



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 3 november 2023, nr. IENW/BSK-2023/294929, tot wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 in verband met aanpassingen als gevolg van een evaluatie een jaar na inwerkingtreding van de nieuwe loodsplichtregelgeving

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikelen 3, eerste lid, 4, derde en vijfde lid, 5, eerste lid, en 8, onderdeel c, van het Loodsplichtbesluit 2021;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

A

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt 'vanaf de de Oosterhornhaven' vervangen door 'inclusief de Oosterhornhaven in Delfzijl'.
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt 'vanaf de Oosterhornhaven' vervangen door 'inclusief de Oosterhornhaven in Delfzijl'.
3. Onder vernummering van het tweede tot derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. In het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, ongeacht de lengte van het zeeschip, indien het schip binnen de grenzen van de in het vaarwater gelegen ankerplaatsen voor anker gaat.

B

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:
  - a. met een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 6 meter op het traject haven Delfzijl-Eemshaven, vanaf de zeesluis in de haven van Delfzijl, met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 6 meter geldt.
2. In onderdeel b wordt 'een breedte tot en met 13 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter' en wordt 'vanaf de Oosterhornhaven' vervangen door 'vanaf de zeesluis in de haven van Delfzijl';
3. Onderdeel c komt te luiden:
  - c. met een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 8 meter op het traject Eemshaven-Borkum, met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 8 meter geldt.

C

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a wordt als volgt gewijzigd:



- a. 'vanaf de Oosterhornhaven' wordt vervangen door 'vanaf de zeesluis in de haven van Delfzijl'.
- b. Onder 1° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 6 meter'.
- c. Onder 2° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 6 meter' en wordt toegevoegd ', met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles van meer dan 115 tot en met 125 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 6 meter geldt;'
- d. Onder 3° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter' vervangen door 'tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 6 meter' en wordt toegevoegd ', met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles van meer dan 125 tot en met 140 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 6 meter geldt;'

2. Onderdeel b wordt als volgt gewijzigd:

- a. 'vanaf de Oosterhornhaven' wordt vervangen door 'vanaf de zeesluis in de haven van Delfzijl'.
- b. Onder 1° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot 6 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 6 meter'.
- c. Onder 2° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 6 meter'.
- d. Onder 3° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 6 meter'.

3. Onderdeel c wordt als volgt gewijzigd:

- a. Onder 1° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 7 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 7 meter'.
- b. Onder 2° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 8 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 8 meter' en wordt toegevoegd ', met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles van meer dan 115 tot en met 125 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 8 meter geldt;'
- c. Onder 3° wordt 'een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 8 meter' vervangen door 'een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 8 meter' en wordt toegevoegd ', met uitzondering van de Beatrixhaven in de Eemshaven waarvoor een lengte over alles van meer dan 125 tot en met 140 meter en een breedte tot en met 18 meter en een diepgang tot en met 8 meter geldt;'

D

Artikel 10, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verlettering van onderdelen a tot en met d tot b tot en met e wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - a. Op het traject haven Delfzijl – Eemshaven, de Oosterhornhaven inclusief toeleiding via het Oosterhornkanaal en de zeesluis in de haven van Delfzijl, indien het kleine zeeschip een lengte over alles van meer dan 95 meter of een breedte van meer dan 13 meter of een diepgang van meer dan 6 meter heeft;
2. In onderdeel b (nieuw) wordt 'een breedte van meer dan 13 meter' vervangen door 'een breedte van meer dan 18 meter' en komt 'vanaf de Oosterhornhaven' te vervallen.
3. In onderdeel c (nieuw) wordt 'een breedte van meer dan 13 meter' vervangen door 'een breedte van meer dan 18 meter' en komt 'vanaf de Oosterhornhaven' te vervallen.
4. In onderdeel d (nieuw) wordt 'een breedte van meer dan 13 meter' vervangen door 'een breedte van meer dan 18 meter' en 'een diepgang van meer dan 8 meter' wordt vervangen door 'een diepgang van meer dan 7 meter'.



