



3 oktober 2023

Betreft: Reactie KVNR consultatie voorgenomen wijziging Loodspllichtregeling 2021

Allereerst spreken we onze waardering uit voor de openheid in gesprekken zowel met het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat als met de havens en het loodswezen.

Ten aanzien van de consultatie adresseren wij een aantal punten hieronder:

- In de evaluatie over Loodspllicht Nieuwe Stijl 2021 hebben wij benoemd dat er naast de zogeheten onvolkomenheden een aantal aandachtspunten is. Volledigheidshalve verwijzen we hierbij naar de input die de KVNR heeft gegeven voor de evaluatie en de uiteindelijke evaluatietekst op [pdf \(overheid.nl\)](http://pdf.overheid.nl). Daarbij gaat het o.a. om het kunnen uitvoeren van experimenten, het verkrijgen en inzichtelijk maken van data over near misses en incidenten, de verbreding van de vrijstelling voor module 1 en het oplossen van de inconsequentie voor een zeegaand schip dat ook als binnenvaartschip actief is. Hoewel deze punten opgenomen zijn in de evaluatie, is het onduidelijk wanneer deze worden geadresseerd en hoe voortgang wordt gemaakt:
 - o Graag bespreken we op korte termijn met alle betrokkenen welke concrete stappen kunnen worden gezet om bovenstaande punten te adresseren;
 - o Op een aantal punten sluit de huidige wet- en regelgeving onvoldoende aan bij de praktijk. Dat zit bijvoorbeeld in de wijze waarop kennis van de reglementen wordt getoetst onder module 1 en hoe kennis en kunde van kapiteins en/ of eerste stuurmannen wordt gewaardeerd. Bespreking van deze punten met het ministerie en de betrokkenen is nodig voor verdere voortgang.

- Wat betreft de concrete voorstellen om de regeling aan te passen, zijn wij van mening dat de voorgestelde wijziging van artikel 35 onvoldoende duidelijk is en nog niet helemaal aansluit bij de praktijk. Uit eerder overleg begrepen we dat de wijziging bedoeld is om te zorgen dat zeegaande schepen op niet loodsplichtige wateren (door) kunnen varen wanneer er een persoon aan boord is die beschikt over de voor die wateren gevraagde papieren. Dat komt onvoldoende uit de verf uit de wijziging.
 - o **'Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd: 1. Artikel 35, tweede lid, komt te luiden: 2. In afwijking van artikel 34, tweede lid, is de kapitein of eerste**



stuurman van een klein zeeschip dat vaart van en naar de Parkkade of Handelskade en die in het bezit is van een geldig Rijnpatent of vaarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart, vrijgesteld van de loodsplicht, indien de haven van bestemming of vertrek is gelegen aan een van de niet loodsplichtige scheepvaartwegen. De vorige volzin geldt ook, voor een derde die met een van de daarin genoemde bevoegdheden op een van de daarin genoemde opstapplaatsen aan boord komt.

Vooraf de laatste zin is onduidelijk. De "derde" persoon waar over wordt gesproken, is niet de kapitein of eerste stuurman en vervangt de kapitein of eerste stuurman niet in zijn of haar capaciteit zodra hij of zij aan boord stapt. Zoals wij het lezen, zou deze persoon als kapitein of eerste stuurman aangemonsterd moeten worden. De laatste zin geldt dan niet voor een "derde", maar voor de kapitein of eerste stuurman indien er een derde aan boord stapt met de voorgenoemde bevoegdheden. Alleen de kapitein of eerste stuurman kunnen immers ontheven worden, niet de opstappende derde.

- Daarnaast is Parkkade en Handelskade beperkend. Graag zouden we uitbreiding zien naar de Lloydkade, omdat hier vaak naar uitgeweken wordt wanneer de Parkkade vol ligt. Daarnaast vragen we flexibiliteit ten aanzien van de "haven van bestemming" als haven van *eind*bestemming en vertrek haven van *eerste* vertrek. Het is namelijk mogelijk dat een schip met een eindbestemming die buiten de loodsplichtige scheepvaartwegen ligt heeft toch een tussenstop maakt in het gebied van loodsplichtige vaarwegen.

