



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v.: mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

**Nederlandse
Loodsencorporatie**

*Ingesteld bij wet van 7 juli 1988
(Stb. 353)*

Berghaven 16
3151 HB Hoek van Holland
Postbus 830
3000 AV Rotterdam
Tel.: +31 (0)88 900 25 00
Internet: <http://www.loodswezen.nl>
E-mail: info@loodswezen.nl

Ons kenmerk: NLC/NH/5342 Behandeld door: N.C. Hereman
Datum: 13 september 2018 Doorkiesnummer: 088 - 900 3010
Onderwerp: **Reactie concept-Loodsplichtbesluit 2020 en Loodsplichtregeling 2020**

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Deze brief bevat de gezamenlijk reactie van de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie en van de regionale loodsencorporaties Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden op de concept-AmvB en -regeling, Loodsplichtbesluit 2020 en Loodsplichtregeling 2020 zoals deze door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op 13 juni 2018 ter consultatie zijn voorgelegd.

In algemene zin concluderen wij dat de huidige voorstellen in de internetconsultatie zowel positieve als minder positieve aspecten bevat. Onze opmerkingen ten aanzien daarvan brengen wij in deze brief naar voren. In de bijlage zijn de suggesties voor tekstuele, dan wel wetstechnische wijzigingen artikelsgewijs opgenomen. Deze worden in deze brief niet herhaald, maar waar nodig wordt op deze plaats volstaan met een verwijzing daarnaar.

Daar waar in deze reactie wordt gesproken over het Loodswezen, worden de vijf bovengenoemde corporaties bedoeld namens wie deze reactie wordt ingezonden.

1. Inleiding

Loodsplicht is een publiekrechtelijk ordeningsinstrument ten behoeve van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Nederlandse havens. Loodsplicht is niet enkel een instrument om de veilige havenaanloop te borgen voor een individueel schip. Het is nadrukkelijk ook een belangrijk instrument binnen het samenspel van verkeersdeelnemers onderling om de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in veelal drukke en complexe zeehavengebieden te bevorderen. Het Loodswezen heeft vanuit de hierboven omschreven ordeningsbehoefte het ontwerp-AMvB en ontwerp-regeling bestudeerd en in deze consultatie becommentarieerd. Het Loodswezen meent op deze manier een zorgvuldige bijdrage te leveren om te komen tot een loodsplichtregime, wat aan de huidige ordening van het scheepvaartverkeer en het bijbehorende veiligheidsniveau niets af doet.

In de discussie over loodsplicht is, mede gezien uit het oogpunt van deze ordening, het Loodswezen van mening dat het uitgangspunt is dat de kapitein van ieder zeeschip dat een Nederlandse haven aandoet, voor raad en advies over de te voeren navigatie wordt bijgestaan door een daartoe bevoegde registerloods. Immers de meeste kapiteins die de Nederlandse havens aandoen, zijn niet bekend met het gebied en het daarbij behorende afwisselende scheepvaartverkeersbeeld. De loods daarentegen is wel bekend met het gebied en het scheepvaartverkeersbeeld en vervult daarbij veelal ook de rol van verkeersdeelnemer. Loodsen communiceren daarbij richting derden en fungeren zodoende als verbindende schakel richting andere nautische dienstverleners, publieke entiteiten en de overige scheepvaart.

Bij het verlenen van vrijstelling op de loodsplicht dient steeds de vraag te worden beantwoord of en onder welke voorwaarden zowel het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer als de veiligheid van de

gebruikers van de scheepvaartwegen en de bewoners van de omringende delta, gewaarborgd kunnen blijven. Het is niet aan het Loodswezen om deze vraag te beantwoorden. Deze taak en de verantwoordelijkheid daarvoor is exclusief voorbehouden aan de bevoegde autoriteiten. Onderstaande opmerkingen en zorgpunten dienen dan ook in dit licht te worden gezien.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Werkschepen

De definitie van een werkschip is in het voorliggende concept dermate ruim omschreven dat daar nagevoeg alle schepen onder zouden kunnen vallen. De beperking dat deze werkschepen gebruikt dienen te worden voor onderhoud of ontwikkeling van de haveninfrastructuur of van de scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied is bovendien versnipperd neergelegd over meerdere artikelen, hetgeen de duidelijkheid niet ten goede komt. De huidige formulering lijkt in zich te houden dat ook zeeschepen die (voor een deel) lading ten behoeve van een werkschip komen lossen in een zeehaven, ook onder de definitie van werkschip vallen. Daarmee zouden zij in plaats van regulier loodsplichtig, onbedoeld categoriaal vrijgesteld zijn.

Een categorale vrijstelling van werkschepen tot veelal de bovenmaatsheidsgrens van bepaalde vaarwegen binnen het desbetreffende zeehavengebied, zonder enige voorafgaande toetsing van kennis, kunde en ervaringseisen van de betreffende kapitein of eerste stuurman, strookt niet met het systeem van een PEC. Vanuit het perspectief van een veilige en vlotte doorstroom van het gehele scheepvaartverkeer is dat, zonder een nadere onderbouwing van de keuze daartoe, op zijn minst opmerkelijk te noemen.

In de nu voorliggende concepten wordt aan de bevoegde autoriteiten beoordelingsruimte gegeven om voor elke situatie maatwerk te kunnen leveren en (lokale) beleidsregels en kenniseisen vast te stellen voor situaties waarin een kapitein of eerste stuurman niet bekend is met het vaargebied. Op zich is dat een mooi uitgangspunt, maar heeft als risico in zich dat rechtsongelijkheid tussen de verschillende zeehavengebieden en binnen dezelfde categorieën van schepen ontstaat. Belangrijker nog is dat voor andere vaarweggebruikers lang niet altijd duidelijk is welke schepen zijn aangemerkt als werkschip en welke kennis, kunde en ervaring zij mogen verwachten van de kapitein of eerste stuurman die aan boord van dat passerende schip als verkeersdeelnemer optreedt.

Een oplossing zou gevonden kunnen worden in het opnemen van een PEC of ontheffingsmogelijkheid voor werkschepen boven de algemene categorale vrijstellingsgrens van het betreffende zeehavengebied. Dan kan altijd voorafgaande (eenduidige) toetsing van kennis, kunde en ervaring van kapitein en/of stuurman plaatsvinden alvorens deze schepen in het totale verkeersbeeld moeten acteren, waarmee de bevoegde autoriteiten al aan de voorkant zekerheid hebben dat de veiligheid en het vlotte verloop van het gehele scheepvaartverkeer geborgd kan worden.

