in het Loodsplichtbesluit en de Loodsplichtregeling is mede gebaseerd op de adviezen die eind 2015 van de verschillende (rijks)havenmeesters zijn ontvangen. Daarnaast heeft er een informele afstemmingsronde plaatsgevonden met alle hierboven genoemde stakeholders en belanghebbenden over een voorstel met een totaalplaatje van het nieuwe loodsplichtregime. Ook zijn de eerste concepten van deze regelgeving in juli 2017 verspreid en zijn betrokkenen in de gelegenheid gesteld hier op te reageren.

#### **3. Wat is het probleem?**

Vanaf 2002 is er de wens bij reders, loodsen en (rijks)havenmeesters om de loodsplicht te herzien. Het huidige stelsel van vrijstellingen en ontheffingen is complex, ondoorzichtig en versnipperd. Bovendien zitten er grote verschillen in de voorwaarden tussen die vrijstellingen en ontheffingen, die niet meer goed verklaarbaar zijn. De huidige vrijstellingen voor 'registerschepen' is alleen gekoppeld aan bepaalde scheepskenmerken waarbij, in tegenstelling tot andere vrijstellingen en ontheffingen, er geen kwaliteitseisen aan de kapitein gesteld. Dit kan risico's voor de nautische veiligheid in de Nederlandse zeehavens opleveren. Bovendien is er een onduidelijke (voor meerdere interpretaties vatbare) definitie van de schepen die voor dit lichtere regime voor 'registerschepen' in aanmerking

komen. Daarnaast werkt de praktijk op een aantal punten anders dan in de huidige regelgeving (uit 1995) is bepaald. Het gaat dan onder meer om de regelgeving over werkschepen die niet meer aan de wensen van de huidige praktijk voldoet. Tot slot zijn de coördinaten waarmee het loodsplichtig vaarwater is aangegeven, op onderdelen verouderd en niet meer correct.

#### 4. Wat is het doel?

Meer uniformering brengen in de loodsplichtvrijstellingen en ontheffingen, maar met behoud van maatwerk per zeehaven(regio). Dit wordt gerealiseerd met de invoering van een PEC-regime (Pilotage Exemption Certificate), net als in andere Europese landen. Daarnaast wordt de regelgeving toekomstbestendig gemaakt door onder meer de aanpassing en verruiming van het vrijstellingsregime voor werkschepen (zoals baggerschepen) en de actualisering van de omschrijving van het loodsplichtig vaarwater. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de regelgeving overzichtelijker te maken door de inhoudelijke bepalingen per zeehavenregio te groeperen. Deze voorstellen hebben geen gevolgen voor het huidige niveau van veiligheid.

#### 5. Wat rechtvaardigt overheidsinventie?

Een veilige en goede bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens. De loodsplicht is van oudsher één van de instrumenten die kan worden ingezet ter bevordering van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in en rond de Nederlandse zeehavens.

#### 6. Wat is het beste instrument?

Omdat de loodsplicht bij wetgeving is geregeld, zal het systeem van ontheffingen en vrijstellingen van de loodsplicht ook via wetgeving gerealiseerd moeten worden.

#### 7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Er zijn geen gevolgen voor burgers, overheid en voor het milieu. Er zijn wel gevolgen voor bedrijven, welke in hoofdstuk 3 van de Nota van toelichting bij het Loodsplichtbesluit uiteen gezet zijn (inclusief berekeningen). Hieronder volgt een korte samenvatting daarvan.

De gevolgen voor dereders en kapiteins worden als volgt ingeschat:

Jaarlijkse verzwaring:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 230.370
	administratieve lasten:	€ 24.776
	financiële kosten:	€ 42.780
	totaal	€ 297.926
Eenmalige verzwaring:	administratieve lasten:	€ 7.776
	kennisnamekosten:	€ 64.800
	totaal	€ 72.576
Jaarlijkse verlichting:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 2.579.960
	inhoudelijke nalevingskosten	€ 624.389
	administratieve lasten:	€ 9.720
	totaal	€ 3.214.069

Dit betekent voor de reders en kapiteins een netto verlichting van de kosten van de regeldruk (inhoudelijke nalevingskosten (zoals loodskosten) en administratieve lasten) van in totaal € 2.958.923 jaarlijks en een eenmalige verzwaring van € 72.576 (dit zijn in hoofdzaak de kosten van het

kennisnemen van de nieuwe regelgeving). Daarnaast is er een jaarlijkse stijging beraamd van de kosten van € 42.780 (dit zijn de kosten die een aanvrager aan de bevoegde autoriteit betaalt voor de administratieve afhandeling van de aanvraag<sup>1</sup>).

De gevolgen voor de loodsen worden als volgt ingeschat. Het aantal loodsreizen zal licht dalen ten opzichte van de oude situatie omdat meer schepen vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht zullen vragen. Op een totale jaaromzet van het loodswezen van circa €163 miljoen wordt uitgegaan van een omzetsdaling voor de loodsen van circa € 3.171.389. Deze wordt onder meer veroorzaakt door onder meer de wijziging van het breedte-criterium voor schepen op de Eems waardoor minder schepen loodsplichtig zijn. Ook zal er verlichting zijn voor de schepen met een PEC kleine zeeschepen omdat deze PEC-ontheffing gaat gelden voor het hele havengebied (inclusief buitengaatse vaarwegen). Hier staat tegenover dat de loodsen meer tijd kwijt zullen zijn aan het opleiden van PEC-kandidaten. In het huidige systeem zijn zij alleen betrokken bij de opleiding van verklaringhouders en niet van ontheffinghouders. In het nieuwe regime is de verwachting dat de loodsen circa € 67.380 per jaar extra kosten zullen maken in verband met de PEC-opleidingen. Deze kosten zullen betaald worden door de kandidaten die opgaan voor een PEC.

Voor de bevoegde en regionale autoriteiten (de (rijks)havenmeesters) zullen de (administratieve) lasten licht toenemen omdat zij de aanvragen voor een PEC gaan afhandelen. Maar ook hier zal van een aantal kleine verlichtingen sprake zijn.

---

<sup>1</sup> De kosten die een aanvrager betaalt voor de administratieve afhandeling (€ 300 per aanvraag) kunnen weggestreept worden tegen de besparing aan loodskosten indien de aanvraag leidt tot een PEC-ontheffing. De besparing van de loodskosten zit in het bedrag 'inhoudelijke nalevingskosten'.