



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 december 2021, nr. IENW/BSK-2021/249285, tot wijziging van de Regeling markttoezicht registerloodsen in verband met de actualisatie van het markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen (Regeling actualisatie markttoezicht registerloodsen)**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikelen 27b, vijfde lid, 27c, vierde lid, 27j, tweede lid, en 68, tweede lid, van de Loodsenwet en artikelen 2.10, onderdelen a en c, en 4.14, eerste lid, onderdeel c en derde lid, van het Besluit markttoezicht registerloodsen;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Regeling markttoezicht registerloodsen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'openbare lichamen' vervangen door 'rechtspersonen'.
2. De onderdelen b, e, h en i komen te luiden:
  - b. Port of Harlingen;
  - e. Port of Den Helder;
  - h. Havenbedrijf Moerdijk N.V.; en
  - i. North Sea Port Netherlands N.V.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt '(KNVR)' vervangen door '(KVRN)'.
2. Onderdeel b vervalt.
3. Onderdelen f en i komen te luiden:
  - f. Tata Steel;
  - i. PORTIZ;

C

Artikel 3 vervalt.

D

In artikel 5, onderdeel b, wordt 'Souschef Faciliteren' vervangen door 'Commandant Maritieme Middelen'.

E

Artikel 6 komt te luiden:



## Artikel 6. Uurtarieven 2015

In verband met de toepassing van artikel 68 van de Loodsenwet wordt de hoogte van de integrale uurtarieven voor het jaar 2015 met betrekking tot:

- de uitvoering van verrichtingen van een registerloods aan boord als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel k, onder 1°, van de wet, vastgesteld op € 242,65;
- de uitvoering van taken als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel k, onder 2°, van de wet, vastgesteld op € 137,27.

F

Na artikel 6 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

### Artikel 6a. Efficiëncykortingspercentage loodsgeldtarieven

Het percentage, bedoeld in artikel 4.14, eerste lid, onderdeel c, en derde lid, van het besluit, is afhankelijk van de toename van het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen en zijn:

Prognoses toename aantal reizen t.o.v. het lopende jaar	Op te leggen efficiëncykortingspercentage
1 tot en met 1000	1,0%
1001 tot met 2000	2,0%
2001 en hoger	2,5%

### Artikel 6b. Scheepsklassen

Voor de toepassing van artikel 2.10, onderdelen a en c, van het Besluit markttoezicht registerloodsen naar rato van scheepsklassen, wordt uitgegaan van de volgende negen scheepsklassen waarbij, uitgedrukt in meters, L staat voor lengte over alles, B staat voor maximale breedte en Tz staat voor maximale diepgang volgens zomerlastlijn:

Scheepsklasse	Havens van Delfzijl, Eemshaven, Harlingen, Terschelling en Den Helder		Overige havens	
	L x B x Tz van	L x B x Tz tot en met	L x B x Tz van	L x B x Tz tot en met
Klasse 1		6.600		9.000
Klasse 2	6.601	10.500	9.001	15.000
Klasse 3	10.501	16.800	15.001	25.000
Klasse 4	16.801	26.800	25.001	42.000
Klasse 5	26.801	43.000	42.001	70.000
Klasse 6	43.001	69.000	70.001	117.000
Klasse 7	69.001	110.700	117.001	195.000
Klasse 8	110.701	177.600	195.001	325.000
Klasse 9	vanaf 177.601		vanaf 325.001	

G

Artikel 8 komt te luiden:

### Artikel 8. Grondslag

Deze regeling berust mede op de artikelen 27d, vijfde lid, en 68, tweede lid, van de wet.

### ARTIKEL II

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling actualisatie markttoezicht registerloodsen

### ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit actualisatie markttoezicht registerloodsen in werking treedt.



---

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser*



## TOELICHTING

### I. Algemeen deel

#### 1. Inleiding

Deze wijziging van de Regeling markttoezicht registerloodsen (hierna: de Regeling) maakt onderdeel uit van de wijziging van de Loodsenwet met de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen en de daaraan gerelateerde wijziging van het Besluit markttoezicht registerloodsen (hierna: het Besluit).