## E

Artikel 12 komt te luiden:

In artikel 7 tot en met 10 wordt verstaan onder:

- a. *het traject haven Delfzijl – Eemshaven*: de haven van Delfzijl, zijnde de bevaarbare scheepvaartwegen met inbegrip van de Oosterhornhaven, inclusief toeleiding via het Oosterhornkanaal via de zeeluis in de haven van Delfzijl, vandaar via de Damsterhaven, de Handelshaven en het Zeehavenkanaal via Gaatjebocht, Oostfriesche Gaatje en Doekegat naar de Eemshaven, inclusief de daaraan gelegen ankerplaatsen in het gebied, zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
- b. *het traject haven Delfzijl – Borkum*: de haven van Delfzijl, zijnde de bevaarbare scheepvaartwegen met inbegrip van de Oosterhornhaven, inclusief toeleiding via het Oosterhornkanaal via de zeeluis in de haven van Delfzijl, vandaar via de Damsterhaven, de Handelshaven en het Zeehavenkanaal via Gaatjebocht, Oostfriesche Gaatje, Doekegat, Randzelgat of Oude Westereems naar Borkum, inclusief de daaraan gelegen ankerplaatsen in het gebied, zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
- c. *het traject Eemshaven – Borkum*: de Eemshaven zijnde de Wilhelminahaven, de Emmahaven, de Julianahaven en de Beatrixhaven via het Doekegatkanaal, Doekegat, Randzelgat of Oude Westereems naar Borkum, inclusief de daaraan gelegen ankerplaatsen in het gebied, zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
- d. *het traject Borkum – Westereems*: de bevaarbare scheepvaartwegen van Borkum via Westereems, Huibertgat of Riffgat, inclusief Borkum Reede, gelegen in het aanloopgebied Westereems, zoals omschreven in artikel 5, onderdeel a.

## F

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'Het zeehavengebied Den Helder – Harlingen – Terschelling' vervangen door 'Het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling'.
2. In onderdeel a wordt 'van de haven van Den Helder (52°57'.77 N 4°47".40 E)' vervangen door 'van de haven van Den Helder (52°57'.77 N 004°47'.40 E)'.
3. Onderdeel b komt te luiden:

b. *aanloopgebied Brandaris*: het gedeelte van de Noordzee en de Waddenzee dat ligt binnen het gebied begrensd door boei Drawa W (53°17'.36 N 004°59'.02 E), vandaar naar boei ZS (53°18'.28 N 004°56'.23 E), vandaar naar boei TG (53°24'.13 N 005°02'.32 E), vandaar naar boei Stolzenfels (53°26'.17 N 005°09'.70 E), vandaar naar een punt op Terschelling (53°23'.30 N 005°11'.30 E), vandaar naar vuurtoren Brandaris (53°21'.62 N 005°12'.85 E) op Terschelling, vandaar naar boei SM-KB2 (53°20'.00 N 005°08'.29 E), vandaar via boei VL2-SG1 (53°19'.56 N 005°08'.87 E) zuidoostwaarts langs de rode tonnenlijn tot boei NM4-S21 (53°19'.08 N 005°15'.37 E), vandaar naar boei ZM-WNB (53°18'.05 N 005°16'.80 E), vandaar naar boei VL10 (53°16'.32 N 005°10'.29 E), vandaar naar boei VL11 (53°16'.37 N 005°09'.61 E), vandaar noordwaarts langs de groene tonnenlijn tot aan boei ZS11-VS2 (53°18'.65 N 005°05'.96 E), vandaar naar vuurtoren Vuurduin (53°17'.74 N 005°03'.49 E) op Vlieland;

4. Onderdeel c komt te luiden:

c. *westelijke Waddenzee*: het gebied begrensd door het aanloopgebied Brandaris, vanaf de vuurtoren Brandaris (53°21'.62 N 005°12'.85 E) op Terschelling naar de noordzijde van de Nieuwe Industriehaven in Harlingen, de havens van Harlingen, via de kust van Friesland naar de Lorentzsluizen van Kornwerderzand, vandaar via de Afsluitdijk naar de Stevinsluizen bij Den Oever, vandaar via de kust van Noord-Holland naar het oostelijk havenlicht van de haven van Den Helder (52°57'.77 N 004°47'.40 E) en vandaar naar boei T11 (52°59'.90 N 004°49'.10 E), van daar naar boei T13 (53°00'.74 N 004°50'.59 E), van daar naar boei T10 (53°01'.65 N 004°50'.57 E), van daar naar het zuidelijk havenlicht van de Haven NIOZ (53°00'.34 N 004°47'.83 E), vandaar via de kust van Texel naar de vuurtoren Eierland (53°10'.94 N 004°51'.31 E), vandaar naar het reddingshuisje (53°13'.40 N 004°53'.12 E) op Vlieland, vandaar via de kust van Vlieland naar het aanloopgebied Brandaris.

## G

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.



2. In het eerste lid (nieuw) wordt onder verlettering van onderdelen e tot en met h tot f tot en met i een onderdeel ingevoegd, luidende:

- e. het traject Slenk – haven Terschelling: met een lengte over alles tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 4,5 meter;

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

- 2. In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling heeft vrijstelling van de loodsplicht de kapitein van een zeeschip, voor zover het geen zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die van de in het vaarwater gelegen ankerplaatsen gebruik maakt om te ankeren.