2.2. PEC's

Het loodsen van zeeschepen in de diverse zeehavenregio's en zeehavengebieden is een ervaringsberoep, waar een intensieve opleiding aan voorafgaat en kennis en kunde voortdurend op peil wordt gehouden middels scholing en vaarfrequentie. De condities waaronder het navigeren en manoeuvreren plaatsvindt, kunnen van dag tot dag verschillen, waardoor alleen de regelmaat waaronder een zeehavengebied wordt aangedaan, ervoor kan zorgen dat verkeersdeelnemers zijn voorbereid op de uitdagingen die hen te wachten staan. Dat in de PEC-structuur alleen vrijstellingen worden verleend aan de combinatie van een kapitein of eerste stuurman, een schip en een bepaald vaargebied beschouwen wij als een waardevolle verbetering. Uit ervaring weten wij dat de huidige frequentie eis van 18 calls een acceptabel veiligheidsniveau met zich meebrengt. Nog altijd is niet duidelijk gemaakt waarop het verlagen van de frequentie eis in de voorliggende voorstellen naar 12, 6 of zelfs 3 calls per jaar is gebaseerd en hoe zich dat verhoudt tot een acceptabel veiligheidsniveau. Versoepeling van de loodsplicht door de frequentie-eis te verlagen, gelijksoortigheid los te laten en PEC-gebieden te vergroten, zonder dat inzichtelijk gemaakt wordt of dit wenselijk is vanuit het oogpunt van veilig en vlot scheepvaartverkeer, houdt het risico in zich van ongeordende situaties die ten koste gaan van de veiligheid.

Aantal zeeschepen

Door de voorgestelde mogelijkheid om per zeehavengebied vier compleet verschillende schepen te categoriseren in dezelfde PEC-klasse, wordt voorbij gegaan aan de specifieke combinatie van een bepaalde kapitein, een bepaald schip en een bepaald vaartraject. De sterk uiteenlopende impact op het totale verkeersbeeld van schepen met dermate afwijkende afmetingen en manoeuvreereigenschappen valt niet te onderschatten. Het huidige wettelijke kader voorziet niet voor niets in de eis dat sprake moet zijn van

gelijksortigheid (naar het oordeel van de bevoegde autoriteit) op de aspecten scheepstype, hoofdafmetingen, bruginrichting en -uitrusting en manoeuvreerbaarheid alvorens een schip kan worden bijgeschreven op een verklaring van vrijstelling.

Pseudo loodsdienst

Door per zeehavengebied vier zeeschepen per PEC te kunnen bijschrijven, wordt tevens de mogelijkheid gefaciliteerd van een pseudo loodsdienst. Weliswaar dient een PEC-houder in dienstverband werkzaam te zijn of tenminste 24 uur te zijn aangemonsterd op het betreffende schip en in een haven voorafgaande of volgend aangemonsterd te zijn geweest of blijven om gebruik te mogen maken van zijn PEC, maar zonder verdergaande inperkingen zouden hier ook Franse, Engelse, Duitse en Nederlandse Noordzeeloodsen onder kunnen vallen en zou daarmee een pseudo loodsdienst kunnen worden gecreëerd. Eerder is door de minister al expliciet aangegeven dat een dergelijke mogelijkheid niet wordt beoogd.

Het ontbreekt de bevoegde autoriteit in het voorliggende voorstel aan middelen om grenzen te stellen aan ongewenste combinaties (aantal zeeschepen/verschillende trajecten) middels bijvoorbeeld een 'anti-cumulatie beding' of een andere beperkingsmogelijkheid om te voorkomen dat een houder van een PEC structureel loodsdiensten gaat verrichten ten behoeve van derden. Net als in de huidige systematiek voor verklaringhouders geldt, zou ook de verplichting tot melding van wijziging van werkgever de bevoegde autoriteit al meer inzicht geven. De bevoegde autoriteit zou, sterker dan nu omschreven door het woordje "kan", gebruik moeten kunnen maken van zijn discretionaire bevoegdheid om in het specifieke geval te beslissen over bijschrijving van schepen op een PEC.

2.3. Kennis & Kunde

Afgetoetste theoretische en praktische kennis en kunde op alle vlakken zouden het uitgangspunt moeten vormen bij het afgeven van iedere PEC. Het navigeren en manoeuvreren van een zeeschip op de Nederlandse scheepvaartwegen vereist deze kennis en kunde. Echter, voor het behalen van een PEC-A dienen volgens het voorstel slechts alleen de modules 1, 2 en 3 te worden behaald. Een dergelijke PEC met een frequentie-eis van slechts 3 calls per jaar wordt voorgesteld voor de kleinere schepen. Met alleen theoretische kennis van scheepvaartreglementen kan niet worden voorzien in borging van de praktische regionale toepassing daarvan. Het ontbreken van een beoordeling van praktische en theoretische kennis over lokale regelgeving, -communicatie, regionale topografie, navigatie en kennis van de havenbeheersverordening bij deze PEC-A brengt een afbreukrisico op het veiligheidsniveau met zich mee en ontnemt de bevoegde autoriteit het preventieve middel van toetsen om zodoende het huidige veiligheidsniveau te kunnen waarborgen. Ten aanzien van de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers is een minimale kennis vereist van het gebied en de communicatieprocedures en zou ten aanzien van iedere PEC-houder - dus ook bij een PEC-A - sprake moeten zijn van module 1 tot en met 5.

Voor de te behalen PEC's op de trajecten over de Eems is het onbegrijpelijk dat module 2 niet op z'n minst passieve kennis van de Duitse taal bevat. Duits is daar immers de primair gesproken taal. Ook de Duitse overheid stelt voor vrijstellingen/ontheffingen een redelijke kennis van de Duitse taal als uitdrukkelijke voorwaarde. Onder passieve kennis zou ons inziens op zijn minst moeten worden begrepen dat een PEC-houder regelmatig voorkomende uitdrukkingen in het Duits (Eems) of Nederlands kan begrijpen welke verband houden met de navigatie en de interactie met het overige scheepvaartverkeer, waaronder zich veel binnenvaart en pleziervaart bevindt. Passieve taalkennis van het Duits (Eems) of Nederlands is essentieel om te komen tot korte en bondige communicatie, tijdige passeerafspraken van schepen onderling en daarmee tot een voorspelbaar verkeersbeeld voor alle verkeersdeelnemers op deze scheepvaartwegen in de regio Noord.

Sleepbootgebruik

Uit de voorliggende concept teksten blijkt dat in module 4 aan sleepbootprocedures aandacht zal worden besteed, maar dat dit met name bedoeld is om de houders van een PEC te wijzen op de risico's aan het gebruik van sleepboten. Een opleiding in het gebruik van sleepboten voor andere PEC-houders die van een sleepboot gebruik willen maken, wordt vanuit kosten oogpunt niet opportuun geacht. Voldoende kennis, kunde en regelmatig bijgehouden ervaring is echter bij het gebruik van sleepboten een absolute must ter bescherming van de kwetsbaardere dienstverleners in de haven zoals de roeiers en de sleepers. Het is maar zeer de vraag of dit bij PEC-houders, die slechts zelden gebruik maken van een sleepboot en dan vaak ook nog onder zware hydro-meteo omstandigheden, aanwezig is.