De aanleiding voor het wijzigen van de Loodsenwet, het Besluit en de Regeling ligt in de in 2013 uitgevoerde evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen. Uit deze evaluatie bleek dat niet alle beleidsdoelen die ten grondslag lagen aan die wet in voldoende mate bereikt zijn en dat het toezichtsmodel niet optimaal functioneert.<sup>1</sup> In de Loodsenwet zijn daarom diverse wijzigingen aangebracht die de (financiële) positie van de gebruikers moeten verbeteren en het toezicht door de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) moet optimaliseren. De achtergrond van de Wet markttoezicht registerloodsen en de uitkomsten van de evaluatie staan uitgebreid beschreven in de memorie van toelichting van de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen.<sup>2</sup> Naast hetgeen in het Besluit is opgenomen, is ook de Regeling aangepast met het oog op de uitwerking van de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen.

#### 2. Hoofdlijnen

##### *Bepaling uurtarief 2015*

In artikel 6 van de Regeling wordt de hoogte van de directe en indirecte integrale uurtarieven opgenomen. Deze tarieven zijn gebaseerd op het jaar 2015, overeenkomstig artikel 68 van de wet.

##### *Efficiencykorting alternatief voorstel loodsgeldtarieven*

In het Besluit is de nieuw in de Loodsenwet opgenomen alternatieve berekening ten behoeve van de uitwerking van de efficiencyprikkel verder uitgewerkt. In de berekening wordt de efficiencyprikkel toegepast als een korting. Die korting is een bepaald percentage dat afhankelijk is van de groei van het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen in het volgende jaar ten opzichte van het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen waarop het geldende tariefbesluit is gebaseerd.

In het nieuwe artikel 6a zijn de aan de verwachte toename van te loodsen scheepsreizen gerelateerde kortingspercentages opgenomen.

##### *Scheepsklassen*

Voor de toepassing van artikel 2.10 van het Besluit, dat de uitgangspunten benoemt van de toerekening van de kosten die gepaard gaan met het loodsen van zeeschepen aan de zeehavengebieden, is het noodzakelijk dat de indeling van schepen in scheepsklassen wordt opgenomen in deze regeling. Artikel 6b voorziet hierin. Deze wijziging vloeit niet voort uit de genoemde evaluatie, maar uit de aanpassing van de regelgeving aan de bestaande praktijk.

#### 3. Gevolgen

De financiële gevolgen en de gevolgen voor administratieve lasten en regeldruk zijn beschreven in memorie van toelichting van de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen. Daarin staan ook de gevolgen voor de uitvoering en het toezicht. De onderhavige regeling heeft geen eigenstandige gevolgen.

#### 4. Consultatie

Deze regeling is samen met de wijziging van de Loodsenwet en de Besluit markttoezicht registerloodsen op 6 september 2019 openbaar gemaakt voor internetconsultatie. Omdat de reacties zagen op het geheel van deze wijzigingsregelgeving, is dit nader toegelicht in de memorie van toelichting bij het

<sup>1</sup> Zie de evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen, bijlage bij Kamerstukken II 2014/15, 34 230 nr. 1.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 730, nr. 3.



wetsvoorstel.<sup>3</sup> Dit geldt eveneens voor de uitgevoerde toetsen van het Adviescollege Toetsing Regeling (ATR) en de ACM.

## **5. Inwerkingtreding**

Voor de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling wordt aangesloten bij de inwerkingtreding van de wijziging van de Loodsenwet en van het Besluit markttoezicht registerloodsen, vanwege de samenhang tussen de wijzigingen. Daarbij is aangesloten bij de vaste verandermomenten die gelden voor regelgeving.

## **II. Artikelsgewijs deel**

### **Onderdelen A, B en D**

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de namen van een aantal openbare lichamen (onderdeel A), representatieve organisaties (onderdeel B) en van een bestuursorgaan (onderdeel D) te actualiseren. In artikelen 1, respectievelijk 2, van de Regeling zijn de openbare lichamen en de representatieve organisaties opgesomd welke volgens de Loodsenwet om zienswijzen moeten worden gevraagd over het toerekeningssysteem (artikel 27b, vijfde lid), het voorstel voor de loodsgeldtarieven (artikel 27c, vierde lid) en de kwaliteitsverantwoording (artikel 27j, tweede lid). In artikel 5 staat de vertegenwoordigers van de bestuursorganen opgesomd die belast zijn met nautisch beheer van een of meerdere zeehavens. Deze vertegenwoordigers dienen eveneens te worden eveneens gevraagd om zienswijze op de kwaliteitsverantwoording.

