



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR
Boompjes 40
3011 XB Rotterdam

010 4146 001
kvnr@kvnr.nl

Bank ABN AMRO
IBAN NL20ABNA0412113236
BIC ABNANL2A

KvK 40347143
BTW NL8017.69.413.B.01

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister C. van Nieuwenhuizen Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

AK/SL/9.35.00/18-3687

Rotterdam, 13 september 2018

Betreft : Reactie internetconsultatie Loodsplichtbesluit 2020 en Loodsplichtregeling
2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Hierbij treft u de gezamenlijke reactie van de gebruikers alsmede de toelichting van de
Vereniging van Waterbouwers op de Loodsplichtregeling 2020 en het Loodsplichtbesluit
2020 zoals op 4 juni 2018 gepubliceerd

Hoogachtend,
mede namens de,
Verenigde Nederlandse Cargadoors/ Vereniging van Rotterdamse Cargadoors
Vereniging van Waterbouwers
Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
Redersvereniging voor Zeevisserij,

Annet Koster
Directeur Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

Koster@kvnr.nl

010 2176 265

Bijlages (2) : Gezamenlijke reactie internetconsultatie gebruikers
Toelichting Vereniging van Waterbouwers m.b.t. werkschepen





KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



Vereiniging van
Rotterdamse
Cargadoers



VERENIGING VAN
WATERBOUWERS



NVKK



Redersvereniging voor de Zeevisserij

Reactie internetconsultatie Loodslichtbesluit 2020 en Loodslichtregeling 2020

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Verenigde Nederlandse Cargadoers (VNC)/ Vereniging van Rotterdamse Cargadoers (VRC), de Vereniging van Waterbouwers, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), de Redersvereniging voor Zeevisserij – hierna te noemen 'de gebruikers' - hebben het concept loodslichtbesluit 2020 en de concept loodslichtregeling 2020 zoals gepubliceerd op 4 juni jl. met interesse gelezen.

De gebruikers kunnen zich vinden in het introduceren van de zogeheten PEC systematiek waarbij de kennis, kunde en ervaring van kapitein en/ of stuurman expliciet mee worden gewogen bij het besluit om een vrijstelling te verlenen.

Juist de kennis, kunde en ervaring van de kapitein of stuurman draagt bij aan de veiligheid op het water en in de havens. Voor veel kapiteins is het schip een tweede thuis en zijn de waterwegen vertrouwd als eigen stad of dorp. Voordat een kapitein of stuurman zelfstandig mag varen op een zeegaand schip, moet hij of zij beschikken over een gedegen opleiding en de juiste papieren. Veiligheid op het water is de eerste prioriteit: de kapitein draagt de verantwoordelijkheid voor de bemanning en het schip en zal alles doen om te zorgen dat schip en mensen in goede staat aanleggen in de haven.

Voor veel kapiteins is de loods een welkome aanvulling in het brugteam en wordt deze gewaardeerd om zijn/ haar kennis van de lokale situatie. De loods echter is en blijft een adviseur ten aanzien van de plaatselijke bekendheid. Wanneer deze functie breder wordt getrokken, kan dat leiden tot spanningen op de brug. Ook communicatiestoornissen en misverstanden over de taakverdeling kunnen leiden tot incidenten. De kapitein blijft namelijk altijd eindverantwoordelijk.

Door de tijd heen zijn schepen veranderd en kapiteins in deze tijd kunnen op veel meer digitale ondersteuning rekenen dan jaren geleden. Apparatuur zoals AIS, ECDIS (elektronische kaarten) e.d., waardoor de kapitein continue 'real life' betrouwbare informatie tot zijn beschikking heeft aan boord zijn daar uitstekende voorbeelden van. Daarnaast spenderen kapitein en/ of stuurman veel tijd aan boord, kennen het schip goed en komen veelvuldig in complexe situaties waarbij inschattingsvermogen, kaart lezen en vaardigheden om te manoeuvreren cruciaal zijn.

Dat laat onverlet dat er situaties zijn waarbij - ook al is er geen loodslicht - de kapitein toch een loods aan boord vraagt. Dat kan zijn omdat de weersomstandigheden

verslechteren of de kapitein nog nooit in de haven geweest is. Praktijk leert dat de kapitein in zulke gevallen gewoon een loods neemt, ook als dat niet verplicht is. De kapitein heeft in deze situaties ook een 'overriding authority' en kan hier dus zelf over beslissen ongeacht de wensen van de rederij of andere partijen.

Ondanks dat er de afgelopen jaren veelvuldig over de invoering van de Loodsplicht Nieuwe Stijl is gesproken en er verschillende voorstellen zijn gedeeld, ontbreekt het tot op heden aan een zorgvuldige veiligheidsanalyse. De gebruikers zijn geen voorstander van het verder uitstellen van de invoering van de nieuwe systematiek. Echter, zonder een eenduidige analyse, voelt het oncomfortabel om in stemmen met een regeling en besluit voor wellicht de komende 10 jaar of langer. Om die reden stellen we een aantal wijzigingen en aanvullingen voor die recht doen aan de uitgangspunten:

1. het borgen van veilige havens en waterwegen;
2. het waarderen van de kennis, kunde en ervaring van de kapitein danwel stuurman;
3. recht doen aan het internationale karakter van de zeevaart;
4. het benutten van digitale middelen om het behalen van een PEC eenvoudiger en laagdrempeliger te maken zonder aan kwaliteit te verliezen.

De ontwikkelingen in de scheepvaart gaan zodanig snel, dat het een gemiste kans zou zijn om deze niet op te volgen.

