



---

## 617

### **Besluit van 12 november 2004, houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (vereenvoudiging tariefstructuur)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1658, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 15, vierde lid, en 15a, zesde lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 6 augustus 2004, nr. W09.04.0345/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 november 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2658, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Loodsgeldbesluit 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 komt te luiden:

#### **Artikel 2**

1. De bij ministeriële regeling vast te stellen loodsgeldtarieven worden onderscheiden in een zeeloodsgeldtarief, verder aangeduid als Z-tarief, een binnenloodsgeldtarief, verder aangeduid als B-tarief, en loodsvergoedingen.

2. Het Z-tarief, het B-tarief en de loodsvergoedingen kunnen per zeehavengebied, aangewezen bij ministeriële regeling, verschillen.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt.

2. Het vierde en vijfde lid worden vernummerd tot derde, onderscheidenlijk vierde lid.

3. In het derde lid wordt «Voor de bepaling van het Z-, B- en H-tarief» vervangen door: Voor de bepaling van het Z- en B-tarief.

4. In het vierde lid wordt «in het eerste tot en met vierde lid» vervangen door: in het eerste tot en met derde lid.

#### C

Aan artikel 4 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

c. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen die de meridiaan 4° 47' 00" E passeren op het gedeelte van die meridiaan dat in het noorden wordt begrensd door de zuidzijde van Texel en in het zuiden wordt begrensd door het vasteland van Noord-Holland, zeewaarts van die meridiaan;

d. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen die de uiterton, bedoeld in bijlage II, onderdeel II, onder 4, passeren, zeewaarts van die uiterton.

#### D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het B-tarief wordt geheven voor loodsreizen tussen zee- en binnenhavens, dan wel tussen binnenhavens onderling of in binnenhavens, en wordt berekend naar de afgelegde afstand tussen of in die havens.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Het B-tarief wordt eveneens geheven voor loodsreizen naar, tussen en in binnenhavens die in Noord-Holland zijn gelegen, voor de scheepvaartwegen die niet zeewaarts van het gedeelte van de meridiaan, bedoeld in artikel 4, onderdeel c, zijn gelegen, alsmede voor de scheepvaartwegen die niet zeewaarts van de uiterton, bedoeld in bijlage II, onderdeel II, onder 4, zijn gelegen.

#### E

Artikel 6 vervalt.

#### F

In de artikelen 11, tweede lid, 18, 19, eerste lid, en 26, tweede lid, wordt «volgens het Z-, B- of H-tarief» telkens vervangen door: volgens het Z- of B-tarief.

#### G

In artikel 20 wordt «Indien op de binnenwateren, niet zijnde de havenbekkens, bedoeld in artikel 6,» vervangen door: Indien op de binnenwateren.

H

In artikel 23 wordt «dan wel in een binnenhaven, niet zijnde een havenbekken of een samenstel van havenbekkens als bedoeld in artikel 6,» vervangen door: dan wel in een binnenhaven.

I

Artikel 25 vervalt.

J

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:  
Onze Minister kan, op verzoek van de algemene raad, een andere datum vaststellen.

2. In het tweede lid wordt «Wijzigingen» vervangen door: Jaarlijkse wijzigingen.

3. Het derde lid vervalt.

K

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de aanduiding «1.» en wordt «het indexcijfer voor regelingslonen, gebaseerd op de lonen per week en per maand voor volwassenen, inclusief spaarloon, vakantietoeslag en overige uitkeringen» vervangen door: het indexcijfer voor CAO-lonen per maand inclusief bijzondere beloningen.

2. Het tweede lid vervalt.

L

Artikel 31 komt te luiden:

### **Artikel 31**

Het gedeelte van de ingevolge het Scheldereglement geheven loods-gelden, dat strekt tot vergoeding van de kosten van individuele dienstver-  
lening, anders dan het loodsens, wordt bepaald op 4,9%.

M

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel I. vervallen de onderdelen d en e.

2. In onderdeel I. worden de onderdelen f tot en met k geletterd in d tot en met i.

3. In onderdeel II. komt onderdeel d te luiden:  
d. tot de haven van Harlingen: de buitenhavens van Harlingen;

4. In onderdeel II. vervalt de onderdeel e.

5. In onderdeel II. worden de onderdelen f tot en met k geletterd in e tot en met j.

N

In bijlage II komt onderdeel I. te luiden:

I.

