



Haven Amsterdam



Loodswezen



Aan: Voorzitter van het Rijkshavenmeestersoverleg
Mevrouw W. van der Mei

Van: Rijkshavenmeesters en Algemene Raad van de Nederlandse Loodsencorporatie.,

Namens deze,

De heer E.M. van Dijk
De heer J.C. Lems

Rotterdam, 8 januari 2010,

Bijlage: Deelnemers dialoog

Geachte mevrouw van der Mei, beste Wytske,

Op uw verzoek, zoals geuit tijdens het jongste Rijkshavenmeestersoverleg, wil ik namens de algemene raad van het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters nogmaals het visiedocument en de toelichting daarop aanbieden.

De eerste keer dat wij het visiedocument d.d. 16 juni 2009 hebben aangeboden aan het ministerie was op 15 juli 2009 tijdens het rijkshavenmeestersoverleg. Tijdens deze vergadering is er toelichting gevraagd over enkele onderwerpen. Dat aanvullende document heeft u medio augustus 2009 ontvangen. Intussen is het visiedocument besproken in de Nationale Havenraad en heeft er vervolgens een constructief gesprek plaats gevonden met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (d.d. 7 januari 2010).

We hebben ons in het visiedocument beperkt tot de hoofdlijnen. Diverse aspecten verdienen uiteraard nog nadere uitwerking. Niettemin achten wij het stuk op hoofdlijnen een goede start voor verdere samenwerking en beleidsontwikkeling. Wij zijn voornemens in 2010 invulling te geven aan diverse zaken die ook in het visiedocument worden genoemd, zoals een voorstel tot het herinrichten van de examens nautische beroepen als gevolg van de kaderwet ZBO's, een verbeterd loodsplichtstelsel en het opzetten van een gezamenlijk innovatieplatform. Wij hopen daarbij op een prettige en zinvolle samenwerking met andere partijen en niet in de laatste plaats met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Hoogachtend,

Mr. J.C. Lems

Havenmeester van Rotterdam en Schiedam, Regionaal Rijkshavenmeester Rotterdam - Rijnmond,
Regionaal Port Security Officer Rotterdam - Rijnmond

Bijlage: Deelnemers dialoog

Dhr. J.C. Lems (Rijkshavenmeester Rotterdam-Rijnmond – voorzitter dialoog)

Dhr. R. van Gooswilligen (NLC)

Dhr. E. M.van Dijk (NLC)

Dhr. R.M Eichelsheim (NLBV)

Dhr. J. de Joode (NLC – Noord)

Dhr. G. van Rooij (NLC -Scheldemonden)

Dhr. H. Broers (NLC- Rijnmond)

Dhr. W. Bentinck (NLC – IJmond)

Dhr. M. Tijthoff (NLC)

Dhr. W. Dorst (NLBV)

Mw. A. Kee (Rijkshavenmeester IJmond)

Dhr. R. van der Kluit (Rijkshavenmeester Zeeland)

Dhr. A. de Jong (RWS Zeeland)

Dhr. F. Post (Rijkshavenmeester Zuid-Holland)

Dhr. F. de Mol (RWS Zuid-Holland)

Dhr. C. Venema (Scheepvaartverkeerscentrum)

Dhr. P. Struik (Rijkshavenmeester Noord Nederland)

Dhr. J.M. Bakker (RWS Noord Nederland)

Dhr. R. van der Wolf (voorzitter PRV, Havenbedrijf Rotterdam N.V.)

Dhr. J.W. Verkiel (secretaris, Havenbedrijf Rotterdam N.V.)

Visiedocument Rijkshavenmeesters en loodsen

*Veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer in een veranderend
speelveld*

16 JUNI 2009



Haven Amsterdam



Loodswezen



Port of
Rotterdam



Auteur	Jan Willem Verkiel Secretaris	Havenbedrijf Rotterdam N.V. Havenontwikkeling – Scheepvaart
Versie	Datum	Wijzigingen n.a.v.
DRAFT	Voor 7 april 2009	Proces tussen augustus 2008 tot april 2009
0.7	7 april 2009	Versie op basis van input bijeenkomst Vlissingen
0.8	27 april	Versie op basis van feed back besproken in Rotterdam
0.9	25 mei 2009	Versie gecorrigeerd door Rein van Gooswilligen, Eric van Dijk, René van der Wolf en Jaap Lems
1.0	16 juni 2009	Versie met correcties van Astrid Kee en zoals overeengekomen en definitief gemaakt in Hoek van Holland.

Aanleiding

Geïnitieerd vanuit het Platform Regionale Verkeersmanagers (PRV) en het Rijkshavenmeestersoverleg is er in augustus 2008 een dialoog opgestart tussen de Algemene Raad van het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGLM) neemt geen deel aan dit overleg, maar zal de uitkomsten wel betrekken bij de visievorming die als afgeleide van de evaluatie van het toezichtmodel, eind 2009 vorm dient te krijgen. Het ministerie is nadrukkelijk geïnteresseerd in de mening van de rijkshavenmeesters en loodsen.

De bijzondere positie van de rijkshavenmeester in de regio Scheldemonden verdient aandacht omdat men er tevens te maken heeft met de Vlaamse autoriteiten en loodsen. In de Scheldemonden is het Vlaams-Nederlands beheer ondergebracht in een Permanente Commissie en deze dient evenals de Nederlandse minister op enigerlei wijze betrokken te worden bij de uitkomsten van deze dialoog. In theorie is het denkbaar dat de ontwikkelingen of keuzes in het Scheldegebied afwijken van die in de andere regio's, maar het streven is om dat te voorkomen. Niets in deze visie kan internationale samenwerking in de weg staan.