2.4. Handhaven frequentie-eis

Een frequentie-eis is een belangrijke onderdeel van een PEC. Het opdoen en bijhouden van ervaring door PEC-houders door regelmatig in een zeehavengebied te acteren is cruciaal om het veiligheidsniveau in havens niet te ondergraven. Bij het niet behalen van de vereiste frequentie wordt voorgesteld dat een PEC door de bevoegde autoriteit kan worden ingetrokken, waarna deze vervolgens weer geldig kan worden gemaakt door middel van het maken van een aantal instructie- of examenreizen. Om voor deze mogelijkheid in aanmerking te komen, dient in het voorafgaande jaar tenminste wel aan de helft van de vereiste frequentie te zijn voldaan. Ten aanzien hiervan stellen wij dat een wettelijke norm, die in de praktijk slechts voor de helft gehaald dient te worden, geen enkele waarde heeft. Dat is wetgeving met een ingebakken gedoogconstructie. Onduidelijk is ook hoe gehandeld moet worden als dit meerdere jaren achter elkaar het geval is. Met name bij het behalen van de frequentie-eis zou stringente handhaving het uitgangspunt moeten zijn. De informatie over in welke mate door PEC-houders aan de vereiste frequentie is voldaan zou mede vanuit dat oogpunt een onderdeel moeten vormen van de jaarlijkse rapportageverplichting aan de minister.

2.5. Experimenteerartikel

Een experimenteerbasis zou alleen opgenomen moeten worden indien op het desbetreffende wetgevingsterrein de verwachting bestaat dat zinvolle experimenten mogelijk zijn. In de voorstellen wordt ruimte voor experimenten onderbouwd vanuit de gedachte dat er ruimte zou moeten zijn om te onderzoeken of op termijn verdere versoepeling van de loodsplichtwetgeving mogelijk is. Bijvoorbeeld voor bepaalde schepen, in een havengebied of een bepaald deel daarvan, al dan niet met gebruikmaking van nieuwe technieken.

Zoals al eerder gesteld, ontbreekt bij het huidige voornemen ter versoepeling van de loodsplicht iedere vorm van onderzoek of een nadere veiligheidsanalyse. De nu voorgestelde versoepelingen zijn nog niet van kracht, laat staan dat de effecten daarvan al gemonitord en geëvalueerd zijn. Desalniettemin wordt al wel de basis voor verdere versoepeling gelegd door middel van experimenten. Het streven naar vermindering van de toepassing van het instrument loodsplicht bij (met name kleinere) zeeschepen houdt zich in de praktijk slecht met de schaalvergroting die plaatsvindt in de zeescheepvaart. Grote schepen die onder vaak marginale omstandigheden een haven aanlopen, moeten zich kunnen begeven in een verkeersbeeld met betrouwbare en ter zake kundige verkeersdeelnemers op de schepen in hun omgeving. Loodsplicht is daarin een belangrijk orderingsinstrument, niet alleen richting grote schepen maar juist ook richting kleinere en kwetsbaardere schepen.

Het in de toelichting genoemde overlegplatform om van gedachten te wisselen over zaken die betrekking hebben op loodsplicht en veiligheid op de Nederlandse scheepvaartwegen achten wij een waardevolle toevoeging. Als medevaarweggebruikers zien wij een belangrijke rol weggelegd voor een platform van alle betrokkenen voor evaluatie van alles wat te maken heeft met PEC's. Wij pleiten ervoor om in het geval gebruik gemaakt zou worden van de experimenteerbepaling, tenminste alle betrokken stakeholders voorafgaand te consulteren en te voorzien in een expliciete verwijzing naar de te dienen belangen van artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet. Ten aanzien van de zeehavenregio Noord-Nederland zal in ieder geval ook de Duitse overheid dienen te gelden als een van de te consulteren partijen.

2.6. Breedte criterium Eems

Wij merken op dat in de toezegging aan de Tweede Kamer (brief 14 juni 2010) over de loodsplichtbreedtegrens de minister heeft aangegeven dat het uit een oogpunt van goed nabuurschap van belang is om hierover in overleg te treden met de Duitse overheid. De toezegging om de breedtenorm van 13 meter te schrappen is gedaan onder de voorwaarden dat Duitsland akkoord kan gaan en de omzetgevolgen beperkt zullen zijn¹.

Van de eerste voorwaarde hebben wij nog geen signaal ontvangen.

Van de tweede voorwaarde is evident geen sprake als de omzetgevolgen een kwart van de loodsgeldinkomsten in de regio Noord betreffen. De rekening voor de verslechtering van de kostendekkendheid van die regio komt daardoor op het bord te liggen van de overige gebruikers van loodsdiensten in de regio en de overige zeehavengebieden.

¹ Toezegging AO 21 april 2010: loodsplichtbreedtegrens en wadvaarders

Welke nautische veiligheidsanalyse overigens aan de overwegingen om het breedtecriterium te verruimen ten grondslag ligt, is ons niet bekend. De nieuwe breedtegrens van 16 meter lijkt wel heel arbitrair te zijn gekozen. Waarom de breedte van een sleepbak als de Wagenborg Barge maatgevend zou moeten zijn voor afbakening van de inzet van een nautisch veiligheidsinstrument als de loodsplicht, is volstrekt onbegrijpelijk.

Daarnaast achten wij het anno 2018 bijna onvoorstelbaar dat op een door twee landen gedeelde rivier geen eenduidige kijk op veiligheid en een daaruit voortvloeiend gelijkloend loodsplichtregime nagestreefd zou worden. Een succesvol voorbeeld van eenduidig beleid in een internationaal grensgebied is te vinden op de rivier de Schelde. De Gezamenlijke Nautische Autoriteit geeft daar invulling aan een gezamenlijk vastgesteld veiligheidsbeleid onder toezicht van een Permanente Commissie bestaande uit Vlaamse en Nederlandse Commissarissen. Bij een brede discussie over een nieuwe regionale invulling van de loodsplicht, de nautische veiligheid en de wijze waarop de vaarweggebruikers gebruik maken van de scheepvaartwegen binnen het gebied, zien wij het als een gemis dat er geen rol is weggelegd voor een reeds bestaande commissie (de Eemscommissie), die betrokken is bij de nautische veiligheid op de Eems. Mede vanuit een oogpunt van goed nabuurschap (artikel 48 Eems Dollard verdrag) ligt het voor de hand om op een gedeelde rivier, met gedeelde belangen, samen met Duitsland te komen tot een gezamenlijk gedragen visie op nautische veiligheid en de inzet van het instrument loodsplicht daarbij.