1. Vlierede:	53° 18' 42" N,	N, 5° 10' 00" E;
2. Randzelgat:	53° 32' 51,0 N,	N, 6° 42' 00,0 E.

## ARTIKEL II

Artikel 29, tweede lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 is niet van toepassing ten aanzien van de eerste wijziging van de loodsgeldtarieven na de datum van vaststelling van dit besluit.

## ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 maart 2005, met uitzondering van artikel II, dat in werking treedt met ingang van 1 januari 2005.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 12 november 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de zevende december 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen

### 1. Inleiding

In dit besluit worden enige vereenvoudigingen aan de loodsgeldtariefstructuur ingevoerd. Verder wordt enige versoepeling aangebracht in de procedure tot vaststelling van de loodsgeldtarieven. Tenslotte worden enkele uitgewerkte bepalingen geschrapt en wordt een enkele wetgevingstechnische wijziging aangebracht.

### 2. Knelpunten huidige tariefstructuur

De structuur van de loodsgeldtarieven, zoals die nu is neergelegd in de nationale regelgeving (Scheepvaartverkeerswet, Loodsgeldbesluit 1995, Regeling loodsgeldtarieven) kent sinds 1988 een drietal tariefgroepen, het zeeloodsgeldtarief (hierna: Z-tarief), het binnenloodsgeldtarief (hierna: B-tarief) en het havenloodsgeldtarief (hierna: H-tarief). Elk van deze tarieven wordt geheven op afzonderlijke gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartweg waarop een geloodst schip zich begeeft.

Het Z-tarief wordt geheven op het gedeelte dat ligt tussen het beloodsingspunt in zee (het feitelijke begin of het einde van de geloodste scheepsreis) en het passeren van een bij het Loodsgeldbesluit 1995 aangewezen zeehaven, of omgekeerd. Het B-tarief wordt geheven vanaf de zeehaven tot de plaats van bestemming aan de kade, of omgekeerd, tenzij die bestemming in het Rotterdamse havengebied is gelegen. Het H-tarief wordt geheven in de havenbekkens die behoren tot het Rotterdamse havengebied.

Naast de loodsgeldtarieven worden ook zogeheten loodsvergoedingen in rekening gebracht. Het betreft hier vergoedingen voor activiteiten die niet betrekking hebben op de daadwerkelijke uitoefening van de loodsdienst. Te denken valt aan extra taxivervoer naar of van het te beloodsen schip, of aan een vergoeding voor perioden waarin de loods door een aan het schip toe te rekenen omstandigheid zijn diensten feitelijk niet kan verlenen.

Het Z- en het B-tarief zijn landelijk uniform. Er is noch in de opbouw van het tarief, noch in de berekening sprake van verschillen tussen de diverse zeehavengebieden. Het H-tarief wordt alleen geheven in het Rotterdamse havengebied. De loodsvergoedingen zijn deels landelijk uniform, deels gedifferentieerd naar zeehavengebied.

De indeling in de drie tariefgroepen dateert van 1988, het jaar waarin het Loodswezen werd verzelfstandigd. In feite is destijds een al tot 1859 teruggaande tariefstructuur gecontinueerd, waarin al sprake was van afzonderlijke Z- en B- tarieven. Het H-tarief is in 1988 ingesteld als gevolg van de samenvoeging van de havenloodsdienst van het toenmalige Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam met de loodsen die destijds in dienst waren bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat in een nieuw verzelfstandigd Loodswezen. Het H-tarief was tot dat moment een gemeentelijke retributie, zodat overbrenging van deze tariefgrondslag naar een vanwege het Rijk vastgesteld algemeen verbindend voorschrift noodzakelijk was om de desbetreffende inkomsten aan het verzelfstandigde Loodswezen te kunnen doen toekomen<sup>1</sup>.