De gebruikers kunnen slechts ten dele instemmen met het Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling 2020 en instemming op het concept Loodsplichtbesluit 2020 en de concept Loodsplichtregeling 2020 volgt mits de onderstaande punten worden overgenomen in de uiteindelijke teksten. N.b. waar we spreken over bevoegde autoriteit bedoelen we de havenmeester.

1. PEC Kleine Zeeschepen. Het Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling 2020 onderscheiden de tijdelijke PEC Kleine Zeeschepen en de bijzondere PEC Kleine Zeeschepen. De definitie 'Klein zeeschip' die wordt benoemd op pagina één van de Loodsplichtregeling 2020 te weten 'zeeschip met een lengte over alles van minder dan 115 meter, dat blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip wat blijkt uit het gegeven dat de afstand van de kiel tot het hoogste vaste punt van het schip ten hoogste 18 meter is en dat het schip gebruikt wordt of gebruikt zal worden in een beperkt vaargebied op zee ten hoogste 200 mijl uit de kust' is voor de gebruiker de enige en werkbare definitie. Hierbij zij opgemerkt dat de gebruikers graag in overleg blijven over een toekomstige definitie die past bij de veranderingen in de scheepvaart.

Ten aanzien van de tijdelijke PEC Kleine Zeeschepen merken we op dat het invoeren van een nieuwe systematiek tijd nodig heeft om te aarden bij gebruikers. Om die reden zijn we tevreden met de tijdelijke PEC Kleine Zeeschepen. De overgangsfase van tien jaar is een uitstekende periode om te zorgen voor een soepele stap van het huidige register naar de PEC Kleine Zeeschepen. De eis dat de kapitein of stuurman eenmaal in de

voorgaande twee jaar een haven of een deel daarvan moet hebben aangedaan, is prima om te toetsen of de kapitein of stuurman de gehele haven kennen en om helder te hebben wie de kapitein of stuurman is.

De bijzondere PEC Kleine Zeeschepen is een essentieel onderdeel van de nieuwe PEC systematiek. Met het PEC Kleine Zeeschepen wordt ruimte gegeven voor relatief kleine schepen die eerder in het register kleine zeeschepen stonden en waarvan de kapitein en/ of stuurman met regelmaat de Nederlandse havens aan deed. Met het invoeren van module 1 en 2 wordt ervoor gezorgd dat kennis van het vaarreglement aanwezig is en dat de communicatie in het Engels of Nederlands verloopt. Onduidelijk is op welke wijze de kapitein of stuurman kennis van het vaarreglement kan aantonen. Hierbij is het belangrijk aan te sluiten bij de huidige praktijk en module 1 niet onnodig te verzwaren.

Concluderend kunnen wij ons vinden in het voorstel ten aanzien van de tijdelijke PEC Kleine Zeeschepen en tevens kunnen wij ons vinden in het voorstel t.a.v. de bijzondere PEC Kleine Zeeschepen mits voor module 1 de gebruikers wordt geraadpleegd over welk reglement zij moeten beschikken. Het klein vaarbewijs waar de reglementen in staan die nodig zijn, zou volgens de gebruikers prima kunnen passen. Daarnaast leent module 1 zich prima voor het online leren en aanbieden in het Engels dus dat zou opgenomen moeten worden in de uiteindelijke tekst.

De PEC systematiek – hoezeer de gebruikers hier ook achter staan – is in feite een verzwaring ten opzichte van het huidige register. Graag houden we de PEC Kleine Zeeschepen zoals deze nu voorgesteld wordt in het Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling 2020 en de toevoeging van PEC A in Rotterdam en Amsterdam zoals bij punt 2 vermeld, volgt in prioriteit daarna.

2. De havens van Rotterdam en Amsterdam hebben geen PEC A, maar gaan in de systematiek van bijzondere PEC Kleine Zeeschepen naar PEC B. Dat is voor een aantal schepen een grote stap in het aantal calls dat de kapitein of stuurman moet maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om schepen die net te hoog zijn op grond van de definitie van klein zeeschip. In feite wijken deze schepen weinig af van een kleine zeeschip en daarmee is er geen extra risico. Wij kunnen ons voorstellen dat de havens van Amsterdam en Rotterdam wel een examenreis willen toevoegen aan PEC A wanneer dat voor hun havens zou gaan gelden. De eis voor frequentiereizen van drie is echter voor kleine reders erg veel, terwijl de kapitein of stuurman wel veel vaaruren in verschillende havens maakt.

Om die reden stellen we graag voor om PEC A voor Rotterdam en Amsterdam in te voeren waarbij de examenreis (twee ingaand en een uitgaand) onderdeel is van het totaal aantal frequentiereizen dat moet worden gemaakt. Daarnaast stellen we tevens voor dat het aantal frequentiereizen voor het gehele havengebied geldt.

3. Het aantal frequentiereizen bij PEC B is gebaseerd op wat we nu weten. Helaas is de huidige analyse gebrekkig en is niet helder of minder dan de zes voorgestelde calls een negatieve impact heeft op de veiligheid.

Ons voorstel is daarom om het aantal calls van zes zoals voorgesteld bij PEC B in stand te houden en in gezamenlijkheid met havenmeesters en loodswezen te zorgen voor een robuuste veiligheidsanalyse waarbij ook wordt onderzocht hoeveel calls nodig zijn om de waterwegen en havens veilig te houden.