Het aparte loodsplichtregime voor Carriers (i.v.m. windgevoeligheid) op het traject Westereems-Borkum is verdwenen. Het bevreemdt ons ten zeerste dat iedere nadere onderbouwing of motivatie welke ten grondslag ligt aan de voorgenomen wijziging van de categorale vrijstelling ontbreekt.

2.7 Zeehavenregio Scheldemonden

In artikel S6 van de concept-Loodsplichtregeling 2020 wordt de vrijstelling van loodsplicht geregeld met een PEC kleine zeeschepen op de scheepvaartwegen genoemd in artikel S1, onderdeel c. t/m f., ofwel op de volgende loodsplichtige scheepvaartwegen in de zeehavenregio Scheldemonden: de Oosterschelde, het Keeten, het Mastgat, het Zijpe en de Krammer bezuiden de Krammersluizen met inbegrip van de hieraan gelegen havens, het Kanaal door Walcheren met inbegrip van het Verbrede Arnekanaal tot de spoorbrug met inbegrip van de hieraan gelegen havens, het Kanaal door Zuid-Beveland met inbegrip van de hieraan gelegen havens en het Veerse Meer met inbegrip van de hieraan gelegen havens.

Geconstateerd wordt dat met de introductie van genoemd artikel S6 de zeehavenregio Scheldemonden wordt opgedeeld en dat aldaar onder de Nederlandse wetgeving twee verschillende loodsplichtregimes gaan gelden.

Zowel door de Havenmeester Westerschelde als door de Regionale werkgroep loodsplicht nieuwe stijl (waarin de Regionale loodsencorporatie Scheldemonden zitting had) is telkens in de landelijke werkgroep ingebracht én geadviseerd om één loodsplichtregiem te handhaven voor de gehele zeehavenregio Scheldemonden (dus zowel voor de scheepvaartwegen waar het Scheldereglement van toepassing is, als voor de scheepvaartwegen die *direct of indirect aansluiten* op de scheepvaartwegen waar het Scheldereglement van toepassing is. Met deze laatste wordt bedoeld op de scheepvaartwegen genoemd in artikel S1, onderdeel a. en b. (directe aansluiting) en de onderdelen c. t/m f. (indirecte aansluiting).

De reden waarom wij verschillende loodsplichtregimes in één zeehavenregio ongewenst achten, is gelegen in het feit dat de scheepvaartwegen die direct of indirect aansluiten op de scheepvaartwegen waarop het Scheldereglement van toepassing is, nagenoeg uitsluitend via de loodsplichtige scheepvaartwegen waarop het Scheldereglement van toepassing is bereikt of verlaten zullen worden. Naast de scheepvaartwegen die *direct* aansluiten op de scheepvaartwegen waar het Scheldereglement geldt, is het derhalve ook voor de scheepvaartwegen die *indirect* aansluiten op de scheepvaartwegen waarop het Scheldereglement van toepassing is ons inziens logisch dat de eisen die daarvoor gelden identiek zijn (zie de toelichting op pag. 45, 3^e alinea).

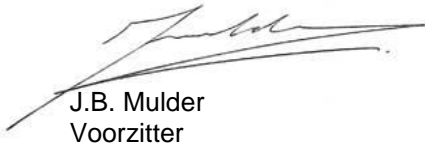
Om die reden hebben wij bedenkingen tegen de gemaakte 'knip' in de concept-Loodsplichtregeling 2020 tussen enerzijds de scheepvaartwegen in de zeehavenregio Scheldemonden die *direct* aansluiten aan de loodsplichtige scheepvaartwegen waar het Scheldereglement van toepassing is (artikel S6, de onderdelen a. en b.) en anderzijds de overige scheepvaartwegen in de Provincie Zeeland (artikel S6, de onderdelen c. t/m f.).

3. Tot slot

Wij willen graag nogmaals benadrukken dat de loodsenorganisaties, de voorstellen alleen hebben beoordeeld vanuit veiligheidsbelangen en verzoeken u dit mee te laten wegen in uw beoordeling van de verschillende reacties in deze consultatie.

Vanzelfsprekend zijn wij te allen tijde bereid om onze bevindingen nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Namens de algemene raad



J.B. Mulder
Voorzitter

Bijlage 1: Artikelsgewijze bevindingen bij het Loodsplichtbesluit 2020 en de Loodsplichtregeling 2020

A. Artikelsgewijze opmerkingen bij Loodsplichtbesluit 2020 (AMvB)

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Werkship: Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1.

Hoofdstuk 2 Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Artikel 3 Categorale vrijstelling loodsplicht

- Lid 2: Deze bepaling sluit niet aan bij artikel 1, vijfde lid, onder b Svw: zeeschip: een samenstel van zeeschepen of van een of meer zeeschepen met een of meer andere schepen of andere vaartuigen, waarvan ten minste één schip deel uitmaakt dat ter voortbeweging gebruik maakt van een of meer van zijn motoren en dat dient voor het voortbewegen of sturen van het samenstel.
- Lid 3 onder f: naar de mening van de bevoegde autoriteit vervangen door: “naar het oordeel van”.

Hoofdstuk 3 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC

Artikel 4 Algemene bepalingen betreffende PEC's

- Lid 3: Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.2.
- Lid 4: Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.2.
- Lid 6: In afwijking van het tweede lid, kan een PEC ook betrekking hebben op een heel zeehavengebied of een gedeelte daarvan. Geldt dat voor alle PEC categorieën?

Artikel 5 Bepalingen in verband met het op aanvraag verlenen van een PEC

Lid 2: Zie algemene opmerkingen brief onder 2.3. “kennis en kunde” en “Sleepbootgebruik”.

Artikel 7 Opleiding en examinering van modules door de regionale loodsencorporaties

- Wanneer de opleidingen en examens voor de modules 1 en 2 ook door andere, door de bevoegde autoriteit te bepalen opleidingsinstituten kunnen worden verzorgd, zouden de bepalingen van artikel 7, lid 1 tot en met 5 en 7 (uitvoeren taken, opstellen examenreglement) voor zover deze betrekking hebben op de opleiding en examinering van de modules 1 en 2 eveneens van toepassing moeten zijn op een andere, door de bevoegde autoriteit te bepalen opleidingsinstituut als bedoeld in artikel 6, eerste lid.
- De Nota van Toelichting refereert aan de beroepsmogelijkheid tegen besluiten van de voorzitter van de examencommissie voor de verklaringhoudersexamens; “Dit beroep was mogelijk bij de door de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie ingestelde commissie van beroep ten behoeve van de opleiding van registerloodsen (zie artikelen 32 tot en met 34 Bvh)”. De opleiding tot registerloods heeft geen commissie ingesteld, maar voorziet in een bezwaar- en beroepsprocedure bij de rechter. Indien de wetwijziging niet gaat plaatsvinden zullen de huidige artikelen gewijzigd moeten worden of er moet een artikel in de lw opgenomen worden die de grondslag vormt voor de algemene raad om een commissie in te stellen dan wel direct het tuchtcollege deze rol toe te bedelen.