H

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verlettering van onderdelen f tot en met h tot g tot en met i wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- f. Op het traject Slenk – haven Terschelling: met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 4,5 meter;

2. In onderdeel h (nieuw) wordt 'een diepgang tot en met 7,5 meter' vervangen door 'een diepgang tot en met 6,5 meter'.

I

In artikel 17 wordt onder verlettering van de onderdelen e en f tot f en g een onderdeel ingevoegd, luidende:

- e. het traject Slenk – haven Terschelling: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 4,5 meter;

J

In artikel 18, tweede lid, wordt onder verlettering van de onderdelen e tot en met h tot f tot en met i, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. op het traject Slenk – haven Terschelling: indien het kleine zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 95 meter of een diepgang van meer dan 4,5 meter;

K

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verlettering van onderdelen e tot en met h tot f tot en met i wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- e. het traject Slenk – haven Terschelling: vanaf de oostelijke begrenzing van het aanloopgebied Brandaris in de Noord Meep, via de Slenk naar Terschelling, met inbegrip van de haven van West-Terschelling;

2. In onderdeel h (nieuw) wordt na 'Noordzee', ingevoegd 'en de in de Waddenzee en Noordzee gelegen ankerplaatsen'.

L

In artikel 21, eerste lid, wordt 'Op het traject aanloopgebied Den Helder – haven Den Helder' vervangen door 'Op het traject Schulpengat – haven Den Helder'.

M

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, komt te luiden:



1. Als loodsplichtige scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van het besluit worden aangewezen:
  - a. het Friesche Zeegat: het gebied begrensd door een lijn die loopt van de vuurtoren van Schiermonnikoog (53°29'.21 N 006°08'.79 E), vandaar naar 53°33'.00 N 006°08'.79 E, vandaar naar 53°33'.00 N 005°56'.77 E, vandaar naar 53°27'.85 N 005°56'.77 E, alsmede het bevaarbare traject vanuit dit gebied over de Waddenzee naar Lauwersoog, alsmede de haven van Lauwersoog;
  - b. het Amelander Zeegat of Borndiep: het gebied begrensd door een lijn die loopt van de vuurtoren van Ameland (53°26'.95 N 005°37'.54 E) naar 53°31'.30 N 005°37'.54 E, vandaar naar 53°30'.50 N 005°26'.00 E, vandaar naar 53°26'.00 N 005°28'.00 E alsmede de bevaarbare trajecten vanuit dit gebied over de Waddenzee naar Holwerd en Nes.

2. In het tweede lid wordt na 'eerste' ingevoegd 'lid'.

N

Artikel 23, onderdeel d, komt te luiden:

- d. de volgende zijkanalen van het Noordzeekanaal:
  - 1°. zijkanaal A;
  - 2°. zijkanaal G tot de Wilhelminasluis;

O

Artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In het zeehavengebied Amsterdam – IJmond worden de volgende PEC-trajecten onderscheiden:
  - a. aanloop Noordzeekanaal – buitenhaven IJmuiden (gebied ten westen van sluisencomplex);
  - b. aanloop Noordzeekanaal – havens van Velsen en Beverwijk (gebied ten oosten van sluisencomplex tot aan kilometerpaal 8);
  - c. aanloop Noordzeekanaal – Afrikahaven tot aan kilometerpaal 12;
  - d. aanloop Noordzeekanaal – Amerikahaven tot aan kilometerpaal 15;
  - e. aanloop Noordzeekanaal – Westhaven tot aan kilometerpaal 17;
  - f. aanloop Noordzeekanaal – Carel Reiniershaven tot aan kilometerpaal 19;
  - g. aanloop Noordzeekanaal – Coen- en Mercuriushaven tot aan kilometerpaal 22; en
  - h. aanloop Noordzeekanaal – het afgesloten IJ tot aan de Oranjesluizen en de Amsterdamse Brug in het Amsterdam-Rijnkanaal.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. 'in de trajecten als bedoeld in het eerste lid, onderdelen d tot en met h, zijn de tussengelegen havenbekkens geen onderdeel van het traject.'

P

Na artikel 33 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 33a. Vrijstelling van de loodsplicht voor kleine zeeschepen**

De kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip met als vertrekpunt respectievelijk bestemming de Handelskade te Dordrecht of een locatie op de Nieuwe Maas, gelegen tussen kilometeraaien 992 en 993 of tussen kilometeraaien 1001 en 1004, en die in het bezit is van een geldig Rijnpatent als bedoeld in artikel 11.02 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of vaarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Binnenvaartwet, is vrijgesteld van de loodsplicht indien de haven van bestemming respectievelijk vertrek is gelegen aan een scheepvaartweg waar de loodsplicht niet van toepassing is. De vorige volzin is tevens van toepassing indien een derde, die in het bezit is van een genoemde vaarbevoegdheid, aan boord is respectievelijk aan boord komt op een genoemde locatie.