### **Onderdeel C**

In artikel 3 van de regeling waren de regionale overlegcommissies opgesomd. Dit artikel is niet langer nodig doordat artikel 27c, vierde lid, niet langer vereist dat er regionale overlegcommissies zijn. Derhalve vervalt met onderdeel C de instelling van deze regionale overlegcommissies.

### **Onderdeel E**

Op grond van artikel 68 van de Loodsenwet moeten bij ministeriële regeling de hoogte van de integrale uurvergoeding worden vastgelegd. In de wet, en daarmee ook in het nieuwe artikel 6, worden twee integrale uurtarieven vastgelegd. Ten eerste is er een integraal uurtarief voor de uitvoering van verrichtingen van een registerloods aan boord of op afstand (onder a). Ten tweede is er een integraal uurtarief voor uren die worden besteed aan andere taken dan strikt genomen tot het loodgingsproces behoren (onder b).<sup>4</sup> In de integrale uurvergoeding zijn dus de wacht- en reizen en de beschikbaarheidsuren verdisconteerd, wat een aanpassing is ten opzichte van de oude situatie.

De bedragen zijn bij deze aanpassing ook direct gebaseerd op het jaar 2015, waar het oude artikel 6 nog uitging van de arbeidsvergoeding voor het jaar 2003. Het jaartal 2015 is met de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen vastgelegd in artikel 68 van de Loodsenwet.

### **Onderdeel F**

Zoals in de memorie van toelichting<sup>5</sup> bij de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen is opgenomen, ligt een aantal beleidsdoelen ten grondslag aan de tariefregulering. De belangrijkste zijn een gelijkmatige tariefontwikkeling en het bereiken van een optimale verhouding tussen prijs en prestatie van de loodsdienstverlening. Om te beoordelen welke efficiencyprikkel het beste bijdraagt aan deze beleidsdoelen zijn door Stichting Economisch Onderzoek (SEO) de effecten van verschillende varianten van de prikkel in verschillende scenario's uitgewerkt.<sup>6</sup> Met onderdeel F wordt in de Regeling de staffel toegevoegd die volgens het onderzoek het beste aansluit. Dat is een prikkel waarbij de korting direct effectief wordt bij een stijging van het aantal te loodsen scheepsreizen. Indien het verwachte aantal reizen stijgt tussen 1 en 1000, wordt 1,0 procent korting gegeven. Bij een stijging van het aantal verwachte reizen tussen 1001 en 2000, wordt 2,0 procent korting gegeven. De korting wordt gemaximeerd op 2,5 procent bij een verwachte stijging van 2001 of meer reizen om te voorkomen dat

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 730, nr. 3, para. 6.

<sup>4</sup> Voor een nadere toelichting op de integrale uurvergoeding wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen: Kamerstukken II 2020/21, 35 730, nr. 3, para. 3.2.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 730, nr. 3, para. 3.1.

<sup>6</sup> Stichting Economisch Onderzoek, rapport «Efficiencyprikkel in de tariefstructuur voor loodsdiensten – Beoordeling van verschillende tariefmodellen», november 2020.



---

er een onevenredige druk op de loodsenorganisatie komt, wat ten koste kan gaan van de kwaliteit van de loodsdienstverlening.

### **Onderdeel G**

In artikel 8 van de Regeling wordt een omhangbepaling ingevoegd, als gevolg van nieuwe grondslagen opgenomen in de Loodsenwet. Er is voor artikel 8 gekozen, omdat het oude artikel, waarmee paragraaf 4 van de Regeling EG-verklaring registerloods verviel, inmiddels uitgewerkt recht is. Daardoor kon van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om een nieuw artikel 8 in te voegen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser*