



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Uw referentie:
Onze referentie: 0013-2008776181-7400
Contactpersoon:
E-mail:
Bijlage:

Onderwerp: Internetconsultatie Loodsenwet

Terneuzen, 4 oktober 2019

Geachte Minister,

North Sea Port Netherlands N.V., bij monde van haar bestuurder en Havenmeester wensen wenselijk gebruik te maken van de door u geboden mogelijkheid van internetconsultatie ten aanzien van het wijzigen van de Loodsenwet in verband met de evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen.

Alvorens inhoudelijk te reageren op de door u voorgelegde concepten willen wij aangeven dat wij in het voortraject van deze consultatie nauw hebben samengewerkt met de sector. Van deze zijde zult u een reactie ontvangen die wij, althans voor het overgrote deel, onderschrijven. Wij hebben deze gezamenlijke punten daarom integraal overgenomen in deze reactie en deze reactie gedeeld met de sector. Onze reactie bevat daarom punten die u ook zult teruglezen in de gezamenlijke.

Naast de gezamenlijk onderschreven (positieve) punten bevat deze reactie dus nog een aantal andere voor ons van belang zijnde (regio-specifieke) punten. Met betrekking hiertoe hebben de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors (VZC) en North Sea Port Netherlands N.V. samengewerkt. VZC en North Sea Port Netherlands N.V. dienen derhalve een gelijklopende reactie in.

Wij verzoeken u via deze internetconsultatie onze bemerkingen ter harte te nemen en indien noodzakelijk de voorliggende conceptwetgeving aan te passen.

Hieronder geven wij puntsgewijs onze opmerkingen aan waarvan een deel rechtstreeks betrekking heeft op de gewijzigde teksten in wet, besluit en regeling. Voor het overige spreken we een aantal zorgpunten uit ten aanzien van de aanpassingen en de verwachte uitwerkingen.

Ten aanzien van de concepttekst wijziging Loodsenwet

Artikel I onder B

- Artikel 1, lid 1 sub k wordt gewijzigd. Positief is dat een integraal uurtarief een duidelijker beeld geeft en zou inderdaad moeten zorgen voor het stoppen van een stijging van het uurtarief als gevolg van dienstverlening aan grotere schepen.
- Met betrekking tot het tweede integrale uurtarief wordt in de toelichting gesproken over loodsdienstleider en taken voor Pilot Maas en Pilot Steenbank (punt 3.). Wij vragen ons af wat de werkzaamheden zijn die uitgevoerd wordt ten behoeve van de pilot Maas en Steenbank die niet vallen onder het eerste tarief arbeidsvergoeding?

Artikel I onder G tot en met P

- Als positief wordt opgemerkt dat het artikel dat ingaat op de dialoog tussen het Loodswezen en de sector over kwaliteit (Loodsenwet, artikel 27j lid 4) doet aan de behoefte aan gebruikerszijde om op nationaal niveau in een open setting over de kwaliteit te spreken. Door vaker dan één keer per jaar van gedachten te wisselen over de gewenste kwaliteit in de toekomst, kan (nog) beter worden

samengewerkt en dit komt de veiligheid ten goede. Het werkveld van de loodsen zal net als dat van bijvoorbeeld de reders veranderen door digitalisering en dan is het nodig om met elkaar te spreken over wat dat betekent voor de verhouding kapitein/ stuurman en loods.

Het gelijktijdig sturen van de documenten door het Loodswezen aan de Autoriteit Consument en Markt alsmede aan de partijen die een zienswijze hebben ingediend, is een uitstekende stap voorwaarts. Ook het feit dat afwijken van de zienswijzen onderbouwd moet worden, is positief ontvangen (Loodsenwet, artikel 27b, lid 6 nieuw). U geeft hiervoor in de Memorie van Toelichting over aan dat de gebruikers van loodsdiensten krijgen hierdoor bij de jaarlijkse procedure voor de totstandkoming van de loodsgeldtarieven veel eerder inzicht in wat er met hun zienswijzen is gedaan, opdat zij vroeg in de procedure rechtstreeks in contact met de ACM kunnen treden indien zij ontevreden zijn met de reactie van het Loodswezen op de zienswijze. Deze laatste toevoeging biedt ons de kans om de ACM een zorgvuldig en gedragen besluit te laten kunnen nemen. Om goed samen te kunnen werken is deze transparantie nodig.

- Om inzicht te krijgen in eventuele opgebouwde reserves bij het Loodswezen, zouden wij daar ook graag de benodigde financiële gegevens voor ontvangen (Loodsenwet, artikel 27j). Het kostenplussmodel kan ertoe leiden dat de realisatie in een bepaald jaar onder de begroting uitkomt en er in feite sprake is van 'winst'. Dit geld vloeit niet terug naar de gebruikers.
- In de artikelen 27b, lid 5, 27c, lid 4, 27j, lid 2 en 4 en 27ja, lid 2 staat de tekst "vertegenwoordigers van **openbare lichamen**, betrokken bij het bestuur van een of meer zeehavens". Wij vragen ons af of dit met een speciale bedoeling zo is opgenomen in de wet opgenomen? Openbare lichamen lijkt ons een verouderd begrip. Anno 2019 zijn de meeste zeehavens geprivatiseerd. Wij geven u in overweging de tekst aan te passen en openbaar lichaam te vervangen door rechtspersoon. Dit begrip omvat zowel privaats- als publiekrechtelijk bestuurde havenbedrijven.

Artikel I onder U

- Ten aanzien van Hoofdstuk VII Tuchtrechtspraak het volgende. Uit de memorie van toelichting pg. 33 kan worden opgemaakt dat de kosten voor tuchtrechtspraak in eerste aanleg voor rekening van de Nlc komen? Geldt dit ook voor verdere procedures bij het CBB?. Afgevraagd wordt of de doorberekening van deze kosten als gevolg van tuchtrechtspraak geheel buiten het kostenplussmodel blijft? Wij gaan er vanuit dat deze kosten niet kunnen worden doorberekend in het tarief. Met als gevolg dat eventueel opgelegde boetes ook niet ten gunste van het tarief komen.

Ten aanzien van de concepttekst wijziging Besluit markttoezicht registerloodsen

Artikel I onder A

- In artikel 1.1 van het Besluit wordt een toevoeging voorgesteld met betrekking tot de diepgang: 'b. door het gebruik van een systeem voor aan- of afmeren'. Het artikel wordt dan: 'Diepgang: grootste diepgang van een schip of een bijzonder transport gedurende de loodsdienst, bepaald in decimeters, waarbij meer dan een halve decimeter naar boven wordt afgerond en waarbij geen rekening wordt gehouden met een toename van de diepgang als gevolg van onvoorziene schade of een ongeval danwel met een tijdelijke toename van de diepgang: a. ten behoeve van het systeem van het aan boord nemen van lading, b. door het gebruik van een systeem voor aan- of afmeren; of c. direct voorvloeiende uit het doel waarvoor het bijzonder transport wordt uitgevoerd.' In de Nota van Toelichting wordt als voorbeeld uitschuifbare boegschroeven genoemd. Een (beperkt) aantal schepen maakt gebruik van uitschuifbare schroeven om aan of af te meren. Wij gaan ervan uit dat het gaat om een verduidelijking in de definitie. Deze verduidelijking is prima mits deze niet doorwerkt naar de tarieven die voor een schip gelden. Ook zou deze verduidelijking geen impact moeten hebben op een schip een zogeheten registerschip is.



Artikel I onder I

- Artikel 4.10
Wij menen dat de termijn van 20 weken die de ACM heeft voor het vaststellen van het tarief zeer ruim is. We hebben begrepen dat deze termijn gewenst is voor een zorgvuldige beoordeling en het nemen van het tariefbesluit. Hoewel de termijn uit het Besluit geen fatale termijn is dringen wij er bij u op aan dat wordt toegezien op vaststelling binnen deze 20 weken. In het verleden is het vaak voorgekomen dat deze termijn niet wordt gehaald. Met als gevolg dat pas eind december de tarieven voor het komende jaar gecommuniceerd kunnen worden met de gebruikers. 20 weken na 15 juli is 2 december.