Q

Artikel 35, tweede lid, komt te luiden:



2. De bevoegde autoriteit kan aan de kapitein of eerste stuurman ontheffing verlenen van de plicht om in het bezit te zijn van een geldig sleepboot coördinatie-certificaat.

R

Artikel 37, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b, komt te luiden:

- b. voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen vaartraject dan wel aantal vaaruren, waarvan tenminste 8, vastgesteld; en

2. Onderdeel c, komt te luiden:

- c. voor de toepassing van module 5 een door de bevoegde autoriteit te bepalen vaartraject dan wel aantal vaaruren, waarvan tenminste 8, vastgesteld.

S

In artikel 40 wordt 'vandaar naar het zuidelijk hoekpunt van het ankergebied Scheveningen (52°07'.37 N 004°19'.9 E)' vervangen door 'vandaar naar het zuidelijk hoekpunt van het ankergebied Scheveningen (52°07'.37 N 004°14'.9 E)'.

## ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## TOELICHTING

### Algemeen deel

#### 1. Aanleiding

Het Loodspllichtbesluit 2021 en de Loodspllichtregeling 2021 (hierna: Lpr 2021) zijn op 1 januari 2021 in werking getreden. De loodspllicht is één van de instrumenten in het nautisch beleid voor een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer in en rond de Nederlandse zeehavens. De nieuwe loodspllichtregelgeving voorziet samengevat in een uniformering en vereenvoudiging van de loodspllicht, met behoud van maatwerk voor de regio. In de nieuwe loodspllichtregelgeving zijn alle aspecten rondom de loodspllicht geregeld. Denk aan de aanduiding van de loodspllichtige scheepvaartwegen, de aanwijzing van de bevoegde autoriteiten, de categorale vrijstelling van de loodspllicht voor een kapitein of eerste stuurman van een schip dat binnen de afmetingen van de vrijstellingsgrens valt, en een (maatwerk)onthefving van de loodspllicht voor onder andere schepen die werkzaamheden verrichten.

Op verzoek van de Tweede Kamer<sup>1</sup> is een jaar na inwerkingtreding van de loodspllichtregelgeving een evaluatie<sup>2</sup> uitgevoerd over de uitwerking van de nieuwe loodspllichtregelgeving. In de evaluatie is gekeken in hoeverre de doelstelling van de nieuwe loodspllichtregelgeving is gerealiseerd. Over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de nieuwe loodspllichtregelgeving zijn in de evaluatie geen uitspraken gedaan, nu het een jaar na inwerkingtreding te vroeg is om over deze onderwerpen al conclusies te vormen. Uit de evaluatie komt een aantal onvolkomenheden en een aantal wensen rondom experimenten voort. Met deze wijzigingsregeling worden onder meer de genoemde onvolkomenheden uit de evaluatie in de Lpr 2021 hersteld. In de begeleidende brief<sup>3</sup> bij de evaluatie is de Tweede Kamer geïnformeerd dat wensen die grote gevolgen hebben en de basis van het loodspllichtregime raken, voorlopig niet worden aangepast in de regelgeving. De regelgeving moet eerst goed geïmplementeerd en geëffectueerd worden. De algehele evaluatie van het loodspllichtstelsel wordt uitgevoerd in 2026.

#### 2. Hoofdpijnen van deze regeling

De eerste conclusie uit de evaluatie, een jaar na inwerkingtreding van de nieuwe loodspllichtregelgeving, is dat deze werkend is in de praktijk. De invoering van de nieuwe loodspllichtregelgeving is in het algemeen goed verlopen. Daarnaast is geconcludeerd dat er sinds de invoering van de nieuwe loodspllichtregelgeving betekenisvolle ervaring is opgedaan in het algemeen en met het nieuwe stelsel voor onthefvingen in het bijzonder. Hoewel betrokkenen de nieuwe loodspllichtregelgeving in het algemeen als duidelijk ervaren zijn er ook enkele onvolkomenheden geconstateerd, uiteenlopend van kleine redactionele punten tot zaken die niet goed aansluiten op de praktijk. Deze onvolkomenheden betreffen enkel de Lpr 2021, die met deze wijziging worden hersteld. In bijzonder is met deze wijziging het breedtecriterium op de Eems gewijzigd, opdat zeeschepen in de praktijk in aanmerking komen voor een Pilotage Exemption Certificate (hierna: PEC) A, B of C, waar dit voor de wijziging niet mogelijk was als gevolg van een onjuistheid bij de introductie van het breedtecriterium. Om deze reden is ook het breedtecriterium aangepast waarmee werkschepen in aanmerking komen voor een vrijstelling van de loodspllicht. Andere wijzigingen zijn onder andere het aanpassen van de coördinaten voor het ankergebied in Scheveningen en om bij de ter plaatste geldende praktijk aan te sluiten, is nu bepaald dat het voor bepaalde zijkanalen van het Noordzeekanaal niet noodzakelijk is om met een loods te varen, waardoor de loodspllicht op die zijkanalen met deze wijziging vervalt.