4. De indeling van PEC C is gek genoeg flink veranderd ten opzichte van de eerdere concept tekst. Waar eerder schepen tot 200 meter in aanmerking kwamen voor een PEC C betreft dat nu schepen tot 160 meter. Het is onduidelijk waarom deze significante verandering is aangebracht. De voorgestelde verandering heeft een zeer negatief resultaat voor de feederschepen. Deze zijn veelal 169,5 meter lang, omdat de lengtebeperking voor zelfstandig mogen 'lashen' 170 meter is. Wij zien geen enkel argument om de grens bij PEC C te beperken bij 160 meter. PEC D verlangt veel meer calls en die zijn noch uit hoofde van veiligheid noch uit hoofde van logistieke aantrekkelijkheid van Rotterdam te verantwoorden.

Ons dringende voorstel is daarom om PEC C te laten gelden voor schepen tot minimaal 170 meter. Goede ervaringen en voortschrijdend inzicht zouden op termijn een lengte tot 200 meter mogelijk moeten maken (feeders).

5. De Loodsplichtregeling 2020 geeft in artikel 4 lid 4 aan dat wanneer de frequentie-eis voor reguliere PEC's niet gehaald wordt, de bevoegde autoriteit ruimte heeft om af te wijken van beleid en alsnog een PEC uit te reiken. De flexibiliteit die dit artikel geeft, sluit exact aan bij ons uitgangspunt om de kennis en kunde van kapitein en/ of stuurman te waarderen.

Ons voorstel is daarom om dit artikel te handhaven en deze ruimte van de bevoegde autoriteit te behouden.

6. Loodsplichtregeling 2020 Zeehavengebied Scheldemonden. Het is onduidelijk waarom het zeehavengebied Scheldemonden op zo veel vlakken afwijkt van de rest van Nederland. De complexiteit die wordt benoemd, wordt ook in sommige andere havens zo ervaren en kan niet onderbouwd worden met een grondige veiligheidsanalyse. De bijzondere PEC Kleine Zeeschepen geldt zeer beperkt en daarnaast wordt een beperking opgelegd aan de diepgang van 4,5 meter. In de onderbouwing wordt gesteld dat de complexiteit van de waterwegen en het drukke verkeer nopen tot deze aanpassingen, maar het is onduidelijk waarom deze

waterwegen significant anders zijn dan bijvoorbeeld Rotterdam of de Noordelijke havens. Een veiligheidsanalyse is er niet terwijl nu ook de huidige registerschepen op de Westerschelde (riviervlucht) zonder loods varen.

Zonder duiding van een onveilige situatie op basis van objectieve data moet zeehavengebied Scheldemonden ons inziens meegaan in de Nederlandse systematiek waarbij het bijzondere PEC Kleine Zeeschepen voor de gehele haven geldt en er geen beperking is t.a.v. diepgang. Met klem vragen we de minister van Infrastructuur & Waterstaat zich hiervoor in te zetten in de Permanente Commissie voor de Scheldemonden. Eerder is door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat benoemd dat de PEC Kleine Zeeschepen voor alle Nederlandse loodsvaarwateren zou gaan gelden. Het feit dat het zeehavengebied Scheldemonden aanvullende voorwaarden stelt, wordt als verzwaring gezien zonder dat deze beargumenteerd is.

Werkschepen

Voor werkschepen gaat in de zeehavenregio Scheldemonden een afwijkend regime LNS gelden. In de nota van toelichting staat opgenomen dat aanleiding hiervoor is de in het verleden opgedane slechte ervaringen met baggeraars die onbekend waren in dit gebied en voor de kust suppleties hebben uitgevoerd. Deze toelichting is ongefundeerd en hoort niet thuis in een nota van toelichting op Nederlandse wetgeving. Deze toelichting dient dan ook te worden verwijderd. Ook voor werkschepen geldt dat zonder grondige veiligheidsanalyse de loodsplichtregeling voor zeehavengebied Scheldemonden zou moeten aansluiten bij de Nederlandse systematiek. Aansluiting bij de Nederlandse systematiek geldt ook voor de in Scheldemonden vastgestelde en afwijkende lengte-eis voor werkschepen van 125 meter.

Zie de bijlage voor nadere duiding.

7. Werkschip

- Artikel 1 Definities AMvB/ definitie 'werkschip'
De definitie 'werkschip' is aangepast/herschreven ten opzichte van de definitie in de versie 2017. Gesteld wordt dat juist de specifieke werkzaamheden van een werkschip een werkschip onderscheiden van een zeeschip. Door de herschrijving van de definitie 'werkschip' in de versie 2020 wordt ons inziens de definitie ruimer/algemener en kan deze leiden tot interpretatieproblemen.

Ons voorstel is de definitie 'werkschip' zoals verwoord/opgenomen in de versie 2017 te handhaven.

Zie de bijlage voor nadere duiding.

- Artikel 3 lid 3 sub f: Categoriële vrijstelling werkschepen

De categorale vrijstelling voor werkschepen is in de laatste versie niet alleen (meer) gekoppeld aan maximale afmetingen (Loa, B,D) maar ook aan vereisten m.b.t. de kapitein/1ste stuurman (naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures).

Niet duidelijk is waarom deze wijziging is doorgevoerd. In de huidige praktijk wordt door de havenautoriteiten op een pragmatische manier invulling gegeven aan de categorale vrijstelling voor werkschepen. Deze pragmatische invulling is niet terug te vinden in het wetsvoorstel LNS.

In de praktijk van de waterbouw staat niet het werkschip maar het werk c.q. het project centraal. Contractuele bepalingen bevatten strakke tijdsbestekken op straffe van hoge boetes. Voor de waterbouwpraktijk is het dan ook essentieel te kunnen anticiperen of een categorale vrijstelling haalbaar is.