Al geruime tijd bestaat het besef dat de loodsgeldtariefstructuur, en de daarmee gegenereerde opbrengst van loodsgelden, feitelijk geen reële band meer heeft met de exploitatielasten van het Loodswezen. De bedrijfsorganisatie van het Loodswezen is als geheel een winstgevende organisatie, maar de exploitatie van de vier regio's van de bedrijfsorganisatie laat aanzienlijke verschillen zien. De regio Rotterdam-Rijnmond

<sup>1</sup> Zie het besluit van 18 augustus 1988, houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit (Stb. 1957, 449), Stb. 298.

maakt winst, de regio Amsterdam-IJmond is min of meer kostendekkend, terwijl de regio's Scheldemonden en Noord verliesgevend zijn<sup>1</sup>. Er is dus sprake van een vorm van kruisfinanciering binnen de exploitatie van het Nederlands Loodswezen.

Naast dit effect is er bovendien sprake van een andere onevenwichtigheid. De hoogte van het Z-tarief is gerelateerd aan de diepgang van het schip, waarbij de tarieftabellen van oudsher een sterke mate van progressiviteit kennen. De hoogte van het B-tarief is gerelateerd aan de diepgang van het schip en aan de afgelegde afstand gezamenlijk, waarbij de tarieftabellen van oudsher een zekere degressiviteit kennen. Het H-tarief is uitsluitend gerelateerd aan de lengte van het schip, waarbij de tarief tabel een min of meer lineair verloop heeft. Het effect hiervan is dat grote, diepstekende schepen die in, bijvoorbeeld, Europoort afmeren, relatief veel betalen, terwijl kleine schepen met een bestemming in het achterland, zoals Dordrecht of Moerdijk, relatief weinig betalen. Tegenover die relatief geringe inkomsten staan relatief hoge kosten per loodsverrichting. De loods moet voor deze reizen, ongeacht welke omstandigheden de loodsreis verder kunnen beïnvloeden, veel langer aan boord blijven.

In het beleidsvoornemen inzake de navigatieondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden en de daarop vastgestelde aanvulling<sup>2</sup> is aangegeven dat deze onevenwichtigheden in de tariefstructuur zullen moeten worden opgeheven voordat er sprake is van een reële verhouding tussen prijs en prestatie bij de loodsdienstverrichting. In evenbedoeld aanvullend kabinetsbesluit is er nog van uitgegaan dat op korte termijn een voorstel van wet kon worden ingediend om de gehele tariefstructuur, met inbegrip van de wettelijke grondslagen, te wijzigen. De noodzakelijke uitwerking van het desbetreffende kabinetsbesluit nam echter zo veel tijd in beslag dat het doelmatiger bleek de noodzakelijke wetswijzigingen voor verandering van de tariefstructuur in samenhang met de overige onderdelen van het kabinetsbesluit te behandelen en vooruitlopend daarop een aantal noodzakelijke wijzigingen in het Loodsgeldbesluit 1995 aan te brengen. In een nadere aanvulling van het kabinetsbesluit<sup>3</sup> is de noodzaak bevestigd om kostengeoriënteerde, regionaal gedifferentieerde loodsgeldtarieven zonder kruisfinanciering vast te stellen. In dit nader aanvullend kabinetsbesluit wordt daarvoor een termijn van acht tot tien jaar voorzien. Een volledige verwezenlijking van dit voornemen is eerst mogelijk wanneer de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet gewijzigd worden. In het genoemde nader aanvullend kabinetsbesluit wordt daarvoor de datum van 1 januari 2006 genoemd. Dat zou betekenen dat de hiervoor bedoelde termijn op zijn vroegst op die datum kan beginnen. Dit impliceert niet noodzakelijkerwijs dat het jaar 2005 niet benut zou behoeven te worden voor het maken van een begin met de afbouw van de kruisfinanciering. Een aantal wijzigingen van het Loodsgeldbesluit 1995 kunnen binnen de grenzen van de Scheepvaartverkeerswet, zoals deze thans luidt, een belangrijke bijdrage aan die afbouw leveren. Door de mogelijkheid te openen om vooruitlopend op de definitieve maatregelen de regionale loodsgeldtarieven meer in overeenstemming te brengen met de regionale kosten, wordt bovendien voorkomen dat zich in de toekomst plotselinge schoksgewijze effecten voordoen in de tariefontwikkeling.