#### 3. Financiële gevolgen

Deze regeling heeft zeer beperkte financiële gevolgen. Slechts een beperkt aantal wijzigingen heeft een financiële consequentie. Dit betreft voornamelijk de wijzigingen in het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven waar het breedtecriterium voor zeeschepen voor het behalen van een PEC wordt verruimd. Een kapitein of reder zal kosten maken indien ze een PEC willen aanvragen, waaronder opleidingskosten. Naast deze eenmalige kosten heeft de reder een mogelijk terugkomend kostenvoordeel, omdat er niet langer kosten zullen zijn bij het aan en van boord krijgen van de loods. Deze wijziging raakt naar verwachting maar een zeer gering aantal schepen. De omzetting voor de regionale loodsencorporaties is beperkt, omdat het om een beperkt aantal verruimingen gaat. Het type schip blijft loodspllichtig en er worden, na onderlinge afstemming tussen de bevoegde autoriteiten en de regionale loodsencorporaties, slechts enkele trajecten vrijgesteld van de loodspllicht.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2021/2022, 35 248, nr. 10.

<sup>2</sup> Bijlage bij Kamerstukken II 2021/2022, 35 248, nr. 11.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2021/2022, 35 248, nr. 11.





#### **4. Advies en consultaties**

Een concept van deze regeling en bijbehorende toelichting is afgestemd met directe belanghebbenden, te weten: regionale loodsencorporaties, Rijkswaterstaat, bevoegde autoriteiten, de sector en de havenmeesters. Deze regeling is in internetconsultatie geweest van 5 september 2023 tot 3 oktober 2023. Er is in totaal één openbare reactie ontvangen. In antwoord hierop is de bewoording van de voorgestelde toevoeging van artikel 33a (nieuw) verduidelijkt en is meer flexibiliteit aangebracht met betrekking tot de plaats van vertrek en bestemming. Deze aanpassing is gemaakt in samenspraak met de bevoegde regionale autoriteit. Daarnaast is door de respondent een aantal aandachtspunten naar voren gebracht. Deze aandachtspunten vallen buiten het bestek van de voorliggende wijziging maar zullen nader in overweging worden genomen.

De nieuwe loodsplichtregelgeving is nog niet in werking getreden voor zeehavenregio Scheldemonden, waardoor de evaluatie is afgebakend tot zeehavenregio's Noord-Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond – Scheveningen. De zeehavenregio Scheldemonden is wel geconsulteerd bij het uitwerken van de huidige wijziging van de Lpr 2021.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) zijn geconsulteerd over de wijziging. Doordat de onderhavige regeling geen gevolgen heeft voor de wijze waarop de loodsplichtregelgeving wordt gehandhaafd, is er door ILT geen HUF-toets uitgevoerd. De bevoegde autoriteit of regionale autoriteit namens deze, blijft in de onderhavige regeling belast met het toezicht op de naleving van de verplichting van de houder van een PEC. ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

#### **5. Inwerkingtreding**

Artikel II regelt 1 januari 2024 als de datum voor inwerkingtreding. Er wordt afgeweken van de vereiste minimuminvoeringstermijn van twee maanden. Dit is mogelijk, omdat de regelgeving is afgestemd met alle belanghebbenden en daarmee aanmerkelijk ongewenste private voordelen voorkomt.