Discussies over de toekomst van de markt voor loodsen, de loodsplicht, de samenwerking met andere havendienstverleners werden in het verleden dikwijls gedomineerd door commerciële, politieke en soms emotionele overwegingen daar waar de nautiek en overwegingen van veiligheid en vlotheid dominantier zouden moeten zijn. Dat is één van de basisuitgangspunten van deze dialoog en dit schrijven.

De toekomstvisie zoals hier beschreven bestaat uit drie delen;

1. Beschrijving en afbakening van het speelveld
2. Toekomstverwachtingen
3. Gezamenlijk gedragen oplossingsrichtingen

(1) Basisbeginselen en context

De visie heeft betrekking op de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer (24 uur per dag, 7 dagen per week) in zeehavens en in de aanloopgebieden naar zeehavens in de regio's Scheldemonden, Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-IJmond en Noord-Nederland. De Rijkshavenmeesters hebben de eindverantwoordelijkheid voor de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer, waar de loodsen en de verkeersbegeleiding een cruciale rol spelen in de uitvoering daarvan.

Er zijn 11 hoofdelementen¹ gedefinieerd die van invloed zijn op de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. De elementen zijn allen van belang, maar er is een poging gedaan om te komen tot de kern en (vier) elementen te benoemen die van primair belang zijn. Daarnaast zijn er elementen die weliswaar van belang zijn, maar waarop de invloed beperkt is en de vertaling naar speerpunten lastig te maken valt. De overige elementen vallen uiteraard onder de secundaire elementen.

¹ Verkeer en planning waren aanvankelijk separate elementen die later zijn samen gevoegd. Wet- en regelgeving zijn weliswaar besproken maar buiten deze lijst van elementen gelaten.

Primair belang

- **Verkeersdichtheid en –planning** (toenemend aantal bezoekende schepen, bijzondere scheepvaart met eigen risicoprofiel (LNG) vergen nadrukkelijker verkeersplanning)
- **Communicatie** (tussen verkeersdeelnemers, procedures, taal)
- **Kwaliteit havendienstverleners** (loodsen en VTS, maar ook roeiers en sleepdiensten)
- **Samenwerking** (primair tussen havendienstverleners, agenten, terminals, maar ook tussen autoriteiten, aangrenzende beheersgebieden etc)

Secundair

- **Infrastructuur** (zoals vaarwegdimensies, havenontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling op zee)
- **Kwaliteit (loodsplicht-)regelgeving** (duidelijk, éénduidig, pragmatisch)

Extern, weliswaar van belang maar niet direct te beïnvloeden

- **Kwaliteit bemanningen** ('primaire' zorg dat vakkennis en expertise verloren gaan en er minder aanbod zal zijn van gekwalificeerd maritiem personeel aan boord en aan de wal)
- **Kwaliteit schepen** (technische vooruitgang en kwaliteitseisen versus inferieure scheepvaart)
- **Techniek** (ontwikkelingen op het gebied van (precisie) navigatie, ICT en gegevensoverdracht)
- **Hydro-meteo** (omstandigheden)
- **Maatschappelijke druk** (vraag om transparantie en groeiend belang van duurzaamheid en veiligheid)

(2) Toekomstverwachtingen

Er zijn 8 ontwikkelingen² gedefinieerd die van invloed zijn op eerder genoemde elementen en de perspectieven veilig en vlot. Er is een poging gedaan om te komen tot de kern en (vijf) ontwikkelingen te benoemen waar het daadwerkelijk om gaat. Daarnaast zijn er zaken die meer als omgevingsfactor of achtergrond gezien moeten worden. De overigen vallen uiteraard onder de secundaire ontwikkelingen.

Primair

- **Schaalvergroting** (waar de havens nauwelijks andere dimensies krijgen worden de bezoekende schepen wel groter)
- **Groeiend verkeersaanbod** (geschatte groei van circa 45% in 2030 t.o.v. 2005)
- **Communicatie** (proces, taal) en **innovatie** (techniek, data exchange)
- **Kennis drain** (nautische kennis binnen verschillende organisaties in de context van veiligheid)
- **Processen VTS-VTM** (functionele verschuivingen vooral in context vlotheid)

² Communicatie en Innovatie waren aanvankelijk separate ontwikkelingen die zijn samengevoegd.

Secundair

- **Infrastructurele ontwikkelingen** (havenontwikkeling, Maasvlakte 2, ruimtelijke ordening op zee, windmolenparken, Natura 2000)
- **Samenwerkingsontwikkelingen** (havens gaan meer samenwerken, scheepsgebonden informatie wordt meer gedeeld (SSN), havenmeesters gaan meer regie voeren)

Extern, omgeving

- **Maatschappelijke ontwikkelingen** (meer druk op transparantie, marktconforme tarieven, veiligheid en duurzaamheid, terugkerende vraag om borging publieke belangen)

Er ontstaat zo een toekomstbeeld dat zich vrij laat vertalen naar een situatie waarin de druk op veiligheid en vlotheid groter wordt, terwijl de mensen die hierbij aan boord en aan de wal een rol spelen meer en meer te maken hebben met grote kwaliteitsverschillen (personeel aan boord én aan de wal, schepen zelf). Niet alleen gebrekkige taalvaardigheid maar ook daadwerkelijk tekort schieten op nautisch gebied van sommige scheepsbemanningen baren zorgen. Op termijn moeten ook de eigen organisaties het hoofd bieden aan teruglopende belangstelling voor maritieme beroepen en een slinkend aanbod van nautische expertise, zo is de verwachting. Dat vergt een kritische en oplettende houding van rijkshavenmeesters en loodsen. Dat vraagt om borging van nautische expertise aan boord en in de haven. Bovendien pleit dit beeld voor innovatieve oplossingen, waarbij de techniek pragmatisch ingezet wordt, maar de mens vooral centraal blijft staan. Daarnaast vragen de toenemende dichtheid van het verkeer om, en leiden de mogelijkheden in ICT tot intensievere planning en informatiemanagement. Die situatie leidt tot functionele verschuivingen (VTM concept) en lijkt de diverse partijen in het speelveld nader tot elkaar te drijven. Afbakening van verantwoordelijkheid en benoemen van samenwerkingsverbanden zijn daarbij van wezenlijk belang.