Die wijzigingen behelzen in de eerste plaats het regionaliseren van de tarieven, zodat per regio een afzonderlijk tarief kan worden vastgesteld. Op die wijze kan een beter op de regionale omstandigheden afgestemd tariefbeleid worden gevoerd. Het heffen van een afzonderlijk H-tarief is dan niet meer nodig. Dit tarief wordt in dit besluit dan ook afgeschaft. In de tweede plaats wordt in alle havens als regel voortaan zowel een Z-tarief en een B-tarief in rekening gebracht. Als gevolg van de ligging van de grenzen tussen de Z- en de B-tariefgebieden werd in de Eemshaven en in IJmuiden en Velsen tot dusverre alleen een Z-tarief, en geen B-tarief in rekening gebracht. In de havens van Den Helder en Harlingen wordt door

<sup>1</sup> Zie Jaarbericht 2003, Bedrijfsorganisatie Loodswezen, Rotterdam, 2004.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 1998/99, 24 036, nr.134, aangevuld bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 11 april 2003, Kamerstukken II 2002/03, 24 036, nr. 281.

<sup>3</sup> Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juni 2004 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302.

de ligging van die grens juist geen Z-tarief in rekening gebracht, maar uitsluitend het B-tarief. Bij Delfzijl kan als gevolg van de ligging van het beloodsingspunt bovendien slechts een Z-tarief met toepassing van artikel 15 van het Loodsgeldbesluit 1995 in rekening worden gebracht, zodat er sprake is van een verminderde opbrengst. Door consequente toepassing van het uitgangspunt dat zowel een Z- als een B-tarief in rekening wordt gebracht voor de vaart op iedere Nederlandse haven wordt bereikt dat er sprake is van een onderling goed vergelijkbare opbrengst van de tariefstelling per regio.

### 3. Procedurele aspecten

De wijze van totstandkoming van de jaarlijkse aanpassing van de loodsgeldtarieven is in hoofdzaak geregeld in artikel 15a van de Scheepvaartverkeerswet. Een aantal regelingen met betrekking tot de in deze procedure te hanteren termijnen is neergelegd in hoofdstuk IV van het Loodsgeldbesluit 1995. In de toepassingspraktijk worden enkele bepalingen van dat hoofdstuk als knellend ervaren.

De algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie moet jaarlijks vóór 1 juli een voorstel indienen voor aanpassing van de tarieven voor het volgende jaar. Het blijkt dat soms meer tijd nodig is. Hoewel de termijn, bedoeld in artikel 29, eerste lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 geen fatale termijn is, bestaat er toch behoefte aan de mogelijkheid de algemene raad meer tijd te gunnen voor het indienen van het voorstel. Wel moet verzekerd zijn dat er voldoende tijd beschikbaar blijft voor het uit artikel 15a, vijfde lid, onder c, van de Scheepvaartverkeerswet voortvloeiende overleg in de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart<sup>1</sup>. Dit kan worden bereikt door de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid te verlenen op verzoek van de algemene raad een latere datum vast te stellen waarop het voorstel kan worden ingediend. De in artikel I, onderdeel J, onder 1, van dit besluit opgenomen wijziging strekt daartoe.

Verder is de vraag gerezen of uit artikel 29, tweede lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 voortvloeit dat andere wijzigingen van de loodsgeldtarieven dan de voorgeschreven jaarlijkse aanpassing uitsluitend op 1 januari in werking kunnen treden. Indien dit om wat voor reden dan ook niet mogelijk zou zijn, roept de werking van artikel 29, tweede lid, voornoemd vervolgens weer de vraag op of aan een dergelijke wijziging dan steeds terugwerkende kracht moet worden verleend<sup>2</sup>. Teneinde buiten twijfel te stellen dat uitsluitend de jaarlijkse wijzigingen telkens op 1 januari in werking dienen te treden is de tekst van artikel 29, tweede lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 aangepast. Artikel I, onderdeel J, onder 2, van dit besluit bevat de daarvoor noodzakelijke voorziening.

### 4. Financiële aspecten

De in dit besluit opgenomen vereenvoudiging van de tariefstructuur zal onvermijdelijk leiden tot veranderingen voor de desbetreffende havens. Een volledige berekening van de financiële effecten kan eerst worden gemaakt wanneer de eerste jaarlijkse wijzigingsronde met toepassing van de nieuwe uitgangspunten heeft plaatsgevonden. Niettemin worden de volgende effecten verwacht.

Voor de Eemshaven en Delfzijl zal de verlegging van de uitertonpositie en de grens tussen het Z- en B-tariefgedebied tot gevolg hebben dat de opbrengst van het Z-tarief voor beide havens gaat stijgen en de opbrengst van de B-tarieven iets zal dalen. In totaal zal er voor deze havens sprake zijn van een stijging van de totale loodsgeldopbrengst.