### **Artikelsgewijs deel**

#### **Artikel I**

##### *Onderdeel A – artikel 7*

Deze wijziging bewerkstelligt dat in het zeehavengebied Delfzijl – Eemshaven een vrijstelling van de loodsplicht geldt voor de kapitein van een zeeschip, voor zover het geen zeeschip met een gevaarlijke lading betreft, indien het schip binnen de grenzen van de in het vaarwater gelegen ankerplaatsen voor anker gaat. Voor deze vrijstelling zijn geen beperkingen rondom de afmetingen van een zeeschip opgenomen, zodat het voor de kapitein van ieder zeeschip mogelijk is om voor anker te gaan bij een ankerplaats binnen het zeehavengebied Delfzijl – Eemshaven in het geval dit nodig is. Daarnaast zijn in artikel 7 enkele tekstuele verduidelijkingen doorgevoerd met betrekking tot de categorale vrijstellingen op de genoemde trajecten in artikel 7. Voor onderdelen 1 en 2 is gewijzigd dat voor een zeeschip met een lengte over alles tot en met 95 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 6 meter de categorale vrijstelling op de trajecten haven Delfzijl – Eemshaven en Delfzijl – Borkum, niet langer vanaf de Oosterhornhaven maar inclusief de Oosterhornhaven geldt.

##### *Onderdelen B tot en met E – artikelen 8, 9, 10 en 12*

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat in de Loodsplichtregeling 2021 onjuiste afmetingen zijn vastgesteld. Hierdoor is een onbedoelde verzwaring van de loodsplicht opgenomen in artikelen 8, 9, 10 en 12. Met deze wijziging wordt dit gerepareerd. Hierdoor is het voor een kapitein van een schip binnen de gestelde afmetingen mogelijk om een PEC aan te vragen ofwel, in het geval van werkschepen en kleine zeeschepen, vrijgesteld te zijn van de loodsplicht. Het breedtecriterium voor het behalen van een PEC A en een PEC kleine zeeschepen is hiervoor aangepast van 13 meter naar 18 meter. Voor een PEC B, C en voor werkschepen is het breedtecriterium aangepast van 18 meter naar 25 meter.

Met de wijziging in onderdelen a en b van de artikelen 8 en 9 en artikel 10, tweede lid, onderdelen a en b, kunnen de kapiteins van de in die artikelen bedoelde schepen vanaf de Zeesluis gebruik maken van hun vrijstelling en niet vanaf de Oosterhornhaven. Verder is met wijzigingsonderdeel D verduidelijkt dat in verband met de veiligheid op de scheepvaartwegen van het zeehavengebied de PEC kleine zeeschepen niet van toepassing is in de Oosterhornhaven. Tot slot is in artikelen 8, onderdelen a en c en 9, onderdelen a, onder 1° en 2°, en c, onder 2° en 3°, verduidelijkt binnen welke afmetingen een





zeeschip in de Beatrixhaven in de Eemshaven zonder loods kan varen. In de Beatrixhaven geldt een breedtebeperking van 18 meter.

Met de wijziging van artikel 12 in wijzigingsonderdeel E zijn per traject enkele wijzigingen aangebracht om nader te omschrijven wat binnen ieder traject valt. Dit zorgt voor meer duidelijkheid en een nadere duiding van de verschillende vrijstellings- en PEC-trajecten binnen het zeehavengebied Delfzijl – Eemshaven.

#### *Onderdeel F – artikel 13*

Artikel 13 regelt de nadere aanduiding van de loodsplichtige scheepvaartwegen in het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling. In geval van slecht weer gaan schepen tussen Harlingen en Terschelling voor anker om te schuilen. Hierbij doen deze schepen geen zeehaven aan, maar zijn ze voor de laatste meters op de Vlierede wel loodsplichtig. Dit is niet wenselijk in de praktijk. De wijziging in onderdeel F regelt de aanpassing van het aanloopgebied Brandaris, waardoor geen loodsplicht geldt voor schepen die slechts voor anker gaan om te schuilen en hierbij geen zeehaven aandoen. Via het opleggen van een ad-hoc loodsplicht op basis van artikel 15 van het Loodsplichtbesluit 2021 kan in situaties waarin dit noodzakelijk wordt geacht, alsnog een loodsplicht worden opgelegd.

#### *Onderdeel G – artikel 15*

Met deze wijziging wordt een nieuw lid toegevoegd, zodat een vrijstelling van de loodsplicht geldt voor de kapitein van een zeeschip, voor zover het geen zeeschip met een gevaarlijke lading betreft, die van de in het vaarwater gelegen reden gebruik maakt om te ankeren. Daarnaast is het traject Slenk – haven Terschelling toegevoegd aan artikel 15. Zie hiervoor onderstaande toelichting op onderdelen G tot en met K.

#### *Onderdeel H – artikel 16*

In de vaargeul op het traject aanloopgebied Brandaris vindt verondieping plaats als gevolg van natuurlijke processen. Om deze reden is er extra aandacht voor de veranderende bodemligging en de kans op risico's voor de scheepvaart die wordt veroorzaakt door de drempelvorming. Met de wijziging van artikel 16 is de diepgang op het traject aanloopgebied Brandaris van 7,5 meter vervangen door 6,5 meter in verband met de veiligheid van de scheepvaart in het aanloopgebied en om te voorkomen dat schepen tijdens hun vaart bijvoorbeeld vastlopen op de bodem. Daarnaast wordt het traject Slenk – haven Terschelling toegevoegd aan artikel 16. Zie hiervoor onderstaande toelichting op onderdelen G tot en met K.