Artikel I onder K

- Artikel 4.13
Tot en met het tariefvoorstel 2019 was het gebruikelijk de fluctuatie van de brandstofprijzen af te dekken door termijncontracten en werd geen voorbehoud gemaakt voor het bijstellen van het tarief in oktober als gevolg van gewijzigde brandstofprijzen. In eerste voorstel (juni) van het tarief voor 2020 werd door Nlc een voorbehoud opgenomen ten aanzien van de prijs van biobrandstoffen. In de consultatie is hier bezwaar tegen ingesteld en het Nlc heeft hier gehoor aan gegeven en dit voorbehoud geschrapt. Juist voor onzekerheden in tariefontwikkeling als gevolg van fluctuatie in brandstoffen bestaan er mechanismen die dit risico kunnen afdekken. In de Memorie van toelichting wordt expliciet het element brandstoffen vermeld als een bij te stellen correctiefactor. De tekst in het Besluit is op zich juist, echter de Memorie van toelichting biedt nu een mogelijkheid waarvan de sector al heeft aangegeven dat deze onwenselijk is en waar Nlc tegemoet aan is gekomen.
- Artikel 4.14
Eerste lid onder a. en b. Wij menen dat dit artikel onduidelijk dan wel onjuist is. Moet hier niet staan een zeventighonderste resp. een dertighonderste?
Aanvullend hierop merken we op dat een neveneffect van het werken met 2 berekeningsmethoden mogelijk een ongewenste prikkel tot het verschuiven van kosten kan hebben. Kosten die niet direct noodzakelijk zijn kunnen dan gemakkelijk uitgesteld worden, naar een volgend jaar. Want als het aantal reizen in het opvolgende jaar minder stijgen dan worden deze uitgestelde kosten weer gedekt door het kostenplussmodel. De ACM dient hiervan bij haar toezicht bewust van te zijn.

Ten aanzien van de concepttekst Regeling actualisatie markttoezicht

Artikel I onder A

- Artikel 1
In het verlengde met hetgeen hierover is gezegd ten aanzien van de artikelen artikel 27b, lid 5, 27c, lid 4, 27j, lid 2 en 4 en 27ja, lid 2 van de Loodsenwet zouden de havenbedrijven genoemd kunnen worden ongeacht het feit of zij een publiek- of privaatrechtelijk rechtspersoon zijn. In de huidige Regeling staat overigens, naar ik aanneem om reden dat Amsterdam en Rotterdam toen al waren verzelfstandigd namens de gemeente Amsterdam resp. Rotterdam. Dit vergt dan een eenduidige aanpassing van de tekst waarbij wij North Sea Port Netherlands N.V. als te consulteren rechtspersoon aandragen.
- Artikel 2
De huidige Regeling vermeldt onder i. de adviescommissie uit het bedrijfsleven Zeeland Seaports. Aangezien Zeeland Seaports eerst is verzelfstandigd en inmiddels ook een fusie is aangegaan bestaat deze representatieve organisatie niet meer. De commissie is in een andere vorm een grensoverschrijdend adviesorgaan van North Sea Port geworden. De aan te wijzen representatieve organisatie van ondernemers in het havenbedrijf (zoals de wet aangeeft) is heden te dage PORTIZ. Dit is een in 2014 opgerichte vereniging (voortgekomen uit een fusie tussen Industriegroep Midden-



Zeeland en de Kring van Werkgevers in de Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen) en bestaat nagenoeg volledig uit havengebonden bedrijven gevestigd in de Kanaalzone en het Sloegebied (gevestigd in het beheersgebied van North Sea Port).

Artikel I onder F

- Artikel 6a

Een vaste efficiencykorting afhankelijk van de toename van het aantal scheepsreizen is een mooie stap ware het niet dat efficiencywinsten óók te behalen zijn wanneer de reizen niet toenemen (Regeling markttoezicht registerloodsen). Een combinatie van een vaste korting en een inspanningsverplichting voor het Loodswezen om aan te geven welke efficiëncyslag er gemaakt wordt ook wanneer de reizen afnemen, heeft onze voorkeur. En klopt het dat de korting enkel voor één jaar zou gelden en waarom is dat zo?

Uiteraard zijn wij gaarne bereid tot nader overleg.

Met vriendelijke groet,

D.J.M. Schalck
CEO

J. Hollander
Havenmeester