<sup>1</sup> In die commissie vindt de toetsing van het voorstel van de algemene raad aan het geldend verdragsrecht plaats.

<sup>2</sup> Zie bijvoorbeeld de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 april 2002, houdende wijziging van Regeling loodsgeldtarieven, Stcrt. 81.

Voor de havens van Harlingen en Den Helder wordt nu slechts een B-tarief geheven voor een relatief lange afstand. Door de introductie van een Z-tarief, in combinatie met een B-tarief voor een kortere afstand zullen de loodsgeldopbrengsten ook hier stijgen.

De introductie van een gecombineerd Z- en B-tarief voor IJmuiden en Velsen heeft ook voor deze havens tot gevolg dat de loodsgeldopbrengsten zullen stijgen.

In de regio Rotterdam-Rijnmond vervalt het H-tarief en wordt de loodsreis binnen de havenbekkens berekend met inachtneming van het B-tarief. De heffing volgens het H-tarief vervalt ook bij verhaalreizen binnen de havenbekkens. Tenslotte vervallen de heffingen van het H-tarief bij bijzondere verrichtingen als hulp van de loods bij kompasstellen en de op- en afreizen (reizen tussen verschillende havenbekkens waarbij de hoofdvaarweg wordt gekruist). In de regio Rotterdam-Rijnmond wordt als gevolg van deze maatregelen een daling van de tarieven verwacht.

Al deze maatregelen tezamen leiden tot een afname van de totale loodsgeldopbrengst. Verwacht wordt dat de totale opbrengst van het Z-tarief iets zal toenemen, maar dat die toename over het geheel bezien te weinig is om het verlies aan inkomsten als gevolg van de afschaffing van het H-tarief volledig te compenseren. Uitgangspunt is dat de onderhavige wijzigingen in de loodsgeldtariefstructuur de rentabiliteit van het Nederlands Loodswezen niet beïnvloeden. Het is dan ook noodzakelijk om compenserende maatregelen te nemen. Het Nederlands Loodswezen zal dan ook in de komende jaren tariefvoorstellen indienen die zijn toegesneden op een gelijkblijvende rentabiliteit. Deze maatregelen zullen in beginsel niet de vorm krijgen van een algehele verhoging van de Z- en de B-tarieven die voor alle havens gelijk zal zijn. Immers, een van de doelstellingen van dit besluit is een zekere regionalisering van de tarieven, teneinde een begin te kunnen maken met de afbouw van de kruisfinanciering. Compensatie zal dan ook regionaal gedifferentieerd plaatsvinden. Uitgangspunt daarbij is dat de negatieve effecten op de totale opbrengsten van het Z-, B- en H-tarief gecompenseerd worden door een regionaal gedifferentieerde aanpassing van het Z- en het B-tarief. De mate waarin en het tempo waarmee die aanpassingen plaatsvinden wordt in jaarlijkse stappen bij de tariefsvaststelling bepaald.

## **5. Samenhang met andere regelgeving**

Volledige effectuering van de beoogde doeleinden vergt ook een ingrijpende herziening van de Regeling loodsgeldtarieven. Het ligt in de bedoeling om die herziening, gezamenlijk met de jaarlijkse aanpassing van de loodsgeldtarieven te laten plaatsvinden.

## **6. Consultaties**

Een voorontwerp van dit besluit is ter consultatie gezonden aan de Nederlandse loodsencorporatie en aan Overleggroep Loodsgeldtarieven. In deze groep zijn belanghebbenden uit het scheepvaart- en havenbedrijfsleven, alsmede de havenbesturen vertegenwoordigd<sup>1</sup>.