(3) Van Toekomstbeeld naar toekomstige oplossingen

De beschreven context geeft aan waar de loodsen en rijkshavenmeesters gedeelde zorgen en aandacht vinden en bovendien welk relatieve belang men er aan hecht. In de beschreven toekomstvisie wordt eens te meer duidelijk dat er uitdagingen liggen die men samen wil oppakken. De al gaande en te verwachten verschuivingen spitsen zich toe op;

- Toenemende complexiteit (door groeiend verkeersaanbod, schaalvergroting, kennis drain)
- Toenemende (technische) mogelijkheden
- Veranderend speelveld (e-maritime, e-navigation, VTM)

Zowel loodsen als rijkshavenmeesters hebben met deze zaken te maken en zullen daar waar het mogelijk en nodig is samenwerken en nieuwe wegen inslaan. Dat kan overigens niet alleen binnen de eigen verantwoordelijkheid gebeuren, maar zal ook gesteund moeten

worden door onder meer de minister³ en eventueel andere stakeholders. Om deze beleidskeuzes en samenwerking concreet te maken zijn er gezamenlijke standpunten bepaald op de volgende onderwerpen;

- Loodsplicht
- Loodsen op afstand
- Samenwerking
- Innovatie
- Toekomstige positie loodsen

Daarbij is het leidmotief om;

- Nautische expertise optimaal te gebruiken, te behouden en te borgen
- Een antwoord te hebben op de toenemende complexiteit van het scheepvaartverkeer
- Optimale functionele afstemming in termen van VTM te bewerkstelligen
- Gebruik te maken van alle middelen die nu en in de nabije toekomst ter beschikking staan.
- Wet- en regelgeving eenvoudiger te maken en te beperken (Beter geregeld)
- De (rijks-)havenmeester in staat te stellen een nog betere regie uit te oefenen op de veilige en vlotte afhandeling van het verkeer.

Uiteraard is de alles overstijgende motivatie voor dit alles het garanderen van een tenminste gelijkblijvend veiligheidsniveau zonder iets af te doen aan de vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer.

Oplossingsrichtingen

De verwachtingen ten aanzien van de toekomst nopen tot het maken van duidelijke keuzes. In deze paragraaf worden principiestandpunten verwoord die de basis zouden moeten vormen voor nadere uitwerking door loodsen en rijkshavenmeesters, maar ook ter voeding van de visie die ontwikkeld wordt door de minister.

Loodsplicht: baseren op éénduidige gronden

Met éénduidigheid wordt bedoeld dat de basis waarop een kapitein/schip vrijstelling kan krijgen van de loodsplicht eenduidig moet zijn, daar waar nu zowel lengte van het schip, constructie van het schip, bezoekfrequentie en de daadwerkelijke capaciteiten van de kapitein/verkeersdeelnemer een rol kunnen spelen. Zonder direct invulling te geven aan alle mogelijke gevolgen van een principiële keuze hierin, zijn de loodsen en rijkshavenmeesters het eens over de noodzaak om de menselijke factor leidend te laten zijn in de vraag over de loodsplicht en derhalve altijd te kiezen voor een examen of toets van de kapitein (verkeersdeelnemer). Dat betekent een systeem waarbij men óf loodsplichtig is óf men een verklaring van vrijstelling⁴ behaald heeft.

³ In Scheldemonden tevens de Permanente Commissie

⁴ Niet per se hetzelfde als het huidige verklaringhouderschap, maar wel altijd na een toets of examen van de kapitein of verkeersdeelnemer in kwestie.

Enige differentiatie in verklaringen en examens is mogelijk, maar alle examens zouden voor het overgrote deel hetzelfde moeten zijn. De toegevoegde waarde van de loods heeft immers naast kundigheid in afmeermanoeuvres te maken met zijn lokale kennis van de haven (-aanloop), regels in het vaargebied, communicatie, procedures en het lokale netwerk. Dat staat grotendeels los van het type schip. Overigens zal de combinatie schip-kapitein niet losgelaten worden, maar ook hiermee zal men realistisch én zorgvuldig om moeten gaan.

Aangezien verklaringen ook altijd gebonden zijn aan een bestemming (traject) is differentiatie en maatwerk in die zin, impliciet, altijd aan de orde.

Soms heeft een verklaringhouder te maken met meerdere rijkshavenmeesters omdat desbetreffende reis door meerdere beheersgebieden gaat. Ook in die zin moet er éénduidigheid zijn en is het raadzaam om de beslissing over vrijstellingen voor dergelijke reizen onder één autoriteit te laten vallen.

De bezoekfrequentie zal indicatief blijven voor de vraag of een schip-verkeersdeelnemer überhaupt in aanmerking komt voor een verklaring. Ook zal de bezoekfrequentie maatgevend zijn voor het in stand houden van de verklaring.

Consequentie van een dergelijke keuze zou een eenduidige structuur zijn waarbij het Register kleine zeeschepen en de ontheffingsstructuur tot het verleden gaan behoren. Tegelijkertijd wordt er gesteld dat er passende maatregelen genomen moeten worden voor kapiteins/verkeersdeelnemers met in het verleden verworven rechten. Bovendien is besproken dat de drempel om een verklaring te halen verlaagd zou kunnen worden, voor zover dit financiën betreft. De eisen die gesteld worden aan kennis en kunde van de potentiële verklaringhouder zijn geen zaken waarmee de drempel lager gelegd kan worden. De nadere invulling en analyse van consequenties van deze principiële keuze volgen in een later stadium.