#### *Onderdelen G tot en met K – artikelen 15 tot en met 18 en 20*

Aan artikelen 15 tot en met 18 en 20 is het traject Slenk – haven Terschelling toegevoegd. Het traject is in deze artikelen opgenomen met een diepgangbeperking van 4,5 meter. Voorafgaand aan deze wijziging viel het traject onder de overige vaarwegen Waddenzee met een diepgangbeperking van 2,5 meter NAP. De Slenk wordt echter op 5 meter NAP onderhouden, zodat daar ruimte is voor schepen met een diepgang van 4,5 meter.

#### *Onderdelen K en L – artikelen 20 en 21*

In artikel 20, onderdeel h (nieuw), is verduidelijkt dat ook de ankerplaatsen gelegen binnen de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee en Noordzee binnen het gebied Aanloopgebied Brandaris onder het traject aanloopgebied Brandaris vallen. Daarnaast is het traject Aanloopgebied Den Helder – haven Den Helder vervangen door traject Schulpengat – haven Den Helder. Hiermee is hersteld dat een onjuist traject is opgenomen in artikelen 20 en 21.

#### *Onderdeel M – artikel 22*

In de evaluatie is naar voren gekomen dat er behoefte bestaat om in voorkomende gevallen een ad-hoc-loodsplicht op te kunnen leggen in de vaarwateren bij Ameland. Eenzelfde ad-hoc-loodsplicht is reeds mogelijk voor het Friesche Zeegat. Door aanpassing van het eerste lid van artikel 22 is dit ook mogelijk gemaakt voor Amelander Zeegat of Borndiep.

#### *Onderdeel N – artikel 23*

Met deze wijziging worden het zijkanaal C tot de spoorbrug over het Spaarne, inclusief de Industriehaven en het zijkanaal D tot de Schermersluis, niet langer aangewezen als loodsplichtige scheepvaartwegen. Voor deze zijkanalen van het Noordzeekanaal is het niet noodzakelijk om met een loods te varen,



omdat hier in de praktijk geen zeeschepen varen. De loodsplicht is daarom met deze wijziging voor deze zijkkanalen vervallen.

#### *Onderdeel O – artikel 27*

Met de wijziging van artikel 27 is een onderscheid gemaakt tussen de verschillende havenbekkens binnen de havens van Amsterdam en Zaandam. Het is hierdoor niet langer nodig dat een kapitein of eerste stuurman over kennis en vaardigheden voor havenbekkens beschikt, wanneer hij deze in de praktijk niet aandoet.

#### *Onderdeel P – artikel 33a*

Met de invoering van de Loodsplichtregeling 2021 is het Register kleine zeeschepen komen te vervallen. De regeling bood aan kapiteins en eerste stuurmannen van voormalige registerschepen de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tijdelijke PEC kleine zeeschepen. Niet alle kapiteins en eerste stuurmannen hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, waardoor er schepen uit het voormalig Register kleine zeeschepen zijn waarvan de kapitein zonder PEC vaart en dus loodsplichtig is. Voor zover het schip een bestemming op loodsplichtig vaarwater heeft, levert dit geen bijzondere situaties op. De registerloods komt op zee aan boord en gaat van boord op de plaats van bestemming en vice versa. Echter, in de praktijk heeft dit toch tot onvoorziene wijzigingen geleid. Onder de Loodsplichtregeling 2021 zijn zeeschepen, die voldoen aan de definitie klein zeeschip als bedoeld in artikel 1, loodsplichtig op de trajecten zee – Nieuwe Maas en zee – Handelskade te Dordrecht, ook wanneer deze een haven van bestemming (of vertrek) buiten loodsplichtig vaarwater hebben. Vanaf de Nieuwe Maas respectievelijk de Handelskade te Dordrecht dient er een Rijnpatent of vaarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart aan boord te zijn waarmee de reis tot op de bestemming kan worden voltooid. Dit bewijs kan van een aan boord gekomen derde zijn of van de gezagvoerder of stuurman die beschikt over de juiste papieren.