De Nederlandse loodsencorporatie (Nlc) heeft aangegeven met de grondgedachte van het voorontwerp te kunnen instemmen. Wel meent de Nlc dat aan een aantal voorwaarden moet zijn voldaan, voordat wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 kan worden geëffectueerd. De Nlc meent allereerst dat de wijzigingen van het Loodsgeldbesluit 1995 op zichzelf genomen macro budgettair neutraal behoren te zijn, en dat over de tariefontwikkeling voor 2005 overeenstemming dient te bestaan tussen de algemene raad en de Overleggroep Loodsgeldtarieven. Het uitgangspunt van een macro budgettair neutrale ingreep in het Loodsgeldbesluit 1995 wordt dezerzijds onderschreven. Het al of niet bereiken van resultaat tussen de Nlc en de Overleggroep over de tariefontwikkeling in 2005 is

<sup>1</sup> Zie de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 september 1995, houdende aanwijzing van de overlegpartijen over de loodsgeldtarieven, Stcrt. 188.



een zaak die binnen het bereik van beide partijen ligt. De Nlc meent daarnaast dat een oplossing bereikt moet worden voor het verliesgevende aandeel dat zij heeft in de beloodsing van de Scheldevaart<sup>1</sup>. Tariefsvorming voor de Scheldevaart is geen voorwerp van regeling van het Loodsgeldbesluit 1995, maar geregeld in het Scheldereglement. In dit opzicht is het stellen van een dergelijke voorwaarde aan instemming met de onderhavige wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 dan ook oneigenlijk. Wel is het zo dat verwezenlijking van alle maatregelen, neergelegd in de eerder genoemde kabinetsbesluiten, noopt tot oplossing van het probleem van het verliesgevende Nederlandse aandeel in de beloodsing van de Scheldevaart. Die oplossing moet worden gezocht in nauwe samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten, gekoppeld aan kostendekkende tariefsvorming. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft op 15 oktober 2004 een akkoord bereikt over de financiering van die samenwerking.

De Overleggroep Loodsgeldtarieven heeft zich op het standpunt gesteld dat herziening van de bestaande loodsgeldtariefstructuur, inclusief een geleidelijke afbouw van de kruisfinanciering, noodzakelijk is om te kunnen komen tot een kostenconforme prijs-prestatieverhouding bij het loodsen van zeeschepen in de diverse regio's. Aanpassing van het Loodsgeldbesluit 1995 acht de Overleggroep daartoe essentieel, en zij spreekt zich dan ook unaniem uit voor de principes van deze aanpassing. Wel wijst zij er op dat uitwerking van deze principes, met name op de tarieven in het Scheldegebied en de effecten voor de kleinere zeeschepen nog de nodige nadere uitwerking en betrokkenheid van de Overleggroep vergt. Wat dit laatste betreft, moet er op worden gewezen dat die effecten in concreto niet in dit besluit aan de orde komen. De wijziging van de Regeling loodsgeldtarieven, bedoeld in paragraaf 5 van deze nota, zal met de voorgeschreven betrokkenheid van de Overleggroep worden voorbereid. Aan de Nationale Havenraad is inmiddels advies gevraagd over de wijze waarop de kruisfinanciering op de langere termijn kan worden opgelost.

## **7. Bedrijfseffecten en administratieve lasten**

In paragraaf 4 is aangegeven dat de vereenvoudiging van de tariefstructuur in beginsel niet moet leiden tot wijzigingen in de rentabiliteit van het Nederlands Loodswezen. Dat betekent dat er in beginsel evenmin positieve of negatieve effecten zijn te verwachten op het geheel van het Nederlandse scheepvaart- en havenbedrijfsleven. Wanneer het gaat om regionale effecten, zijn er positieve, negatieve en neutrale effecten te verwachten. De bedrijven die deze effecten zullen ondervinden zijn primair reders en cargadoors. Het valt niet te verwachten dat dit besluit effecten heeft op andere bedrijven in de transportketens.

In totaal betreft het ongeveer 200 in Nederland gevestigde rederijen. Het gaat daarbij om bedrijven van zeer uiteenlopende omvang. Sommige rederijen exploiteren slechts één schip, andere vele tientallen schepen. Lang niet alle reders zijn voor hun inkomsten uitsluitend op de vaart van en naar de Nederlandse havens aangewezen. Daarnaast betreft het enkele tientallen cargadoorsbedrijven. Deze bedrijven vertegenwoordigen doorgaans in het buitenland gevestigde reders.