Artikel 8 Bepalingen die aan een PEC verbonden kunnen worden

- Onder d: Vervangen door: “d. er mag alleen gebruik van worden gemaakt indien de houder van een PEC, bij gebruik van sleepboten op bij ministeriele regeling te bepalen trajecten, in het bezit is van een sleepbootcoördinatiecertificaat ten behoeve van een veilige sleepbootassistentie.” Zie ook algemene opmerkingen brief onder 2.3 “Sleepbootgebruik”.
- Onder e: Toevoegen: “nadat daartoe een of meer reizen met gebruikmaking van de diensten van een registerloods zijn gemaakt.”

Artikel 9 Voorschriften met betrekking tot het gebruik van een PEC

- Lid 1: Deze zin loopt tekstueel niet.
- Lid 2 onder b: toevoegen: “en voorziet in een tweemans brugbezetting.” Schepen met een loods aan boord zijn per definitie onderweg met een tweemans of meer brugbezetting (zie ook verplichtingen van de kapitein, artikel 19, tweede lid onder d). Onduidelijk is waarom ten aanzien PEC-houders deze eisen niet gesteld worden. Ter bescherming van een PEC-houder die binnen de nauwe en drukke vaarwateren in de havengebieden en daarbij optredende sterk uiteenlopende hydro/meteo-omstandigheden alleen op de brug als verkeersdeelnemer moet optreden, zou het goed zijn soortgelijke eisen op te nemen

in dit artikel. Dat dergelijke eisen niet ongebruikelijk zijn, blijkt ook wel uit bijv. artikel 1.09, vierde lid en artikel 6.32, eerste lid BPR.

Artikel 10 Overige voorschriften voor de houder van een PEC

Lid 4: Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.4.

Artikel 11 Toezicht op de houder van een PEC

- Lid 2, onder a: Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.4.
- In de artikelsgewijze toelichting wordt ten onrechte gesuggereerd dat in artikel 6, tweede lid van het Besluit verklaringhouders SvW (hierna: Bvh) vergelijkbare bepalingen zijn opgenomen. Dat is het geval ten aanzien van het tweede lid, onderdeel b. t/m e., maar niet voor onderdeel a.. In het huidige artikel 6, eerste lid onder e. van het Bvh staat het niet voldoen aan de frequentie-eis genoemd als een omstandigheid op grond waarvan de verklaring (PEC) van rechtswege zijn geldigheid verliest. Op basis van het derde lid van het Bvh is de houder vervolgens verplicht de verklaring na verlies van geldigheid of na intrekking onverwijld te doen toekomen aan de regionale autoriteit. Artikel 3, derde lid van het Bvh geeft vervolgens aan hoe de verklaring weer geldig kan worden gemaakt. Uitgangspunt is dat bij het niet voldoen aan de frequentie-eis de verklaring van rechtswege vervalt, het is geen discretionaire bevoegdheid van een bevoegde autoriteit en derhalve is het gebruik van het woord 'kan' in artikel 11, tweede lid, onder a. ons inziens onjuist. In combinatie met het ontbreken van een rapportageverplichting door bevoegde autoriteiten richting minister (artikel 12, lid 3 onder e) met betrekking tot de mate waarin aan de vereiste frequentie-eis is voldaan, roept deze 'kan-bepaling' grote vragen op als het gaat om handhaving van de frequentie-eis en de daarmee samenhangende kundigheid en ervaring van PEC-houders.

Artikel 12 Taken en bevoegdheden van de regionale autoriteit

- Lid 1, onder b: "de zeehavengebied" vervangen door: het zeehavengebied.
- Lid 3, onder f: Nog ontbrekend in de opsomming van jaarlijkse informatie aan de minister is de informatie in welke mate in enig (kalender)jaar door een PEC-houder aan de vereiste frequentie is voldaan. De suggestie is om dit toe te voegen in dit artikellid onder letter f. als punt 6.
- Lid 3, onder e, nummer 4: Bestaat er enige eenduidigheid over welke informatie over incidenten wordt gerapporteerd? Is dat de vanuit de bestaande SOS database? Wie controleert de juistheid van de meldingen? Hoe verhoudt zich dit tot bijvoorbeeld artikel 10, vijfde lid?
- In de NvT is opgenomen dat de regionale autoriteit met enige regelmaat rond de tafel gaat met loodsen, belanghebbende, reders, personen die over expertise beschikken om over gedachten wisselen aangaande loodsplicht en veiligheid. De NLc onderstreept het belang van dergelijke terugkerende overleggen en zou graag zien dat aan dit – nu nog vrijblijvende – platform meer eenduidigheid, vorm en inhoud wordt gegeven door dit als taak van de regionale autoriteit toe te voegen in artikel 12.

Hoofdstuk 4 Ontheffing van de loodsplicht

Artikel 13 Ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen

- Zie ook algemene opmerkingen in brief onder 2.1.
- Lid 1, onder a: zinsnede "dat langer is dan de op grond van in dat onderdeel voor het zeehavengebied of aangeduide scheepvaartwegen vastgestelde maximale lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang" vervangen door: dat langer is dan de bij ministeriële regeling voor het zeehavengebied of een gedeelte daarvan vastgestelde maximale lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang. Hierdoor sluit de tekst aan bij de tekst van artikel 3, derde lid onder f.

Artikel 14 Ontheffing van de loodsplicht in overige gevallen

Uit het artikel en de artikelsgewijze toelichting kan worden opgemaakt dat ontheffing alleen verleend wordt indien de kapitein of eerste stuurman naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures. Gelet op het meer structurele karakter van de ontheffingsmogelijkheid voor onder meer OSV-schepen zou conform het bepaalde in artikel 13, derde lid hier aan het derde lid moeten worden toegevoegd: "*Deze kunnen onder andere betrekking hebben op het met goed gevolg afgerond hebben van een of meer modules of het voldoen aan een frequentie-eis.*"

Hoofdstuk 5 ad-hoc-loodsplicht

Artikel 16 Gebruik van meer dan een loods of loodsen op afstand

Zinsnede "of gebruik maken van adviezen van een loods gegeven vanaf de wal" vervangen door: of, voor zover de registerloods zijn functie niet aan boord van het te loodsen schip kan uitoefenen, gebruik te maken van adviezen van een loods gegeven vanaf een ander schip of vanaf de wal.