Toetsing

De Rijkshavenmeesters bepalen welke schepen voor een verklaring in aanmerking komen in nauwe samenwerking met en ondersteund door de loodsen in de rol van examinatoren. Praktijkexamens worden in principe door loodsen afgenomen, maar de rijkshavenmeester (vertegenwoordiger) kan daar wel bij aanwezig zijn. Schriftelijke examens worden afgenomen door een examencommissie bestaande uit de rijkshavenmeester (vertegenwoordiger) en een loods. Het tweede lijns toezicht op de procedurele kant van de examens zou in principe in handen kunnen liggen van een objectieve, niet per se nautische, derde partij. Loodsen en Rijkshavenmeesters achten de betrokkenheid van een niet nautische procesbewaker echter niet wenselijk. Dit betekent dat rijkshavenmeesters personeel met algemene nautische expertise moeten vrijmaken om actief betrokken te blijven bij de examinering.

Regionalisering

De principiële keuze is gemaakt voor een landelijk kader met regionale bewegingsvrijheid en verantwoordelijkheden voor de rijkshavenmeesters. De landelijke kaderwet dient om de bewegingsvrijheid van de rijkshavenmeester te omkaderen en om het mogelijk ingrijpen van

de minister in geval hij dat nodig acht te borgen. Binnen de regio zouden rijkshavenmeesters bijvoorbeeld zelf moeten kunnen beslissen over de loodsplicht, eventuele differentiatie in het verklaringhouderschap, invulling van de samenwerking met nautische dienstverleners en een innovatieprogramma (lokale precisie navigatie systemen bijvoorbeeld). Overigens is het raadzaam het R&D programma landelijk op te zetten.

De zeehavens zullen in de toekomst steeds meer samenwerken. Loodsen, rijkshavenmeesters en zeehavens acteren veelal op hetzelfde snijvlak en zullen in zekere zin gelijke tred moeten houden waar het gaat om regionale zelfstandigheid of juist samenwerking.

Loodsen op afstand

Loodsen op afstand kan in theorie op permanente basis geboden worden als de virtuele omstandigheden op de wal overeenkomen met die op de brug van het schip. De loods dient immers zicht te hebben op de beslissingen die op de brug genomen worden en de wijze waarop dit gebeurt. Dat gaat verder dan het kunnen zien van een roerstand of het aantal ingestelde omwentelingen. De beoordeling van de mogelijkheden daartoe worden dikwijls benaderd vanuit de techniek, daar waar het directe contact tussen loods en scheepsbemanning aan boord juist van essentieel belang is. Er wordt vooralsnog geen alternatief voor dit directe contact aan boord tussen loods en bemanning voorzien. Bij LOA dient men tevens te bedenken dat er een onderscheid is tussen het beloodsen van een schip gedurende de aanloop van een haven en de beloodsing bij afmeren. LOA op permanente basis heeft, nog los van kosten baten analyse, pas echt zin als het gegeven kan worden tot aan de wal. De aanvullende hindernissen bij het begeleiden van schepen op de binnengebieden evenals de logistieke problemen die samenhangen met fysieke begeleiding van schepen op het allerlaatste traject en het embarkeren in het havengebied worden vooralsnog als onoverkomelijk problemen gezien.

Dit alles laat onverlet dat het optimaliseren van slecht weer LOA een continue ambitie is, welke inspanningen impliciet ook kunnen leiden tot innovatieve oplossingen ten behoeve van permanente LOA in de verdere toekomst. Loodsen en rijkshavenmeesters onderschrijven dan ook het belang van het actief zoeken naar innovatieve technieken die vernieuwend kunnen zijn voor de principiële werkwijze van de loodsen en een positieve bijdrage aan de veiligheid kunnen blijven leveren. Loodsen en rijkshavenmeesters zijn professioneel kritisch, maar staan open voor verbeteringen en vernieuwingen en willen daarbij graag samenwerken in onderzoek in die context.

Onderscheid en samenwerking

Er bestaat onderscheid tussen loodsen (al dan niet op afstand) en verkeersbegeleiding (VTS), waarbij het geven van daadwerkelijke koers en vaart orders voorbehouden is aan loodsen en de VTS operators zich blijven richten op hun kernactiviteiten als (pro-actieve) informatievoorziening, verkeersordening en -planning en in incidentele gevallen op intensieve informatievoorziening.

Loodsen en rijkshavenmeesters zien duidelijk dat de rijkshavenmeester de autoriteit is die leidend is en op kan treden als regisseur van de scheepsafhandeling. De loodsen spelen

binnen dat spel een cruciale rol. Het is dan ook evident dat van onderling wantrouwen of competentiestrijd geen sprake kan zijn en dat samenwerking en gebruikmaking van elkaars kennis en kunde moet leiden tot een beter proces en de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. De verkeersdichtheid neemt toe, de kwaliteit van bemanningen lijkt af te nemen en er bestaat een onvermijdelijke tendens naar een strenger en intensiever planningsregiem. Dat noopt eveneens tot meer en nadere samenwerking tussen diverse stakeholders en de loodsen en VTS in het bijzonder. Voorbeelden van samenwerking die lokaal kunnen worden gezien op structurele versterking, zijn:

- Integrale planning en coördinatie van de inzet van havendienstverleners.
- Het continu verbeteren van operationele informatie-uitwisseling
- Samenwerking bij de beoordeling en behandeling aanvragen en examinering verklaringen.
- Gezamenlijk onderzoeksprogramma op het gebied van bijvoorbeeld precisienavigatie, elektronische kaarten of optimaliseren LOA.
- Adviesrol loodsen bij ontwikkeling nieuwe haveninfrastructuur, al dan niet in samenwerking met de andere nautische dienstverleners (gebeurt al, maar is wel een belangrijke vorm van samenwerken en een goed voorbeeld)

Dit spitst zich toe op regionale of zelfs lokale samenwerking, maar op landelijk niveau kan dergelijke samenwerking ook plaats vinden. Parallel aan de nadere samenwerking tussen de zeehavens (gezamenlijk Port Community Systeem, mogelijke toekomstige samenwerking) zullen loodsen en rijkshavenmeesters ook landelijk samenwerken waar nodig en mogelijk. Hiervoor geldt het subsidiariteitsbeginsel dat loodsen en rijkshavenmeesters zaken regionaal regelen en samenwerken waar dat kan en landelijk waar dat nodig of raadzaam (efficiënt) is.

Innovatie

Loodsen en rijkshavenmeesters spreken zich uit voor nadere onderlinge samenwerking in research & development. Er zou een gezamenlijk R&D programma opgezet en uitgevoerd moeten worden. Daarbij is de samenwerking met reders, kapiteins, vletterlieden/roeiërs, sleepdiensten en onderwijsinstellingen van evidente meerwaarde. Alleen door de handen ineen te sluiten zal het mogelijk zijn om de maritieme kennis drain in Nederland te temperen en op terreinen zelfs de kennis uit te breiden. Concrete onderwerpen waar innovatief onderzoek mogelijk is, zijn de revue al gepasseerd. Loodsen en rijkshavenmeesters overwegen om een innovatieprogramma op te zetten over navigatie en havenoperaties, waarbij de toepasbaarheid en directe meerwaarde voor de praktijk van groot belang wordt geacht. In praktijk gebeurt dit al vaker op het gebied van simulaties, havenontwikkeling, havennaderingssystemen en wat al niet meer zij. Ook in internationale onderzoekstrajecten (EU kaderprogramma bijvoorbeeld) werken internationale loodsen (EMPA) en havenmeesters (EHMC) samen. MarNIS is een voorbeeld waarbij de Nederlandse loodsen en het Havenbedrijf Rotterdam nauw samenwerkten met ook de EMPA en EHMC in een werkpakket dat streefde naar praktische innovaties en toepassingen voor havens en havennavigatie.

De samenwerking op dit terrein en het innoverend vermogen zou wellicht duidelijker over het voetlicht gebracht moeten worden en dat kan door het opzetten van een programma of

een platform. Het betrekken van andere nautische partijen is in sommige gevallen verstandig.

Toekomstige positie loodswezen

Er zijn in theorie vijf scenario's denkbaar:

- Renationaliseren van het loodswezen
- Huidige toezichtmodel
- Vrije markt
- Partnerschap met de regionale havenautoriteit
- Het model 1995-2008

Loodsen en rijkshavenmeesters hechten alle belang aan de kwaliteit en continuïteit van dienstverlening en stellen veiligheid boven alles. Transparante totstandkoming van tarieven en uiteraard de markconformiteit van de tarieven zijn in het belang van de havens en hun klanten. Dat belang wordt eveneens door loodsen en rijkshavenmeesters onderschreven. Vanuit de optiek van de veiligheid en beheersbaarheid is het onwenselijk als er een situatie van concurrentie en meerdere aanbieders van loodsdiensten zou ontstaan.

De Rijkshavenmeesters hechten als verantwoordelijke autoriteit aan een goede en directe samenwerking met de loodsen die een belangrijke uitvoerende rol hebben in de veilige en vlotte afhandeling van het verkeer. De controle over deze dienstverlening is geholpen met een situatie dat er slechts één organisatie is die deze diensten aanbiedt. Dat staat overigens los van de aanwezigheid van verklaringhouders die in deze zin niet als 'concurrent' worden gezien.

Resumerende conclusies

Ook in de toekomst dient de kwaliteit van de afhandeling van het scheepvaartverkeer gegarandeerd te worden en borging van kennis en kunde zijn daarbij van essentieel belang. Er dient weerstand geboden te worden tegen mogelijke toekomstige verschraling van de dienstverlening en de vernietiging van kennis en kapitaal in deze context. Zowel loodsen, VTS, rijkshavenmeesters als de Nederlandse rederijen en zeevarenden zijn kwalitatief hoogwaardig. Deze kwaliteit staat echter meer en meer onder druk door de verminderde belangstelling voor maritieme beroepen, (hogere) eisen die gesteld moeten worden aan de afhandeling van een groeiend verkeersaanbod en commerciële belangen. Deze gedeelde zorgen heeft loodsen en rijkshavenmeesters bij elkaar gebracht om gezamenlijk na te denken over oplossingsrichtingen. Zaken waar beide partijen het over eens zijn geworden zijn de volgende:

- Vrijstelling van de loodsplicht (verklaring) dient ten principale in alle gevallen gebaseerd te zijn op een toets/examen van de kapitein-verkeersdeelnemer.
 - Register kleine zeeschepen komt daarmee te vervallen
 - Ontheffingsstructuur komt daarmee te vervallen
 - Laagdrempelig maken van het verklaringhouderschap, voor zover dit de veiligheidseisen niet betreft (vooral financieel dus)
 - Nader onderzoek naar differentiatie mogelijkheden
 - Openstaande vraag is hoe om te gaan met binnenvaart en loodsplicht
- De Rijkshavenmeester beslist over de loodsplicht. Examens voor verklaringhouders worden afgenomen door rijkshavenmeester en loodsen. Betrokkenheid (in de tweede lijn) van niet nautische partijen is niet wenselijk.
- Loodsen op afstand wordt voornamelijk niet op permanente basis gegeven, maar innovatie- en onderzoeksinspanningen blijven erop gericht om (a) de huidige slecht weer LOA te optimaliseren en (b) alert te blijven op technieken of inzichten die op langere termijn zouden kunnen leiden tot een andere werkwijze (permanente LOA).
- Loodsen en rijkshavenmeesters willen open met elkaar communiceren en alle schijn van onderling wantrouwen of competentiestrijd voorkomen. Daar tegenover willen beide partijen nadere samenwerking bewerkstelligen, niet in de laatste plaats om nautische en havengebonden expertise voor beide organisaties te borgen.
- Loodsen en rijkshavenmeesters willen samenwerking op het gebied van innovatie en onderzoek nadrukkelijker vorm geven in de vorm van een programma of platform. Hierbij kan ook samenwerking met de andere nautische dienstverleners gezocht worden.
- Loodsen en rijkshavenmeesters spreken een duidelijke voorkeur uit voor continuïteit, dat wil zeggen een situatie waarbij de positie van de loodsen geborgd is in één landelijke organisatie waarbij de dienstverlening door de loodsen nadrukkelijk gezien wordt als onderdeel van de publieke verantwoordelijkheid voor veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Concurrentie of marktwerking mogen niet leiden tot versnippering van de dienstverlening en verminderde grip van de rijkshavenmeester op de dienstverlening. Havens en hun klanten willen transparantie in de totstandkoming van de tarieven en marktconforme prijzen, maar niet per definitie een vrije marktsituatie. De evaluatie van het toezichtmodel zal uitwijzen in hoeverre de huidige situatie met betrekking tot het toezicht aan de wensen van loodsen, rijkshavenmeesters én havens voldoet.

Het is tijd om binnen maritiem Nederland de nadruk te leggen op gezamenlijke belangen en mogelijkheden om synergie te bereiken. Tegenstellingen moeten leiden tot discussie met uitkomsten waar een ieder beter van wordt. Tegengestelde belangen mogen niet meer leiden tot stagnatie en besluiteloosheid.

Loodsen en rijkshavenmeesters gaan op basis van een gedeelde visie een gezamenlijke toekomst tegemoet.

Toelichting op het visiedocument Rijkshavenmeester en loodsen

11 augustus 2009/ 7 januari 2010

Inleiding

Op 15 juli 2009 is het visiedocument Rijkshavenmeesters en loodsen besproken tijdens het reguliere Rijkshavenmeestersoverleg en daarmee was die gelegenheid ook het formele overdrachtmoment van het stuk door de dialoogpartners aan het ministerie van Verkeer en waterstaat. Het ministerie heeft aangegeven de visie nadrukkelijk te willen betrekken bij de visievorming op het Loodswezen na 2019 door de minister, zoals hem bij motie is gevraagd door het Parlement. De visie is relevant voor en heeft betrekking op de periode na 2019, maar is bovendien niet minder relevant voor de wereld van vandaag en morgen. Het document is bewust kort en bondig gehouden en geeft in essentie aan welke principiële keuzes de Rijkshavenmeesters en loodsen samen hebben gemaakt. In de dialoog zijn vele argumenten gedeeld, maar niet alle argumenten zijn even uitgebreid of nadrukkelijk in het visiedocument verwerkt. Het ministerie heeft om nadere toelichting gevraagd en wel in het bijzonder op drie onderwerpen.

- Stelsel van loodsplicht en eenduidigheid in vrijstellingen
- Loodsen op afstand
- Toekomstige positie Loodswezen: marktwerking?

In deze toelichting zal de argumentatie bij het visiedocument nader uitgewerkt worden. Mocht het ministerie verdere vragen hebben of nog andere argumentatie nodig achten, dan zijn de Rijkshavenmeesters en loodsen uiteraard bereid deze te bieden.

Basis

De dialoog werd door de Rijkshavenmeesters noodzakelijk geacht om uiteenlopende redenen.

- De conclusies die diverse werkgroepen (zoals 'Loodsplicht', 'Register loodsplicht kleine zeescheepvaart') vanuit het PRV trokken dat er bezwaren kleven aan de historisch gegroeide situatie van de loodsplicht en dat er mogelijkheden tot verbetering zijn.
- De discrepantie tussen de discussie zoals deze in de Eerste Kamer werd gevoerd (en de mogelijke vervolgstappen zoals destijds voorgesteld) en de argumenten en prioriteiten zoals deze leefden bij de Rijkshavenmeesters en zeehavens. Daar waar enerzijds de roep om flexibilisering en wellicht verdere liberalisering uit de jaren negentig onveranderd klonk, ontstonden er anderzijds steeds meer geluiden die pleitten voor het houden van de loodsdienstverlening binnen de invloed van of dichterbij het publieke domein en zelfs het versterken van het primaat van veiligheid (en vlotheid).
- Het volgen van het pad van verdere flexibilisering binnen het stelsel van ontheffingen (of wel het verleggen van lengtegrenzen) zoals destijds door onder andere de zeehavens (havenbedrijven) bepleit, wordt inmiddels door diezelfde zeehavens op een andere manier gezien.
- Binnen het PRV leeft het gevoel dat de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer complexer zal worden en dat de kennis en kunde om dat te doen schaarser wordt. Dat dwingt Rijkshavenmeesters en loodsen om in een open relatie elkaar te steunen en daar waar mogelijk nog structureler samen te werken.

- Bovendien werden onderhandelingen en gesprekken over het loodsplichtstelsel en de loodsdienstverlening in de houdgreep gehouden van oude sentimenten, wantrouwen en onbegrip. Die situatie vroeg om een nieuwe aanpak. Een doorbraak van de oude verhoudingen was wenselijk.

Tegen die achtergrond zijn de Rijkshavenmeesters en DGLM overeengekomen dat het goed zou zijn om een dialoog op te starten tussen Rijkshavenmeesters en de Algemene Raad van het Loodswezen.

Alvorens nader in te gaan op de drie genoemde onderwerpen is het goed om nog eens te verwijzen naar het **proces** op basis waarvan de dialoog tussen rijkshavenmeesters en loodsen gevoerd is en de context waar vanuit men gezamenlijke zorgen, verantwoordelijkheden en keuzes benaderd heeft.

De deelnemers aan de dialoog zijn begonnen met het stellen van de vraag welke **elementen nu van invloed zijn op de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer**. Daarmee is tevens het basisonderwerp van de visie geschetst; de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer (24 uur er dag, 7 dagen per week) in zeehavens en in de aanloopgebieden naar zeehavens in de regio's Scheldemonden, Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-IJmond en Noord-Nederland.

Na het verzamelen en benoemen van de elementen die van invloed zijn, is er gezocht naar de **ontwikkelingen** binnen dit speelveld die van invloed zijn op de eerder genoemde elementen.

Al met al ontstond er een gezamenlijk beleefd **toekomstbeeld** van een situatie waarin de druk op veiligheid en vlotheid groter wordt, terwijl de mensen die hierbij aan boord en aan de wal een rol spelen meer en meer te maken hebben met grote kwaliteitsverschillen (brain drain). Het heeft zowel Rijkshavenmeesters als loodsen eens te meer duidelijk gemaakt dat er gewaakt dient te worden voor verschraving van de dienstverlening (in brede zin) onder commerciële druk, dat men nautische en havenoperationele maritieme kennis en kunde moet koesteren en borgen en dat nadere samenwerking niet alleen nodig is, maar ook volstrekt natuurlijk en logisch.

Politici hebben groei en winst te zwaar laten wegen bij de verzelfstandiging en privatisering van publieke taken. Daardoor hebben ze onvoldoende rekening gehouden met het algemene belang van de verzelfstandigde diensten. Dat stelt vice-president Herman Tjeenk Willink in het jaarverslag 2008 van de Raad van State, overigens in een andere context dan die van het Loodswezen, maar de boodschap van de Rijkshavenmeesters en loodsen zou met dezelfde woorden gebracht kunnen worden. De Rijkshavenmeesters én de loodsen dienen een algemeen en publiek belang. De Rijkshavenmeesters zijn verantwoordelijk. De loodsen spelen een cruciale rol in de uitvoering. Borging van dat publieke belang (veiligheid en vlotheid) is gebaat bij transparantie, onderling respect, een duidelijke autoriteit, operationele samenwerking, uitwisseling van kennis en een controleerbare markt. In de visie van Rijkshavenmeesters en loodsen zijn vanuit die gedachten diverse principiële keuzes gemaakt op onderwerpen die het speelveld dikwijls bepalen. Drie ervan komen in deze toelichting nadrukkelijk aan bod.

Loodsplicht en vrijstelling van de loodsplicht

Er bestaat geen twijfel over de vraag of de zogenaamde 'human factor' van belang is in het risicoprofiel van een schip of verkeerssituatie. Diverse studies¹ wijzen uit dat 80 tot meer dan 90% van het risico in de zeescheepvaart wordt bepaald door menselijke factoren. De vraag of een schip dat een Nederlandse zeehaven aandoet of verlaat belooft dient te worden of niet, of liever de vraag of het schip vrijgesteld kan worden van de loodsplicht of niet, zal gebaseerd moeten zijn op het risico. Nu is het bepalen van het risico nog niet per se een harde, kwantitatieve wetenschap, maar dat de kwaliteit van de verkeersdeelnemer (kapitein, stuurman) van het grootste belang is, wordt door weinigen ontkend. Dat element wordt nadrukkelijk beoordeeld in de verklaringen van vrijstelling, in veel mindere mate bij de ontheffingen en in het geheel niet bij de Registerschepen en andere categoriaal vrijgestelde schepen. Deze situatie is historisch te verklaren, deels te verantwoorden, maar in een risico gebaseerde benadering niet te verantwoorden en daarom onwenselijk.

De basis waarop schepen nu in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling van de loodsplicht (in brede zin) is divers. Schepen kunnen op basis van de dubbele status als binnenvaartschip én zeeschip aanspraak maken op bijschrijving in het **Register Kleine Zeeschepen** en zodoende vrijstelling van de loodsplicht krijgen. In wezen zijn de constructie van het schip en het vaargebied daarin bepalend. Daarnaast is er een **ontheffingsstructuur** in zwang sinds 2002 waarbij vooral wordt gekeken naar de bezoekfrequentie en de scheeps lengte en er een beoordeling van de kapitein en het schip wordt gemaakt. Daarmee is nog niet getoetst of geëxamineerd of de verkeersdeelnemer daadwerkelijk capabel is; het is een verantwoorde maar ook wat subjectieve inschatting. De **verklaringhouders** moeten daarentegen wel een daadwerkelijk (objectief) examen doen en laten zien of men capabel is of niet.

De basis voor vrijstelling in brede zin is derhalve ook niet éénduidig en dat achten de Rijkshavenmeesters onjuist en nauwelijks uit te leggen op basis van een risico profiel of binnen een daadwerkelijk risico gebaseerde benadering.

Het ontbreekt de rijkshavenmeester in desbetreffende gevallen, zoals ontheffingen en registerschepen, aan een harde toets ter verantwoording voor de keuze een ontheffing of vrijstelling te verlenen. Overigens, in andere landen bestaat er in het algemeen slechts één soort *Pilot Exemption Certificate*, zo deze al bestaat.

De **flexibilisering** van de Loodsplicht was destijds een manier om vooral de **Short Sea** tegemoet te komen. In de praktijk is er weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen en de administratieve lasten (bij Rijkshavenmeesters) die er tegenover staan zijn nog altijd aanzienlijk. De schaal in de scheepvaart verandert en de groep potentiële schepen tussen de 75 en 95 meter scheeps lengte wordt steeds kleiner. Na zeven jaar is de categorie **ontheffinghouders** een **tamelijk marginale groep** geworden. Daarop kun je verschillende conclusies trekken. Ten eerste zou je kunnen stellen dat je de lengtegrenzen

¹ Voorbeelden: (1) A critical assessment of human element regarding maritime safety: issue of planning, policy and practice – Dr. F. Xavier Martinez de Oses and Nikolaos P. Ventikos. (2) Marine accidents : present trends and a perspective of human element", by Kit Filor of the Maritime Policy Division, department of Transport and Communications (Australia) (3) Uitkomsten expertsessie Toedeling en Beslismodel

moet optrekken, waarmee steeds grotere schepen op basis van deze tamelijk beperkte toets vrijstelling krijgen. Ten tweede zou je kunnen concluderen dat het animo om een ontheffing te halen beperkt is en je kunnen afvragen waar dat aan ligt. Het eerste achten de Rijkshavenmeesters onwenselijk, vanwege risicobeheersing en omdat er alternatieven voorhanden zijn. Het tweede is van belang bij eventuele hervorming van het stelsel.