Precieze cijfermatige invulling van de effecten kan in dit besluit niet worden gegeven. Die invulling is afhankelijk van een aantal factoren. De voornaamste factor is het voorstel dat het Loodswezen zal doen voor de tariefontwikkeling voor 2005. Aangezien het aantal varianten dat daarin kan worden aangebracht ook in regionaal opzicht nogal groot is, is afgezien van een nadere cijfermatige onderbouwing. Daarnaast behoeft het voorstel van het Loodswezen nog de wettelijk voorgeschreven toetsing aan het recht en het algemeen belang. Op die toetsing kan niet worden vooruitgelopen. Niettemin worden de volgende effecten verwacht.

<sup>1</sup> De beloodsing van de vaart op Vlaamse havens, gelegen aan de Schelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen, wordt krachtens artikel IX, § 2, van het Scheidingstractaat (Stb. 1839, 26) en het ter uitvoering daarvan vastgestelde Scheldereglement (Trb. 1995, 48), gezamenlijk uitgevoerd door de Nederlandse en de Vlaamse loodsdiensten.

Positieve bedrijfseffecten zullen zich met name voordoen in Rotterdam en de omliggende havens. Het totaal van de maatregelen kan in het voor Rotterdam meest gunstige scenario leiden tot een zeer geringe verhoging van de loodsgeldopbrengsten met enkele honderdsten van procentpunten. In absolute zin mag dit een beperkt effect zijn, in relatieve zin gaat het dan toch om een indirect voordeel voor de haven van Rotterdam. Dit heeft een positief effect op de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van de andere grote West-Europese havens.

In het IJmondgebied en in het gebied van Scheldemonden is er sprake van enige stijging van de loodsgeldtarieven. In het meest ongunstige scenario is er sprake van een stijging van enkele procenten van de loodsgeldopbrengsten. Dit leidt tot een dienovereenkomstige verhoging van de prijs voor een geloodste scheepsreis in deze regio's.

Dit is nadelig voor de betrokken reders en cargadoors, maar de effecten zullen naar verwachting niet substantieel zijn. In gunstiger scenario's zal er voor enkele havens een neutraal effect zijn.

Negatieve bedrijfseffecten zullen zich voordoen in de havens in Noord-Nederland. Ook in het gunstigst denkbare scenario zal de verhoging van de tarieven meerdere tientallen procenten moeten bedragen. Daarbij moet wel worden bedacht dat dit in relatieve zin veel is, maar het in absolute zin gaat om kleinere bedragen. De prijs van een gemiddelde loodsreis ligt in Rotterdam rond de € 1500,-, terwijl dat gemiddelde voor een reis naar een noordelijke haven rond de € 300,- tot € 500,- ligt. Voor het Loodswezen staan daar wel in beide gevallen min of meer vergelijkbare kosten tegenover.

Er wordt van uitgegaan dat de draagkracht van de sector in de desbetreffende havens voldoende is om de effecten van dit besluit te kunnen verwerken. Wat de noordelijke havens betreft, verdienen de volgende punten nadere aandacht. Hoewel de structuur van de Nederlandse loodsgeldtarieven verschilt van die van de Duitse, bestaat het beeld dat het loodsgeldtarief voor de vaart op de enige voor een zinvolle vergelijking in aanmerking komende Duitse haven, Emden, hoger is dan het loodsgeldtarief voor de vaart op de Nederlandse havens. Verder is in ieder geval de vaart op Harlingen en Delfzijl in belangrijke mate gebaseerd op de daar gevestigde industrie. Deze factoren zullen er naar verwachting toe leiden dat er geen grote terugloop in het aantal aanlopen in deze havens zal optreden.

Daarnaast verdient het aandacht dat de loodsplicht in 2002 is geflexibiliseerd. Voor de vaart op de Eemsmonding, de Eemshaven en Delfzijl is de loodsplicht in aanzienlijke mate vrijgesteld. Valt een kapitein van een zeeschip niet binnen de vrijstellingsgrenzen van het Loodspllichtbesluit 1995, en kan hij aantonen dat hij met een schip en een bemanning die aan bepaalde eisen voldoen veilig kan varen, en hij een voldoende lokale bekendheid heeft, kan hij ontheffing van de loodsplicht of een zogeheten verklaring van vrijstelling aanvragen. Ook op de Eems wordt gestreefd naar internationale samenwerking tussen de betrokken loodsdiensten. Een dergelijke samenwerking kan tot kostenreducties leiden, die zich dienen te vertalen in lagere tarieven.