(+ overeenkomstige aanpassing in de artikelsgewijze toelichting van de NvT).

'Loodsdienst' slaat op de totale loodsdiensverlening naar de gehele scheepvaart, de voorgestelde tekst sluit aan bij de functie-uitoefening zoals verwoord in artikel 2 van de Loodsenwet.

Hoofdstuk 6 Ruimte voor experimenten

Artikel 18 Experimenteerbepaling

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.5.
- In de NvT wordt in paragraaf 2.4 op p.26 aangegeven dat "*Bij gelegenheid van een wijziging van de Loodsenwet¹ zal worden onderzocht of ook in die wetgeving een experimenteerbepaling moet worden opgenomen.*" Deze toelichting gaat verder dan de uitleg over de voorliggende AMVB. Logischerwijze zal dit toch een punt van evaluatie moeten zijn in het kader van de wijziging van de Loodsenwet. Echter uit geen enkele uitgevoerde evaluatie van de Loodsenwet is naar voren gekomen dat hier behoefte aan is.

Hoofdstuk 7 Verplichtingen van de kapitein die gebruik maakt van de diensten van een loods

Artikel 19 Verplichtingen van de kapitein

- Lid 2, onder a: vervangen door een tekst die beter aansluit bij de huidige tekst en werkwijze van artikel 9 Lpb '95: "de bij ministeriële regeling in overeenstemming met de regionale loodsencorporatie vast te stellen regels bij het in de regio desbetreffende samenwerkingsverband van registerloodsen."
- Lid 2, onder f: verzocht wordt om de huidige omschrijving van artikel 17, eerste lid van het Loodsplichtbesluit 1995 te continueren: 'specifieke loodskennis voor de betreffende scheepvaartwegen'

Hoofdstuk 8 Slotbepalingen

Artikel 21 Overgangsbepaling in verband met opheffen Register loodsplicht kleine zeeschepen

Lid 1: de in dit artikellid genoemde frequentie (éénmaal in de jaren 2017 en 2018) achten wij in het kader van de veiligheid van het scheepvaartverkeer en het behouden van de ervaring en bekendheid met de lokale omstandigheden te laag. Ter vergelijking: In de memorie van toelichting bij de SVW staat: "Kapiteins die kunnen aantonen dat zij in een periode van twee jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze nieuwe wetgeving minimaal 3 keer in een bepaalde haven zijn geweest met een registerschip, komen in aanmerking voor een tijdelijke PEC voor dat schip in de betreffende haven." Zoals het in het besluit staat, kan een kapitein in januari 2018 een keer in een Nederlandse zeehaven zijn geweest en vervolgens 12 jaar lang vrijgesteld zijn van de loodsplicht, zonder frequentie-eis, terwijl hij nog nooit heeft gehoord van het Binnenvaart Politiereglement. Dit is niet verenigbaar met de stelling in de inleiding: "het beheersen van de risico's op het gebied van de nautische veiligheid en vlotheid in en rond de Nederlandse zeehavens".

Artikel 22 Overgangsbepaling in verband met wijziging vrijstelling voor werkschepen

Zie opmerking onder artikel 21, eerste lid.

Artikel 31 Bepaling ten behoeve van samenloop met verdragswetgeving Schelderegio

Met de in het artikelsgewijze deel opgenomen toelichting op p. 47: "*Hierbij is het niet relevant of het schip onderweg is naar een Nederlandse of Vlaamse haven, maar is van belang of het schip de in het Scheldereglement bedoelde scheepvaartwegen of anders gezegd, scheepvaartwegen die behoren tot het gemeenschappelijk nautisch beheer bevaart.*", wordt ten onrechte een koppeling gelegd tussen 'de in het Scheldereglement bedoelde scheepvaartwegen' en het GNB-verdragsgebied. Deze zin kan daarom beter worden weggelaten. Daar komt nog bij dat het Scheldereglement geen vastomlijnd werkingsgebied kent. Het is immers onwenselijk dat schepen voor een traject op de Westerschelde of op het Kanaal van Gent naar Terneuzen dienen te voldoen aan de dan nog niet aangepaste wetgeving op grond van het Scheldereglement en voor zover het traject in een haven, of havenbekken, of bij steigers of aanlegplaatsen die daarlangs zijn gelegen wordt afgelegd, te maken krijgt met deze nieuwe PEC- wetgeving.

¹ In het Algemeen overleg van 7 december 2017 heeft de minister van IenW aangegeven dat zij verwacht het wetsvoorstel hiervoor (wijziging markttoezicht) eind 2018 naar de Kamer te zenden.

B. Artikelsgewijze opmerkingen bij de Loodsplichtregeling 2020

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

§ 1 Definities

Artikel 1 Definities

- klein zeeschip: de hier gehanteerde definitie is niet geheel in lijn met de huidige beleidsregel van de Divisie havenmeester Rotterdam met betrekking tot kleine Zeeschepen, zoals vastgesteld op 16 februari 2018. Nu deze criteria tot stand zijn gekomen in een breed gedragen overleg van sectorpartijen en de PEC Kleine zeeschepen feitelijk een voortgezette constructie is van het huidige Register kleine zeeschepen, zouden alle criteria ook terug moeten komen in de hier gehanteerde definitie. Meer specifiek doelen wij hierbij op het ontbreken van het criterium dat het schip gebruikt wordt of zal worden gebruikt voor de vaart op de niet-loodsplichtige binnenwateren.

Artikel 3 Te onderscheiden reguliere PEC's en daarbij behorende modules

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en kunde'.

Artikel 4 Frequentie-eis reguliere PEC's

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.4. 'Handhaven frequentie eis'.

Hoofdstuk 2 Zeehavenregio Noord Nederland

§ 1 Zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven

Artikel N2 Aanwijzing bevoegde autoriteiten

In de voorliggende regeling is thans geen enkele rol weggelegd voor de bestaande Commissie Eems. Bij een brede discussie over een nieuwe regionale invulling van de loodsplicht, de nautische veiligheid en de wijze waarop de vaarweggebruikers gebruik maken van de scheepvaartwegen binnen het gebied, zien wij het als een gemis dat er geen rol is weggelegd voor een reeds bestaande commissie, (de Eemscommissie) die is betrokken bij de nautische veiligheid op de Eems. Mede vanuit een oogpunt van goed nabuurschap (artikel 48 Eems Dollard verdrag) ligt het voor de hand om op een gedeelde rivier, met gedeelde belangen, samen met Duitsland te komen tot een gezamenlijk gedragen visie op nautische veiligheid en de inzet van het instrument loodsplicht daarbij.