Ons voorstel is de categorale vrijstelling zoals neergelegd in de versie AMVB 2017 te handhaven waarbij de havenregio's bestaand beleid aangaande categorale vrijstelling en de ad hoc-loodsplicht formaliseren. In het kader van duidelijkheid en anticipatie zou voornoemd beleid van de verschillende havenregio's tegelijkertijd met het onderhavige wetsvoorstel moeten worden meegenomen. Zie de bijlage voor nadere duiding.

- Art. 13 AMVB: ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen
Artikel 13 van de AMVB versie 2020 is herschreven alsook de bijbehorende Nota van Toelichting bij dit artikel.
Kort samengevat: in artikel 13 lid 1 sub a, b en c staan de categorieën werkschepen anders omschreven en ontbreken in de Nota van Toelichting de concrete voorbeelden die de 3 ontheffings-categorieën verduidelikten. Verder zijn de vereisten aan de kapitein/1ste stuurman specifiek als voorwaarde opgenomen voor ontheffing van de loodsplicht.

Volledigheidshalve, de havenregio's zullen hun beleid met betrekking tot de ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen pas gaan opstellen na inwerkingtreding van onderhavige wetswijzigingen. Voor de waterbouwpraktijk is het in het geheel niet duidelijk waar dit regionale beleid uit gaat bestaan c.q. welke voorschriften/beperkingen er per havenregio zullen gaan worden opgelegd aan werkschepen. Verwezen wordt naar hetgeen is gesteld onder categorale vrijstelling werkschepen, namelijk dat in de waterbouwpraktijk niet het schip maar het project centraal staat.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de zwaarte van de op te leggen voorschriften/beperkingen voor ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen in verhouding zullen moeten staan tot de duur van een

project. Dit om te voorkomen dat deze voorschriften/beperkingen in nog vast te stellen regionaal beleid een verkapte PEC verworden.

Ook met de ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen is ons voorstel de tekst van de versie AMVB 2017 te handhaven waarbij de havenregio's bestaand beleid aangaande ontheffingen en de ad hoc-loodsplicht formaliseren. In het kader van duidelijkheid en anticipatie zou voornoemd beleid van de verschillende havenregio's tegelijkertijd met het onderhavige wetsvoorstel moeten worden meegenomen. Zie de bijlage voor nadere duiding.

8. Experimenteerruimte Scheveningen en IJmuiden Visserij

Er is geen noodzaak om het huidige vrijstellingsregime voor de loodsplicht van visserij schepen in Scheveningen te veranderen. We stellen daarom voor om alle visserij schepen in Scheveningen permanent vrij te blijven stellen van loodsplicht. Voor visserij schepen met een lengte van meer dan 100m wordt er een passage in de nieuwe wet opgenomen waarin de loodsplicht vrijstelling voor deze grotere vissersschepen als proef wordt uitgelegd.

Na een proefperiode van een jaar volgt een evaluatie en wanneer het resultaat positief is, wordt de vrijstelling definitief in de wet opgenomen. De motivatie voor de loodsplicht vrijstelling voor visserij schepen is dat de betreffende kapiteins (in visserij termen: schippers) en 1^e stuurmannen het gehele jaar door vrijwel steeds dezelfde havens (IJmuiden dan wel Scheveningen) als vertrek- en aankomsthaven van hun reizen aandoen, met een reisduur van 2 tot 3 weken. Met betrekking tot IJmuiden stellen wij daarom voor exact hetzelfde vrijstellingsregime als voor Scheveningen van toepassing te verklaren.

9. Het kunnen varen met een schip in een specifieke haven of deel van de haven en daar een PEC voor ontvangen, moet niet beperkt zijn tot één schip of gemaximeerd zijn. Immers als de kapitein of stuurman dat schip veilig de haven of deel van de haven in kan varen, dan kan hij of zij dat ook met een vergelijkbaar schip.

Ons voorstel is om expliciet op te nemen in het Loodsplichtbesluit 2020 artikel 4 lid 3 dat het varen van vergelijkbare schepen met eenzelfde PEC is toegestaan mits de bevoegde autoriteit dit heeft kunnen vaststellen en dat dit niet gemaximeerd is tot een aantal zeeschepen.

10. De scheepvaart is internationaal en zoals we allemaal weten is Nederlands niet de lingua franca. Momenteel zitten we in de lastige situatie dat nog niet alle partijen voldoende goed Engels spreken. Echter, het verlangen van buitenlandse zeevarenden om het Nederlands passief te beheersen is eveneens verre van ideaal. Het is voor meer mensen eenvoudig om Engels in de basis te leren dan dat het is om Nederlands te leren voor niet

Nederlanders. Het is een complexe situatie die niet van vandaag op morgen is opgelost. Uit hoofde van de veiligheid heeft één taal de voorkeur. Nu kan het nog weleens zo zijn dat de niet-Nederlandse kapitein de communicatie over de marifoon niet kan volgen.

Ons voorstel is om morgen te starten en Engels onderdeel te laten zijn van de opleidingen voor de binnenvaart, de verschillende diensten in de haven en de betrokken partijen op het water. Via de experimenteer ruimte kunnen we overgaan naar Engels als basistaal in één van de havengebieden om daarna het gebied uit te breiden. Verder zien wij geen enkele reden om de taaleis verder uit te breiden dan Nederlands of Engels voor bepaalde regio's.