Voor het overige zij opgemerkt dat de hierboven geschetste effecten de maximaal te verwachten effecten zijn. Hoewel het mede afhankelijk is van de voorstellen van het Loodswezen voor de komende jaren, ligt het niet voor de hand dat de maximale effecten zich al in 2005 zullen voordoen. Een geleidelijke ontwikkeling ligt meer voor de hand. Afschaffen van de kruisfinanciering zal hoe dan ook alleen op de middellange tot lange termijn kunnen worden gerealiseerd.

Dit besluit heeft geen effect op de administratieve lasten van het bedrijfsleven. Een voorontwerp van dit besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft aangegeven het voorontwerp niet voor een toetsing te selecteren.

## **Artikelsgewijs**

### *Artikel I*

#### Onderdeel A

In dit onderdeel is verwoord dat er, naast de loodsvergoedingen, thans nog slechts twee loodsgeldtarieven bestaan, die bij ministeriële regeling regionaal worden vastgesteld. Het ligt in de bedoeling de navolgende zeehavengebieden te onderscheiden: Delfzijl en Eemshaven, Terschelling en Harlingen, Den Helder, IJmuiden en Amsterdam, Rijnmond en de Nederlandse Scheldehavens.

#### Onderdelen B, E, F, G, I

De in deze onderdelen opgenomen wijzigingen vloeien voort uit het vervallen van het H-tarief.

#### Onderdelen C, D, onder 2, M, onder 1, 2, 4 en 5

Deze wijzigingen strekken er toe om in de havens van Den Helder en IJmuiden zowel een Z- als een B-tarief te kunnen heffen. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de grenzen tussen de gebieden waar het Z- en het B-tarief worden geheven niet meer uitsluitend worden bepaald door het begrip «zeehaven», maar dat daarvoor nu ook kaartcoördinaten worden gebruikt.

#### Onderdeel D, onder 1, en H

Omwille van de duidelijkheid is in artikel 5, eerste lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 nu uitdrukkelijk verwoord dat het B-tarief in rekening wordt gebracht voor alle reizen in binnenhavens. De tekst van artikel 23 is hiermee in overeenstemming gebracht.

#### Onderdelen K en L

In deze onderdelen worden enige uitgewerkte bepalingen geschrapt. Verder wordt de benaming van een van de in artikel 30 van het Loodsgeldbesluit 1995 genoemde CBS-indices aangepast aan de actualiteit.

#### Onderdelen M, onder 3, en N

Deze wijzigingen strekken er toe om in de haven van Harlingen zowel een Z- als een B-tarief te kunnen heffen. Verder is de uiterton voor de Eemshaven en de haven van Delfzijl zodanig verlegd dat een volledig Z-tarief kan worden geheven. Het betreft hier overigens een correctie. Verplaatsing van deze uitertonpositie is noodzakelijk na een recente verlegging van het beloodsingspunt naar een meer binnenwaarts gelegen punt.

### *Artikelen II en III*

De jaarlijkse aanpassingen van de loodsgeldtarieven zijn gebaseerd op diverse indices van het CBS. Die indices geven de prijsontwikkeling over een reeks van jaren weer. In de loop van 2003 is duidelijk geworden dat de in aanmerking komende indices over het jaar 2002 door het CBS onjuist zijn berekend. De definitieve cijfers kwamen op een zodanig laat tijdstip beschikbaar dat het niet meer mogelijk bleek een en ander in de tarief-aanpassing voor 2004 te verwerken. Besloten is dat de noodzakelijke correcties bij de vaststelling van de tarieven voor 2005 zullen worden

aangebracht<sup>1</sup>. De uitvoering van die correctie blijkt in combinatie met de uitvoering van de overige uit dit besluit voortvloeiende maatregelen zodanig gecompliceerd dat het wenselijk is dat de loodsgeldaanpassingen in 2005 met ingang van 1 maart 2005 te laten plaatsvinden. Om die reden vindt inwerkingtreding van dit besluit plaats met ingang van 1 maart 2005. Dat impliceert wel dat eenmalig van artikel 29, tweede lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 moet worden afgeweken. Artikel II bevat de daarvoor noodzakelijke voorziening. Die voorziening moet wel met ingang van 1 januari 2005 in werking treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

<sup>1</sup> Zie de toelichting bij de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot wijziging van de Regeling loodsgeldtarieven, Stcrt. 2003, 239.