Artikel N3 Categorale vrijstelling van de loodsplicht

- Lid 1: zie algemene opmerkingen in brief onder 2.6 'Breedte criterium Eems'.
- Het aparte loodsplichtregime voor Carriers (i.v.m. windgevoeligheid) met een lengte vanaf 125 meter op het traject Westereems-Borkum is verdwenen. Zie ook Loodsplichtbesluit 1995, artikel 4, lid 2, onder b met de omschrijving van de categorale vrijstelling van dit type schepen op dit traject met een lengte over alles tot en met 125 meter, of een breedte tot en met 20 meter, of een diepgang tot en met 7 meter. Carriers vanaf 125 meter vallen dus thans onder lid a van het artikel. Het bevreemdt ons ten eerste dat iedere nadere onderbouwing of motivatie welke ten grondslag ligt aan de voorgenomen wijziging ontbreekt.

Artikel N4 Vrijstelling voor werkschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 "Werkschepen".

Artikel N5 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC A, B of C

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 "Kennis en Kunde".
- Gelet op de lage frequentie-eis behorende bij een PEC-A in combinatie met de kwetsbare natuur van de Waddenzee als toepassingsgebied wordt geadviseerd om PEC A (geen module 4 en 5 en een frequentie van slechts 3 calls per jaar) te laten vervallen en op het lengtebereik 95m-140m enkel PEC-B en PEC-C van toepassing te laten zijn.
- Wij wijzen op het verschil met de Duitse regelgeving en dat het verschil voor wat PEC mogelijkheden betreft ten opzichte van die regelgeving groter wordt (zie ook algemene opmerkingen in brief onder 2.6 en bij artikel N2).

Artikel N6 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel N7 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3. 'Kennis en Kunde'.

§ 2 Zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling

Artikel N11 Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Indien de ontheffingsmogelijkheid voor suppliers gestalte krijgt, is het overbodig om voor de haven van Den Helder een afwijkende lengtegrens voor categorale vrijstelling vast te stellen. De lengtegrens voor de Haven van Den Helder kan dan ook aansluiten bij de rest van NL op 75 meter.

Een oplossing kan worden gevonden in een categorale vrijstelling voor schepen tot 150 meter van het Schulpengat tot aan de rede, aan de Oostzijde begrensd door de parallel die door het Westelijke havenhoofd van de Veerhaven in Den Helder loopt. Schepen tot 150 meter kunnen dan op de rede komen schuilen op de beschikbare ankerplaatsen, zonder dat ze in BPR gebied te maken krijgen met kruisend verkeer. Willen ze de haven in of verder het Wad op, dan gebeurt dat met een registerloods aan boord. Een categorale vrijstelling van 75 meter voor de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee houdt het simpel en voor iedereen begrijpelijk en te handhaven. Wij voorzien dat een loodsplichtregime dat gebaseerd is op diverse diepgangen in dit zeehavengebied niet te handhaven is en bovendien alleen maar een schijnveiligheid en een complex verhaal voor de betreffende verkeersdeelnemers gaat vormen.

Artikel N12 Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 “Werkschepen”.
- In het bijzonder zien wij het als een onverantwoord veiligheidsrisico om in een kwetsbaar natuurgebied als het UNESCO Werelderfgoed de Waddenzee, (grote) werkschepen tot een lengte van 150m zonder registerloods te laten varen naar ankerplaatsen nabij de haven van Oudeschild.
- Het aanloopgebied Den Helder en Rede is gedefinieerd in N9 onderdeel a., maar kan dan technisch niet een traject zijn. Als aanloopgebied DH naar Rede een traject is, zullen beiden afzonderlijk moeten worden gedefinieerd, zie ook de opmerking bij artikel N11.

Artikel N14 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 ‘Kennis en Kunde’.

Artikel N15 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 ‘Kennis en Kunde’.

Artikel N16 Nadere duiding van vrijstellings- en PEC-trajecten

In combinatie met de artikelen N9, N11 levert dit artikel niet een eenduidig beeld op en dat vormt wederom een onverantwoord veiligheidsrisico in een kwetsbaar natuurgebied als het UNESCO Werelderfgoed de Waddenzee. Zo zijn de trajecten van-naar niet duidelijk omschreven, behoort een categorale vrijstelling tot maximale lengte 150 meter bij een maximale diepgang van 7 meter door het Molengat tot de mogelijkheden, terwijl het Molengat momenteel is aangemerkt als niet bevaarbaar en is het Nieuwe Diep tot aan de Koopvaarderschutsluis met categorale vrijstelling 95 meter en bij een maximale diepgang van 7 meter feitelijk onmogelijk.

Artikel N17 Ontheffing voor zeeschepen met beperkte hoeveelheid gevaarlijke lading

In de artikelsgewijze toelichting van N17 is opgenomen dat: *‘Op dit moment varen deze schepen alleen van en naar de haven van Den Helder, zodat alleen daar deze ontheffingsmogelijkheid wenselijk is. Als dergelijke schepen ook andere havens bezoeken, zal deze ontheffingsmogelijkheid worden uitgebreid naar andere havens.’* Wij wijzen erop dat het verkeersbeeld in Den Helder van een substantieel andere orde is dan in de havens van IJmuiden en Velsen (want daar gaat het feitelijk over). Het uitbreiden van deze ontheffingsmogelijkheid naar andere havens wordt door ons dan ook ten zeerste afgeraden.

Hoofdstuk 3 Zeehavenregio Amsterdam-IJmond

Artikel A1 Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Onder e: niet omschreven is waar de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal eindigt of begint.

Artikel A4 Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 “Werkschepen”.

Artikel A5 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

Lid 3: onder a: dit artikellid biedt geen oplossing voor Ferries die langer zijn dan 150m. De suggestie wordt herhaald om toe te voegen: “, *uitzondering hierop vormen zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 150 meter, voorzover het betreft een roll-on roll-offschip dat in een vaste veerverbinding vaart, waarbij*

door het betreffende zeeschip ten minste een maal per week een vaste aanmeerplek ten westen van de sluisen wordt aangedaan.”

Een PEC geldt niet voor een schip dat voldoet aan het gestelde in de Regeling aanwijzing Bovenmaatse Schepen. Betekent dit dat toekomstige PEC-holders van DFDS vanaf 2020 geen PEC-houders meer kunnen worden? Dat kan niet de bedoeling zijn.