11. In de conceptteksten is onvoldoende duidelijk benoemd hoe de monitoring van de veiligheid vorm gegeven wordt en op welk wijze partijen met elkaar in gesprek treden. Op dit moment ontbreekt het aan een heldere en robuuste veiligheidsanalyse, omdat de data of niet verzameld worden of niet gedeeld worden. Om te zorgen dat Nederland nu en in de toekomst veilige waterwegen en havens houdt waarbij meer ruimte kan worden gegeven aan kapitein of stuurman om zonder loods te varen, is het cruciaal dat alle relevante spelers – te weten de bevoegde autoriteit, het loodswezen en de gebruikers – met regelmaat met elkaar om tafel zitten en dan de cijfers bespreken. Zonder data en zonder overleg is veiligheid een weinig concrete term en kunnen we ook geen weloverwogen verbeteringen teweeg brengen. Het bespreken van incidenten en/ of near misses is belangrijk om a) tot inzicht te komen hoe de veiligheid te bevorderen en b) helder te krijgen welke partijen een prima track record hebben.

Wij stellen voor om een artikel toe te voegen aan het Loodsplichtbesluit 2020 waarin wordt opgenomen dat er vier maal per jaar overleg plaats vindt tussen bevoegde autoriteiten, loodswezen en gebruikers waarbij de drie partijen in openheid data zullen delen om tot een goede veiligheidsanalyse te komen. Maandelijks zal aan deze groep een dataset worden aangeleverd waarin de near misses en incidenten staan die hebben bijgedragen aan een (mogelijke) onveilige situatie op het water. Onderdeel van de dataset is de toedracht van het incident, de betrokken partijen en de wijze waarop opgelost.

12. In het Loodsplichtbesluit 2020 staat in artikel 18 van hoofdstuk 6 een experimenteerbepaling. Dit artikel geeft ruimte om huidige en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van het varen door kapitein of stuurman zonder tussenkomst van een loods te toetsen in de praktijk. Omdat geen van ons in de toekomst kan kijken, is het van het grootste belang dat op regelmatige basis overleg wordt gevoerd tussen bevoegde autoriteiten, loodswezen en gebruikers om voorbeelden en initiatieven te bespreken. Daarbij is het zaak dat deze voorstellen ter harte worden genomen. Een

escalatieniveau is nodig mochten te veel initiatieven stranden danwel te veel initiatieven worden ingediend die niet of nauwelijks bijdragen aan een veiligere en meer efficiënte scheepvaart.

Het voorstel is daarom om artikel 18 van hoofdstuk 6 aan te vullen met de tekst dat de bevoegde autoriteiten, loodswezen en gebruikers tweemaal per jaar de ontwikkelingen bespreken die impact kunnen hebben op het varen voor kapitein of stuurman. Voorts merken we op dat de technologie zich ontwikkeld en zou kunnen leiden tot sterk veranderende mogelijkheden. Dat zou ook de mogelijkheid moeten bieden om de Loodswet op punten aan te passen als de technologische ontwikkelingen dat ondersteunen.

13. Het Loodspllichtbesluit 2020 artikel 7 is ons inziens te vaag. Het is niet helder hoe het examenreglement eruit ziet, wat de exacte procedure is en hoe de bezwaarprocedure precies wordt ingericht. Ook besteedt het artikel onvoldoende aandacht aan het online kunnen volgen van modules en afnemen van het examen. Mogelijkheden zijn legio en met een internationale sector als de zeescheepvaart is het noodzakelijk om – met behoud van de kwaliteit – zoveel mogelijk online aan te kunnen bieden.

Ons voorstel is om dit artikel te verduidelijken en een concreet voorstel bij gebruikers neer te leggen en te toetsen op werkbaarheid en objectiviteit. Daarnaast stellen we voor dat het artikel wordt uitgebreid met de tekst dat waar mogelijk online examens worden aangeboden en afgenomen en dat onderbouwd moet worden wanneer dat niet mogelijk is.

14. De wereld verandert snel. Zoals in punt 13 al benoemd zien we in het Loodspllichtbesluit 2020 en de Loodspllichtregeling 2020 onvoldoende aandacht voor digitale ondersteuning van de gebruikers. Voorbeelden gelden niet alleen ten aanzien van de modules 1, 4 en 5; ook als het gaat om frequentiereizen kan slimmer gewerkt worden. Een kapitein is veel op zee, het gebruiken van een simulator zorgt ervoor dat de tijd aan wal van de kapitein effectief gebruikt kan worden en de kapitein middels de simulator de frequentiereizen kan maken. Het werken met een simulator ter vervanging van frequentiereizen en het aanbieden van online opleidingen en online afnemen van examens maakt het voor zeevarenden eenvoudiger om aan de eisen te voldoen zonder dat er kostbare tijd op het water verloren gaat.

Wij stellen voor om een extra artikel toe te voegen aan het Loodspllichtbesluit waarin wordt opgenomen dat het loodswezen en de bevoegde autoriteit zoveel mogelijk gebruik maken van digitale hulpmiddelen en overleg voeren met de gebruikers welke mogelijkheden zij daartoe zien.

15. Een aanzienlijk deel van het Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling 2020 is nog onvoldoende concreet geformuleerd. Graag zouden wij, de partijen wiens leden meer op het water dan op het land te vinden zijn, meedenken en bindend adviseren over verdere verduidelijking van de artikelen die nog nader in te vullen zijn. Niet limitatief gaat dat bijvoorbeeld over de verschillende PEC modules en het examenreglement.

Wetsvoorstel Loodsplichtbesluit 2020 (wettekst AMvB inclusief nota van toelichting) en Loodsplichtregeling 2020 (ministeriële regeling wettekst inclusief toelichting) in verband met flexibilisering van de loodsplicht

De Vereniging van Waterbouwers geeft hierbij haar reactie aangaande het Wetsvoorstel Loodsplichtbesluit 2020 en Loodsplichtregeling 2020 met bijbehorende toelichtingen.

De Vereniging van Waterbouwers kan geen steun verlenen aan de tekst van het wetsvoorstel LNS versie 2020 en licht dat hieronder toe.

