

Aan
de Minister van Verkeer en Waterstaat
de heer ir C.M.P.S Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Nationale Havenraad
Koningskade 4
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T 070 351 76 15
F 070 351 76 00
E info@havenraad.nl
www.havenraad.nl

Contactpersoon

mr F. Lieben

Datum

12 januari 2010

Ons kenmerk

L 052-01

Onderwerp

Advies evaluatie loodsenwet

Doorkiesnummer

351 76 15

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Geachte Minister,

Het tussentijds evaluatierapport inzake de Wet Markttoezicht Registerloodsen, het visiedocument van de rijkshavenmeesters en de loodsen over de toekomst van het loodsen van zeeschepen en de daarbij behorende aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer zijn in de vergadering van de Nationale Havenraad van december besproken.

De resultaten van deze evaluatie geven de Raad aanleiding tot het maken van de navolgende opmerkingen.

Op voorhand spreekt de Raad zijn waardering uit voor de heldere en correcte weergave van de problematiek en de resultaten van deze tussentijdse evaluatie, slechts twee jaar na inwerkingtreding van de betrokken wet.

Meer inhoudelijk zou de Raad het navolgende willen opmerken.

Marktwerking in 2019

Toen in het verleden door het Rijk marktwerking als beleidsvoornemen is omarmd heerste er grote onvrede binnen de havensector over de totstandkoming van de loodsgeldtarieven (er was sprake van een monopolist zonder toezicht). Inmiddels is veel gewonnen, in termen van financiële transparantie, kennis van de performance van de loodsen, onafhankelijk toezicht en druk op efficiency (NMa). Nu doet inderdaad de vraag zich voor of marktwerking de juiste oplossing is om een efficiënte loodsdienstverlening te waarborgen. Marktwerking is namelijk geen doel op zich. Er kleven ook nadelen en onzekerheden aan marktwerking (o.a. samenwerking met havenmeesters, onbedoelde effecten op de dienstverlening en

tarieven, marktomvang etc.) De rijkshavenmeesters en het loodswezen zijn in het visiedocument, dat eveneens onderdeel is van deze evaluatie, heel duidelijk: geen marktwerking. Beide partijen wensen een landelijke loodsenorganisatie en willen de uitvoering van de publieke loodsentaak niet aan de markt overlaten. Men vreest versnippering en verminderde invloed van de Rijkshavenmeester op de dienstverlening.

De Raad is van mening dat gestreefd moet worden naar een toekomstig model voor de huidige loodsenorganisatie waarbij meer invloed mogelijk is voor betrokken partijen / gebruikers op prikkels tot efficiënter werken en de kwaliteit van dienstverlening tegen lagere kosten. De constructie met de NMa als toezichthouder is een stap in de goede richting, zo is de ervaring. De Raad pleit er dan ook voor om nog dit jaar een structurele discussie te starten over het toekomstige model voor het loodswezen, waarbij alle opties aan de orde zouden moeten kunnen komen.

Afbouw kruissubsidiering

Het rapport zelf doet geen uitspraak over het al dan niet verder afbouwen van de kruissubsidiering. Uit tabel 2 in de brief blijkt zonneklaar dat verdere afbouw van de kruissubsidiering grote gevolgen heeft voor de Noordelijke zeehavens. Dit feit is op zich niet verrassend, maar nu de voorwaarden om daar in het verleden mee akkoord te gaan niet zijn ingewilligd is een dergelijke tariefstijging voor het Noorden niet langer acceptabel. Nog altijd is er geen enkel zicht op enige vorm van samenwerking met de Duitse loodsen, ondanks gesprekken op ministerieel niveau, en ook van een verdere flexibilisering van de loodsplicht is niets terechtgekomen.

Omdat de afbouw van de kruissubsidiering samenhangt met het invoeren van marktwerking in 2019, is het ook in dit kader van belang op korte termijn te starten met een structurele discussie over de vraag of moet worden vastgehouden aan het beleid tot het introduceren van marktwerking voor loodsdiensten, nu er duidelijke signalen uit het veld zijn hiervan af te zien. Vervolgens kan dan aan de orde komen of moet worden vastgehouden aan volledige kostenconforme tarieven op het niveau van de havenregio's dan wel landelijk.

Innovaties

Een gezamenlijk innovatieprogramma biedt interessante mogelijkheden om daadwerkelijk stappen te zetten in de naaste toekomst. Gewaakt moet overigens worden voor overspannen verwachtingen ten aanzien van de mogelijkheden van Loodsen op Afstand op permanente basis en de daaruit voortvloeiende (vermeende) kostenreductie. Dat laat onverlet dat innovatie op het gebied van informatieoverdracht van de wal naar het schip en visa versa voor LOA én andere mogelijke toepassingen interessante mogelijkheden kan bieden in de toekomst. Verder onderzoek door rijkshavenmeesters en loodsen naar mogelijkheden tot verdere toepassing van LOA wordt toegejuicht, waarbij een internationale benchmark naar de toepassingen LOA, voor zover deze nog niet heeft plaatsgevonden, warm wordt aanbevolen.