Artikel A6 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC-kleine zeeschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel A7 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel A8 Experimenteerbepaling

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.5 'Experimenteerartikel'.
- Dat de experimenteerbepaling in deze uitwerking een ongewenste uitwerking heeft door te tornen aan het bestaande veiligheidsniveau en het algehele verkeersbeeld, laat zich verduidelijken in het volgende illustrerende voorbeeld met betrekking tot het voorgenomen experiment met vissersschepen in de havens van IJmuiden:

Bij ferries met een PEC-houder aan boord moet in de haven van IJmuiden een loods aan boord, zodra er sleepboten worden vast gemaakt (in hetzelfde havengebied). Bij grote visserijsschepen die de haven aanlopen zou een loods niet noodzakelijk zijn, want (zo wordt gesteld) er zitten toch sleepboten aan vast. Gelet op de beoogde ligplaatsen van deze grote visserijsschepen zijn dit loodstechnisch gezien echter complexe reizen. Het is eenvoudiger om met een groot zeeschip naar de sluis te varen dan een dergelijk visserijsschip met behulp van twee sleepboten achteruit naar de Kotterkade te manoeuvreren. Dat geldt des te meer als de kapitein van zo'n visserijsschip ook nog eens de hoofdvoortstuwning uitzet voor de monding van de haven, zodat het geheel verandert in een bijzonder transport. Het is bijzonder onverstandig om zonder de aanvullende expertise van een loods met een bijzonder transport in de directe nabijheid van kapitale cruise- en offshore-schepen te manoeuvreren, terwijl de kapitein maar een paar keer per jaar deze manoeuvre maakt. Zodra het overige scheepvaartverkeer rekening moet gaan houden met het onvoorspelbare gedrag van een enkel vrijgesteld (visser)schip met sleepboten daaraan vastgemaakt, komt dit de stabiliteit van het verkeersbeeld, de nautische veiligheid en de vlotte doorstroom van het gehele scheepvaartverkeer in dit havengebied niet ten goede.

Hoofdstuk 4 Zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen

§ 1 Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland

Artikel R1 Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Lid h: (de Hollandse IJssel tot aan de stuw bij Krimpen aan de IJssel) en lid i. (de Beneden Merwede tot aan Hardinxveld-Giessendam en het Wantij): wij dringen aan op nader overleg met de betrokken autoriteiten in verband met uitbreiding van de loodsplichtige scheepvaartwegen ten aanzien van de aangrenzende niet-loodsplichtige scheepvaartwegen, waar jaarlijks wel elk zo'n 25-30 zeeschepen voor bestemd zijn.

Artikel R4 Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 "Werkschepen".
- Lid a: Wij stellen voor om de bovengrens voor categoriaal vrijgestelde werkschepen voor de Europoort (Maasmond, Calandkanaal, Beerkanaal en Yangtzekanaal, met inbegrip van de aan deze scheepvaartwegen gelegen havens) terug te brengen naar een maximale lengte van 200m. Dit overeenkomstig de bovengrens voor reguliere PEC verlening die voor de gehele haven van Rotterdam (incl. de Europoort) ook op 200m ligt, behoudens roll-on roll-off schepen met een vaste veerverbinding. Zie ook artikel R5, lid 2.
- Lid c: voorgesteld wordt om '...van ten hoogste 6,9 meter' te vervangen door '.... tot 7 meter'. Daarmee sluit deze grens voor wat de diepgang betreft aan op de bovenmaatsheidsgrens voor de Oude Maas, zijnde 7 meter of meer. Zie ook de regeling aanwijzing bovenmaatse schepen 2011.
- Lid d: voorgesteld wordt om '...van ten hoogste 5,4 meter' te vervangen door '.... tot 5,5 meter'. Daarmee sluit deze grens voor wat de diepgang betreft aan op de bovenmaatsheidsgrens voor de Dordtsche Kil en Moerdijk, zijnde 5,5 meter of meer. Zie ook de regeling aanwijzing bovenmaatse schepen 2011.

Artikel R5 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

- Lid 2: De indeling van de PEC-categorieën C en D zoals deze nu is opgenomen in dit artikellid wordt door ons onderschreven. Schepen die nu binnen dezelfde PEC-categorie vallen zijn enigszins vergelijkbaar voor wat betreft vaargedrag, manoeuvreerbaarheid, sleepbootgebruik en impact op het overige scheepvaartverkeer. PEC-houderschap van schepen die nu in PEC-categorie D vallen vereisen extra vaardigheden waarbij het opdoen en bijhouden van ervaring cruciaal is om het veiligheidsniveau van de haven van Rotterdam niet te ondergraven. Deze vaardigheden zijn onlosmakelijk verbonden met het aantal calls welke een PEC-houder met dit formaat schepen jaarlijks dient te maken op een PEC-traject binnen het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond.

Artikel R7 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel R9 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel R10 Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

Zie opmerkingen bij artikel R1.

§ 2 Zeehavengebied Scheveningen

Artikel R14 Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 "Werkschepen".

Artikel R16 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel R17 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.

Artikel R18 Experimenteerbepaling

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.5 'Experimenteerartikel'.

Hoofdstuk 5 Zeehavenregio Scheldemonden

Artikel S4 Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.1 "Werkschepen".

Artikel S5 Vrijstelling van de loodsplicht met PEC A, B, C of D

In het loodsplichtig vaarwater op grond van het Scheldereglement gold dat verklaringhouderschap pas kon worden aangevraagd, nadat de kapitein of eerste stuurman, voldoende bewijsstukken overlegt waaruit blijkt dat hij als verkeersdeelnemer met het zeeschip het betreffende traject 24 maal per periode van twaalf maanden, in- en uitvarend, zal bevaren. (Zie: art. 3, sub 1, onder b van het Besluit examens verklaring van vrijstelling Scheldereglement, [stcrt-2002-171](#)). In overleg met Vlaanderen wordt geadviseerd dit systeem, alhoewel hierdoor meer reizen dienen te worden afgelegd dan in de andere regio's in deze regeling genoemde zeehavengebieden, te handhaven;

Artikel S6 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.
- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.7.'Zeehavenregio Scheldemonden'.

Artikel S7 Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

- Zie algemene opmerkingen in brief onder 2.3 'Kennis en Kunde'.
- Lid 2: dit artikellid kan mogelijk vervallen gelet op het advies vanuit de Havenmeester Westerschelde en Regionale commissie herziening loodsplicht (zie ook de alinea in de toelichting direct boven artikel S1: in Scheldemonden geen PEC kleine zeeschepen en tevens geen PEC A t/m D voor de scheepvaartwegen genoemd in S1, onderdeel c. t/m f.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel .. Intrekken van regelingen

Als gevolg van het vervallen van het Stortemelk, het Molengat en het Schulpengat als ad-hoc loodsplichtige scheepvaartwegen en de verwerking van resterende ad-hoc loodsplichtige scheepvaartwegen in het concept Loodsplichtregeling 2020 kan naast de drie genoemde regelingen ook de 'Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen' (Stcrt. 1999, 168) vervallen.