Voorafgaand aan de invoering van de Loodsplicht nieuwe stijl gold voor schepen met een bestemming buiten loodsplichtig vaarwater, dat de registerloods van boord ging bij Bolnes (beheergrens DHMR/RWS) en een patenthouder (slikloods of gezagvoerder met patent) aan boord kwam of reeds aanwezig was. Deze uitzondering is niet overgenomen in de Loodsplichtregeling 2021. Daarmee zijn zeeschepen met een bestemming buiten loodsplichtig vaarwater nu ook loodsplichtig op de trajecten Hardinxveld/Giessendam – Bolnes naar de Parkkade – Rotterdam en Hardinxveld/Giessendam – Dordrecht/Handelskade. Dit is nimmer de intentie geweest en wordt hersteld met de wijziging van artikel 33a (nieuw).

#### *Onderdeel Q – artikel 35*

Artikel 35, tweede lid, (oud) regelde de frequentie-eis van ten minste 12 calls bij PEC B voor het traject aanloopgebied Rotterdam – havens Moerdijk. Afgestemd is dat deze verzwaring niet langer noodzakelijk is, waardoor deze kan komen te vervallen. Artikel 35, tweede lid (nieuw), regelt dat de bevoegde autoriteit ontheffing kan verlenen van de verplichting om in het bezit te zijn van een sleepboot coördinatie-certificaat om te zijn vrijgesteld van de loodsplicht.

#### *Onderdeel R – artikel 37*

Een PEC of een toevoeging aan een PEC worden door de bevoegde autoriteiten verleend, indien de aanvrager over vastgestelde modules beschikt voor het betreffende schip in combinatie met het traject waarop zijn aanvraag betrekking heeft. Artikel 37 regelt de eisen omtrent het verkrijgen van een PEC LNG-bunkerschepen. Om een PEC LNG-bunkerschepen te kunnen aanvragen, dient de aanvrager over vijf modules te beschikken, te weten: modules 1 tot en met 5. De eisen voor modules 1, 2 en 4 worden niet gewijzigd.

Module 3 eist kennis en vaardigheden over de reguliere reizen waarbij de aanvrager voor een PEC, met het zeeschip en over het traject waarop de aanvraag betrekking heeft, ter verkrijging van kennis met betrekking tot de geografische en nautische omstandigheden op het betreffende traject in het betreffende zeehavengebied, door een registerloods wordt begeleid en geïnstrueerd over de lokale situatie en de in verband daarmee te voeren navigatie. Module 5 eist een met goed gevolg afgelegd aantal beoordelingsreizen met het zeeschip over het traject waarop de aanvraag voor een PEC betrekking heeft, waarbij de aanvrager van een PEC wordt beoordeeld met betrekking tot de uitvoering in de praktijk van de bij de modules 1 tot en met 4 opgedane kennis. Voor de toepassing van modules 3 en 5 is het aantal vaaruren gewijzigd waaraan moet worden voldaan. Het vereiste aantal vaaruren van 16 voor module 3 en 8 voor module 5 is gewijzigd in een door de bevoegde autoriteit te bepalen vaartraject dan wel aantal vaaruren, waarvan tenminste 8, is vastgesteld. De modules 3 en 5 worden in overleg met de regionale loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond vastgesteld. Hierbij wordt



---

rekening gehouden met plaatselijke omstandigheden en de specifieke vaartrajecten van de LNG-bunkerscheperen. De voorwaarden voor een PEC LNG bunkerscheperen zullen niet lichter zijn dan de zwaarste reguliere PEC.

#### *Onderdeel S – artikel 40*

De coördinaten voor het ankergebied in Scheveningen waren abusievelijk verkeerd in de regeling vastgesteld. Met deze wijziging is dit gecorrigeerd.

#### **Artikel II**

In artikel II is de inwerkingtredingsbepaling opgenomen. Er is gekozen voor 1 januari 2024, opdat de aanpassingen als gevolg van de evaluatie vanaf deze datum in werking treden. De gekozen datum van 1 januari 2024 is in lijn met de Aanwijzingen voor de regelgeving, met vaste verandermomenten voor een ministeriële regeling per de eerste dag van ieder kwartaal. Er wordt afgeweken van de vereiste minimuminvoeringstermijn die ervan uitgaat dat een regeling twee maanden voor de inwerkingtreding wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Hierbij is aangesloten bij een van de uitzonderingen op grond van artikel 4.17, vijfde lid, van de Aanwijzingen van de regelgeving, te weten het voorkomen van aanmerkelijke ongewenste private nadelen. De regeling verruimt enkele mogelijkheden voor een kapitein of eerste stuurman om op een aantal trajecten door middel van een vrijstelling of ontheffing, na het behalen van de hiervoor benodigde PEC, zonder loods te kunnen varen. Dit resulteert in een verlaging van de loodsgelden, die voor het verrichten van loodsdienstverlening worden betaald.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*