Algemeen

Generiek gesproken stelt de Vereniging van Waterbouwers dat nog steeds niet duidelijk is op basis van welke analyse er sprake moet zijn van veranderingen en verbeteringen van het systeem voor de loodsplicht en dan specifiek voor werkschepen. Veelvuldig wordt gesproken om de situatie in en om de Nederlandse havens zo veilig mogelijk te maken en dat LNS hier een bijdrage aan kan leveren. Het vertrekpunt om tot meer veiligheid te komen wordt van harte ondersteund door de Vereniging van Waterbouwers. Echter niet duidelijk is waarom het nu niet veilig is of zou zijn en welke incidenten er voor hebben gezorgd dat het huidige systeem gewijzigd zou moeten worden.

Uitgangspunt voor LNS is dat de gewenste veranderingen moeten zorgen voor vereenvoudiging en harmonisatie van regelgeving. Alhoewel getracht is dit uitgangspunt leidend te laten zijn in de AMvB als ook de uitwerking ervan, hebben de havenmeesters vergaande discretionaire bevoegdheden om LNS regionaal in te vullen c.q. uit te voeren. De consequentie hiervan is dat van harmonisatie c.q. eenduidigheid in regelgeving geen sprake is, of gaat zijn.

Werkschepen wijken af van 'zeeschepen', onder meer door de manoeuvreerbaarheid van deze schepen. Hier is in de voorstellen onvoldoende rekening mee gehouden. Werkschepen worden immers gemaakt om soms letterlijk 'op de vierkante meter' te opereren en beschikken daartoe over een geavanceerde besturing. Middels computers en een veelheid aan schroeven is het mogelijk om met een werkschip van 150m lengte (en groter) op een klein oppervlakte te manoeuvreren. De lengte- en breedtematen die genoemd worden in het wetsvoorstel zijn ook in deze laatste versie niet nader onderbouwd.

Bovenstaande aandachtspunten heeft de Vereniging van Waterbouwers eerder benoemd in de consultatieronde 'Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met flexibilisering van de loodsplicht' en de bijbehorende Memorie van toelichting.

Inhoudelijke opmerkingen Loodsplichtbesluit 2020 (AMVB inclusief Nota van Toelichting)

Artikel 1 Definities / definitie 'werkschip'

De definitie 'werkschip' is aangepast/herschreven ten opzichte van de definitie in de versie 2017.

In de laatste versie zijn de 'werkzaamheden' uit de definitie 'werkschip' gehaald en ondergebracht in artikel 3 lid 3 sub f (categorale vrijstelling): "werkzaamheden ten behoeve van onderhoud of ontwikkeling van de haveninfrastructuur of van scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied uitvoert of in het betreffende zeehavengebied vaart om in verband daarmee andere noodzakelijke activiteiten te verrichten."

De waterbouwers stellen dat de definitie 'werkschip' in de laatste versie ruimer en algemener is geworden en dat juist de specifieke werkzaamheden van een werkschip, een werkschip onderscheiden van een regulier zeeschip.

De waterbouwers vrezen dat de definitie 'werkschip' in de laatste versie meer onduidelijkheid geeft. Immers wanneer voert een zeeschip werkzaamheden uit en wanneer niet? Wat wordt dan verstaan onder werkzaamheden? Wanneer wordt een zeeschip dat werkzaamheden uitvoert een werkschip?

De Vereniging van Waterbouwers geeft dan ook de voorkeur voor de definitie van **werkschip** uit de AMVB versie 2017:

"zeeschip dat gebouwd en ingericht is voor het uitvoeren van werkzaamheden ten behoeve van onderhoud of ontwikkeling van de haveninfrastructuur of van scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied of een zeeschip dat ten behoeve van een dergelijk zeeschip direct aansluitende werkzaamheden verricht zoals de aan- of afvoer van grondstoffen of andere goederen."

Artikel 3 lid 3 sub f: Categorale vrijstelling werkschepen.

De Vereniging van Waterbouwers stelt dat ondanks diverse verzoeken en geleverde input de teksten van het Loodsplichtbesluit 2020 (AMvB) en Loodsplichtregeling 2020 (Ministeriele regeling) geen nadere onderbouwing geven van de vastgestelde afmetingen (Loa, B, D) voor werkschepen. De Waterbouwers stellen nogmaals dat hierdoor minder werkschepen gebruik kunnen maken van de categorale vrijstelling c.q. onder de categorale vrijstelling zullen vallen.

In de laatste versie van de AMVB is de categorale vrijstelling voor werkschepen niet alleen (meer) gekoppeld aan maximale afmetingen (Loa, B,D) maar ook aan vereisten m.b.t. de kapitein/1ste stuurman (naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures).

In de versie AMVB 2017 was de categorale vrijstelling gekoppeld aan maximale afmetingen. Samengevat: vrijstelling gekoppeld aan maximale afmetingen maar zo nodig ad hoc loodsplicht.

Nota van Toelichting versie 10 juli 2017, pag 23: "met deze nieuwe regelgeving hebben dergelijke schepen, derhalve kort samengevat, een vrijstelling tenzij er twijfel bestaat aan de geschiktheid. Alleen aan die schepen wordt een ad hoc loodsplicht opgelegd".

“Dit kan een incidentele loodsplicht zijn (bij slecht weer) of een meer structurele ad hoc-loodsplicht om bijvoorbeeld een onervaren kapitein meer bekend te maken met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures alvorens hij wel van de categorale vrijstelling gebruik kan maken.”