De KVNR zet overigens vraagtekens bij een aantal in het visiedocument gesignaleerde ontwikkelingen en het effect daarvan op de veiligheid van de zeescheepvaart naar, in en vanuit de haven. De KVNR wijst ook op de technologische ontwikkelingen van schepen en het elektronisch kunnen volgen van schepen. Deze maken in de visie van de KVNR innovaties in de loodsdienstverlening op korte termijn mogelijk.

Flexibilisering loodsplicht

Zoals hierboven reeds opgemerkt was verdere flexibilisering van de loodsplicht één van de voorwaarden van de Noordelijke zeehavens om indertijd akkoord te gaan met het traject tot afschaffing van de kruissubsidies. Daar is tot nu toe weinig van terechtgekomen.

Ten aanzien van de loodsplicht pleiten Rijkshavenmeesters en Loodswezen in hun visiedocument nu voor een nieuw loodsplichtstelsel. Dit stelsel is gebaseerd op eenduidigheid waarbij men óf loodsplichtig is óf men een verklaring van vrijstelling heeft behaald. Dus vrijstelling van de loodsplicht dient ten principale in alle gevallen gebaseerd te zijn op een toets/examen van de kapitein/verkeersdeelnemer.

Meer éénvoudigheid binnen het loodsplichtstelsel wordt als streefbeeld onderschreven. Het huidige vrijstellingenbeleid is niet altijd even eenduidig als gevolg van de vele verschillende scheepstypen.

De effecten van de nieuwe voorstellen moeten echter goed in beeld worden gebracht en nader worden onderbouwd ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming om te voorkomen dat dit voorstel een stap terug is in de tijd. Zo is de KVNR namelijk nog niet overtuigd van de wenselijkheid van de voorgestelde herziening.

Per regio is de situatie bovendien verschillend, evenals de verkeersintensiteit, zodat er de mogelijkheid voor maatwerk moet zijn.

Voorts wordt het van belang geacht dat dit dossier nu met voorrang wordt opgepakt omdat de perikelen rond de flexibilisering van de loodsplicht jaren tot geen enkel resultaat hebben geleid, ondanks de afspraken uit het verleden. Ook wordt aandacht gevraagd voor de mogelijke gevolgen van de implementatie van de ZBO kaderwet en de kwaliteitsborging van de examens in de nieuwe situatie. Mochten de commissies van geëmmiteerden gaan verdwijnen, dan dient er nadrukkelijk vastgehouden te worden aan een gedeelde verantwoordelijkheid van loodsen én rijkshavenmeesters voor de examens en het toekennen van verklaringen, al dan niet onder een nieuwe noemer.

Kwaliteitsborging kan gezocht worden in de betrokkenheid van derden, zoals ooit genoemd het CBR, maar even zo goed in certificering en/of accreditatie.

Niveau van dienstverlening van de loodsen

De 24-uurs economie, de getijden en sluisplanning maken dat een vlotte doorstroming door een 24 uren dienstverleningsniveau de meest optimale situatie is en derhalve ook de meest gewenste situatie. Verlaging van het niveau van dienstverlening wordt dan ook met klem afgewezen. Kwalitatief hoogwaardige

dienstverlening hangt samen met de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van de havens voor de klanten. Dit temeer nu de dienstverlening van de loodsen in goede balans blijkt te zijn met de overige vormen van nautische dienstverlening, zoals slepen, roeien, terminal handling etc. Dat daarbinnen steeds gekeken wordt naar mogelijkheden tot verdere efficiency spreekt voor zich.

Dat wil niet zeggen dat dit geen onderwerp is dat voor de langere termijn nadere studie verdient. Ten eerste zou onderzocht kunnen worden door havenbeheerders, loodsen en klanten (KVNR en VNC) gezamenlijk of, in zeer specifieke gevallen, zou kunnen worden afgeweken van de 24/7 inzetbaarheid (bijvoorbeeld bij havens met een lage intensiteit). Ten tweede liggen er wellicht kansen tot verdere optimalisatie door bijvoorbeeld gezamenlijk onderzoek te doen naar mogelijkheden te komen tot een gedifferentieerde kwaliteit van de dienstverlening door de loodsen in relatie tot de kosten. In de onderscheiden havens kan vervolgens een afweging worden gemaakt.

Verhogen pensioenleeftijd

Nog altijd geldt dat loodsen op 55-jarige leeftijd met functioneel leeftijdsontslag kunnen. Inmiddels is dan wel besloten dat de loods vrijwillig kan doorwerken tot zijn 60^{ste}, maar dit wijkt toch sterk af van de situatie in Duitsland waar een leeftijdsgrens van 62 jaar geldt en de recente ontwikkelingen in Nederland waar het kabinet heeft besloten de AOW - leeftijd te verhogen naar 67 jaar. Het optrekken van de pensioenleeftijd ligt dan ook in de rede.

Tot slot merkt de Raad op in de brief een actieplan te missen van maatregelen welke naar aanleiding van deze tussentijdse evaluatie de komende tijd in gang zullen worden gezet.

Met vriendelijke groet,

drs W.T. van Gelder,
voorzitter

mr. F. Lieben,
algemeen secretaris