



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM)  
t.a.v. drs. C. van Nieuwenhuizen- Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

MN/SL/9.35.00/2019-2568

Rotterdam, 4 oktober 2019

Betreft : consultatie Wijziging Loodsenwet, Besluit en Regeling markttoezicht  
registerloodsen i.v.m. actualisatie markttoezicht

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen- Wijbenga,

Graag reageren wij op de consultatie inzake de Wijziging Loodsenwet, Besluit en Regeling markttoezicht registerloodsen i.v.m. actualisatie markttoezicht. Het voorstel geeft goed blijk van de veranderingen in het werkveld van de verschillende spelers waaronder de loodsen, de reders, de havens en de cargadoors. Ook kunnen we ons vinden in het feit dat de behoefte aan meer transparantie en een meer open dialoog vertaald is in het voorstel.

We benoemen hieronder allereerst de punten waar wij blij mee zijn, gevolgd door de punten die ons inziens verduidelijking en/ of verandering behoeven. Overigens zouden we willen opmerken dat er met twee significante wetswijzigingen – deze wijziging samen met de verwachte invoering van Loodsplicht Nieuwe Stijl – veel verandert en we het belangrijk vinden om alle spelers goed geïnformeerd en aangesloten te houden.

Positieve wijzigingen:

- ▶ Het artikel dat ingaat op de dialoog tussen het Loodswezen en de sector over kwaliteit (Loodsenwet, artikel 27j lid 4) doet recht 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.

- ▶ Een integraal uurtarief geeft een duidelijker beeld en zou inderdaad moeten zorgen voor het stoppen van een stijging van het uurtarief als gevolg van dienstverlening aan grotere schepen (Loodsenwet, artikel 1).
- ▶ 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 5). Om goed samen te kunnen werken is deze transparantie nodig.

De artikelen die verduidelijking behoeven en/ of waar wij een andere kijk hebben:

- ▶ 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. Klopt het dat de korting enkel voor één jaar geldt en waarom is dat zo?
- ▶ 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 kostenplusmodel 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.
- ▶ Na het tariefvoorstel dat het Loodswezen in het voorjaar opstelt, volgt in het najaar een bijstelling op basis van accuratere gegevens over de verwachte economische ontwikkelingen en de impact op scheepsreizen. Klopt het dat deze bijstelling enkel wordt meegenomen wanneer er een verschil is van meer dan 0,8% (Besluit, artikel 4.13)? Wanneer deze verschillen zowel aan plus- als minzijde middelen, hebben wij er geen probleem mee. Mocht het zo zijn dat er enkele jaren achtereen een plus is, zouden wij graag in gesprek gaan over een correctie. Verder merken we op dat het wenselijk blijft om de tariefbesluiten op de meest recente informatie te baseren en niet voor de schepenraming de eerste zes maanden te gebruiken door de lange doorloop van het consultatieproces.
- ▶ Hoofdstuk VII Wij zijn benieuwd of de kosten als gevolg van tuchtrechtspraak geheel buiten het kosten plus model vallen; immers dit zijn geen door te berekenen kosten aan de sector. Uit de memorie van toelichting maken we op dat de kosten in eerste aanleg voor rekening van het Loodswezen komen en de vraag is of dit ook geldt voor verdere procedures bij CBB.



- ▶ In artikel 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.'Toelichting: Een (beperkt) aantal schepen maakt gebruik van uitschuifbare schroeven om aan of af te meren.

Deze verduidelijking van de definitie is prima mits deze niet doorwerkt naar de tarieven die voor een schip gelden. Ook zou deze verduidelijking geen impact moeten hebben of een schip een zogeheten registerschip is.

Deze reactie op de consultatie ontvangt u namens de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors, de Port of Rotterdam, de Port of Amsterdam, ORAM, VNNS en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. North Sea Port en de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors dienen een eigen specifieke zienswijze in waarbij ze aangeven ook deze zienswijze te onderschrijven.

Met vriendelijke groet,

Marjolein van Noort  
*Economie en financiën*