Kort samengevat: In de versie 2017 valt onder ad hoc loodsplicht de bevoegdheid van de Havenautoriteit om bijvoorbeeld een onervaren kapitein meer bekend te maken met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures.

Echter in de AMvB versie 2020 zijn niet alleen maximale afmetingen (Loa, B, D) van het werkschip maar ook vereisten m.b.t. de kapitein/1ste stuurman c.q. de geschiktheid onderdeel geworden van de categorale vrijstelling voor werkschepen.

Met andere woorden: de geschiktheid van de ad hoc-loodsplicht staat nu als extra eis opgenomen voor een categorale vrijstelling. De Vereniging van Waterbouwers stelt dat door deze wijziging er een verkapte PEC is opgenomen in de categorale vrijstelling voor werkschepen. Dit is voor de Waterbouwers een onaanvaardbare verzwaring van de loodsplicht.

De Waterbouwers stellen dat deze wijziging bovendien een onnodige verzwaring is nu ook bij de verzwaaarde categorale vrijstelling voor werkschepen het opleggen van ad hoc-loodsplicht o.g.v. art 15 AMvB blijft bestaan. Voornoemde wijziging zorgt er voor dat er een dubbele toetsing kan plaatsvinden hetgeen door de waterbouwers als een verzwaring van de loodsplicht voor werkschepen wordt gezien.

Daar komt bij dat de havenregio's hun beleid (naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures) pas gaan opstellen na inwerkingtreding van onderhavige wetswijzigingen. Voor de Waterbouwers is het dan ook niet duidelijk waar dit regionale beleid uit gaat bestaan.

In de waterbouwpraktijk staat niet het schip maar het werk c.q. het project centraal. Een werk c.q. project wordt gegund gekregen via een aanbestedingstraject. Inherent aan het gegund krijgen van een project zijn de strakke contractuele verplichtingen om binnen een bepaald tijdsbestek een project op te leveren op straffe van hoge contractuele boetes. De Vereniging van Waterbouwers stelt dan ook dat het kunnen anticiperen op het wel/niet vallen onder de categorale vrijstelling dan wel het in aanmerking komen voor een ontheffing van de loodsplicht essentieel is voor de waterbouw. In de huidige praktijk wordt hier door de havenautoriteiten op een pragmatische manier invulling aan gegeven. De Waterbouwers zien voornoemde pragmatische invulling niet terug in het wetsvoorstel LNS.

De Vereniging van Waterbouwers spreekt haar voorkeur uit voor de categorale vrijstelling zoals neergelegd in de versie AMVB 2017 waarbij de havenregio's bestaand beleid formaliseren aangaande de categorale vrijstelling en de ad hoc-loodsplicht. In het kader van duidelijkheid en anticipatie stelt de Vereniging van Waterbouwers dat dit beleid c.q. de voorwaarden voor werkschepen tegelijkertijd met het onderhavige wetsvoorstel zou moeten worden meegenomen.

Art. 13 AMVB: ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen

Op grond van artikel 13 lid 1 sub a tot en met c krijgt de bevoegde autoriteit voor een drietal neergelegde situaties een discretionaire bevoegdheid om een 'maatwerk' ontheffing te verlenen aan kapiteins of een eerste stuurman van werkschepen. Aan deze ontheffingen kunnen ook voorschriften en beperkingen verbonden worden welke worden neergelegd in beleid.

Echter ook artikel 13 van de laatste versie AMVB is herschreven alsook de bijbehorende Nota van Toelichting bij dit artikel. Kort samengevat: in artikel 13 lid 1 sub a, b en c staan de categorieën werkschepen anders omschreven en ontbreken in de Nota van Toelichting de concrete voorbeelden die de 3 ontheffings-categorieën verduidelijkten.

Anders dan in de vorige versie zijn de AMvB versie 2020 de vereisten aan de kapitein/1ste stuurman specifiek als voorwaarde opgenomen voor vrijstelling en voor ontheffing van de loodsplicht. Dit is een andere systematiek..

Nota van toelichting AMvB bij "2. 3 punt 2 Ontheffing voor andere werkschepen: geen PEC maar maatwerk".

"De maatwerkontheffing is derhalve niet alleen maatwerk wat betreft de werkzaamheden die worden verricht, maar ook gezien de ervaring die betrokkene meebrengt uit eerdere projecten waarbij hij betrokken was."

"De bevoegde autoriteit zal de bevoegdheid krijgen om een 'maatwerk' ontheffing te verlenen aan kapiteins of een eerste stuurman van dergelijke werkschepen. Het gaat hier om een discretionaire bevoegdheid van de bevoegde autoriteit. Een dergelijke ontheffing kan op verzoek van een kapitein of eerste stuurman alleen worden verleend indien dit met het oog op de veiligheid van de scheepvaart op de betreffende scheepvaartwegen verantwoord is (artikel 3 van de SvW). Aan deze ontheffingen kunnen ook voorschriften en beperkingen verbonden worden. Bijvoorbeeld....." .

Bedoelde voorschriften/beperkingen zullen worden uitgewerkt in regionaal beleid van de havenregio's.

"Een dergelijke ontheffing zal, in tegenstelling tot de PEC's die voor onbepaalde tijd worden afgegeven, voor de duur van de werkzaamheden of het project worden verleend."

De Vereniging van Waterbouwers stelt dat de zwaarte van de op te leggen voorschriften/beperkingen in verhouding zullen moeten staan tot de duur van een project. Dit om te voorkomen dat deze voorschriften/beperkingen een verkapte PEC verworden en zo een verzwaring van de loodsplicht voor werkschepen vormen.

Ook bij de ontheffing van de loodsplicht stelt de Vereniging dat de havenregio's hun beleid pas gaan opstellen na inwerkingtreding van onderhavige wetswijzigingen. Voor de Waterbouwers is het dan ook niet duidelijk waar dit regionale beleid uit gaat bestaan c.q. welke voorschriften/beperkingen er per havenregio zullen gaan worden opgelegd. Verwezen wordt naar hetgeen is gesteld onder categorale vrijstelling werkschepen namelijk dat in de waterbouwpraktijk niet het schip maar het project centraal staat.

De Vereniging van Waterbouwers merkt volledigheidshalve op dat ook bij een verleende ontheffing het opleggen van ad hoc-loodsplicht o.g.v. art 15 AMvB blijft bestaan. Verwezen wordt naar hetgeen is gesteld onder de categorale vrijstelling: onnodige dubbele toetsing leidt een verzwaring van de loodsplicht voor werkschepen.

De Vereniging van Waterbouwers spreekt met betrekking tot “ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen” dan ook haar voorkeur uit voor de tekst van de versie AMVB 2017 met bijbehorende toelichting waarbij de havenregio’s bestaand beleid aangaande ontheffingen en de ad hoc-loodsplicht formaliseren. In het kader van duidelijkheid en anticipatie zou voornoemd regionaal beleid van de verschillende havenregio’s tegelijkertijd met het onderhavige wetsvoorstel moeten worden meegenomen.

Artikel 15 Ad hoc-loodsplicht

De Vereniging van Waterbouwers stelt dat de ad hoc-loodsplicht voorziet in een discretionaire bevoegdheid voor de havenautoriteiten om in te kunnen ingrijpen indien de veiligheid in het geding komt.

Ook bij een categorale vrijstelling of ontheffingen van de loodsplicht blijft ten alle tijden de mogelijkheid bestaan voor werkschepen tot het opgelegd krijgen van ad hoc-loodsplicht.

Echter anders dan in de huidige praktijk en in de versie 2017 worden in de versie 2020 de vereisten aan de kapitein/1ste stuurman c.q. de geschiktheid nu expliciet opgenomen als voorwaarde voor categorale vrijstelling of ontheffing. De systematiek is gewijzigd op basis waarvan er een dubbele toetsing kan plaatsvinden.

De Vereniging van Waterbouwers ziet dit als een verkapte PEC voor werkschepen en als een onaanvaardbare verzwaring voor de loodsplicht voor werkschepen.

Inhoudelijke opmerkingen Loodsplichtregeling 2020 (ministeriële regeling wettekst inclusief toelichting)

Artikel S4 van de Ministeriële regeling behelst de vrijstelling van werkschepen in het zeehavengebied Scheldemonden. Dit artikel luidt als volgt:

“In het zeehavengebied Scheldemonden heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschip op:

- a. de scheepvaartwegen genoemd in artikel S1, onderdeel a en b, indien zij voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van de loodsplicht krachtens artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement;
- b. de scheepvaartwegen genoemd in artikel S1, onderdeel c tot en met f, met een lengte over alles tot en met 125 meter indien de werkzaamheden ten minste 12 werkdagen per jaar in beslag nemen.”

Zoals ook eerder aangegeven stelt de Vereniging van Waterbouwers dat de lengte-eis van Loa 125 meter aan de kleine kant is. Zeker in vergelijking met de lengte-eisen voor werkschepen in de andere zeehavenregio’s. De Vereniging van Waterbouwers mist wederom de onderbouwing hoe de lengte-eis van 125 meter tot stand is gekomen.

LNS heeft als uitgangspunten vereenvoudiging en harmonisatie. Echter voor de Zeehavenregio Scheldemonden gaat voor werkschepen een ander regime LNS gelden. De Vereniging van Waterbouwers betreuren dit voor de Nederlandse waterbouwbelangen.

In de toelichting op de ministeriele regeling staat onder “Hoofdstuk 5 Zeehavenregio Scheldemonden”:

“Voorgesteld wordt de vrijstelling voor werkschepen alleen van toepassing te laten zijn, indien men bekend is in deze regio en ervaring heeft met werkzaamheden in dit gebied. Voorgesteld wordt daarom om dit in te vullen met het criterium dat met het betreffende werkschip ten minste op 12 werkdagen per jaar werkzaamheden worden verricht. Aanleiding hiervoor zijn de in het verleden opgedane slechte ervaringen met baggeraars die onbekend waren in dit gebied en voor de kust suppleties hebben uitgevoerd.”

De huidige versie is herschreven want in de versie 2017 stond in de laatste zin ‘buitenlandse baggeraars’.

De Vereniging van Waterbouwers heeft eerder aangegeven de laatste regel onaanvaardbaar te vinden en doen dat met betrekking van de herschreven laatste regel in de versie 2020 weer.

De Vereniging van Waterbouwers vinden het per definitie onaanvaardbaar dat er in een toelichting op Nederlandse wetgeving wordt gesproken over ‘slechte ervaringen met baggeraars’.

De Vereniging van Waterbouwers is in het geheel niet bekend met gesuggereerde incidenten die deze toelichting zouden rechtvaardigen. Deze toelichting is ongefundeerd en zet ten onrechte de waterbouwbranche weg als ‘slecht’. De Vereniging van Waterbouwers stellen vervolgens dat deze toelichting geheel voorbij gaat aan eventuele contractuele consequenties welke kunnen voortvloeien uit een dergelijke toelichting op Nederlandse wetgeving.

De Vereniging van Waterbouwers stelt dan ook dat voornoemde laatste regel in zijn geheel verwijderd dient te worden uit de toelichting op de Loodsplichtregeling 2020 (ministeriele regeling).