Daarbij zijn er twee **ontwikkelingen** vermeldenswaardig. Ontheffinghouders en registerschepen vragen dikwijls (en steeds vaker) alsnog een loods aan. Vermoeidheid (**fatigue**) en administratieve lasten voor de kapitein vlak voor een havenbezoek spelen daarbij een rol. Met name in de shortsea doen schepen vaak meerdere ligplaatsen of havens per dag aan en zijn de weersomstandigheden in dit gebied van dien aard, dat de kapitein en zijn bemanning zwaar belast worden en veelal slechts korte perioden kunnen rusten. Het is in principe onbekend wie de kapitein op een registerschip is, maar in die gevallen dat er direct contact is, blijkt dikwijls dat de kapiteins **lastig** kunnen **communiceren** en niet uit de regio komen. Het Register werd destijds gevormd door een groep schepen met hun bemanningen die min of meer bekend waren bij de havenautoriteiten. Dat is steeds minder het geval. In het geval van ontheffingen en verklaringen valt eveneens te vermelden dat er dikwijls een verschil in motivatie bestaat tussen desbetreffende kapitein en de reder. Niet zelden zijn kapiteins niet gemotiveerd om een vrijstelling te halen. Dergelijke gevallen komen nu gewoon op examen (in geval van verklaringhouders), terwijl er in een eerder stadium al de conclusie getrokken had kunnen worden dat het afnemen van een examen in die gevallen geen zin heeft. Een intake gesprek zou dergelijke situaties kunnen voorkomen.

Voor de **zeehavens** is het van belang dat de loodsdienstverlening professioneel is, van daadwerkelijk toegevoegde waarde is, dat de tarieven marktconform zijn (en bij voorkeur lager dan die van de concurrentie) en dat er reële mogelijkheden zijn voor goed presterende klanten om in aanmerking te komen voor een vrijstelling. Goede en professionele loodsdiensten vormen even zo goed een *incentive* voor een haven als lage tarieven dat doen. Het stelsel van ontheffingen heeft de zeehavens niet gebracht wat er wellicht van verwacht werd. In combinatie met het versterken van het primaat van de borging van veiligheid en vlotheid is het belang van de zeehavens dan ook om enerzijds een verantwoord en helder systeem van vrijstellingen te verkrijgen op basis van examinering van de verklaringhouder en anderzijds om een dergelijke verklaring van vrijstelling aantrekkelijk en toegankelijk te maken. Het laagdrempelig maken van een verklaring zou uiteraard niet gezocht moeten worden in de eisen die men stelt aan schip en verklaringhouder zelf, maar zou meer in de sfeer van tijd en geld gezocht moeten worden.

De keuze voor een éénduidig systeem van vrijstellingen betekent ook dat er nog meer dan in het verleden aandacht zal zijn voor de wijze van toetsing en **examinering**. Examens van verklaringhouders zullen wat Rijkshavenmeesters en loodsen betreft afgenomen worden door loodsen in de rol van examinatoren en de vertegenwoordigers van de Rijkshavenmeester als toezichthouders. Op basis van de uitslag van het examen besluiten desbetreffende Rijkshavenmeesters al dan niet tot het verstrekken van een verklaring van vrijstelling. Ook in een mogelijke situatie waarbij de rol van gecommiteerden op een andere dan de huidige wijze ingevuld zou worden, is het cruciaal dat de rijkshavenmeester en loodsen beiden betrokken zijn bij de examencommissie. Ook voor andere examens voor

nautische beroepen (loodsen, VTS) geldt dat de examencommissies bemand zouden moeten blijven worden door loodsen en rijkshavenmeesters in verschillende rollen.

De keuze voor een éénduidig systeem van verklaringhouders betekent dat het huidige stelsel op de schop gaat en het Register en het systeem van ontheffingen komen te vervallen. **Verworven rechten** zouden echter wel een rol moeten spelen. Er zou gebruik gemaakt moeten worden van een sterfhuisconstructie. Verworven rechten mogen echter geen argument vormen om de huidige situatie te laten voort duren.

Samenvattend zijn de belangrijkste argumenten voor éénduidigheid in vrijstelling van de loodsplicht en het pleidooi voor één systeem van verklaringhouderschap op basis van examinering;

- Betere controle op de kwaliteit van de vrijgestelden en betere borging van de veiligheid
- In acht nemen van de dominante invloed van de 'human element' in nautische risico's
- Duidelijker en transparant systeem voor alle betrokkenen
- Groeiend aantal constatering door Rijkshavenmeesters dat de kwaliteit van bemanningen aan boord van Registerschepen te wensen overlaat (bijvoorbeeld taalbeheersing)
- Animo voor ontheffingen valt tegen en het systeem heeft de markt niet gebracht wat men ervan verwacht had. Oprekken van de lengtegrenzen in die context zou daar niet per se veel in veranderen, maar zou bovenal discutabel zijn in termen van veiligheid en risicobeheersing.

Loodsen op afstand

In de visie wordt het Loodsen op afstand (LOA) op permanente basis **niet principieel afgekeurd**, maar het wordt wel nadrukkelijk neergezet als een extra manier van dienstverlening waar vooralsnog **meer nadelen dan voordelen** aan kleven die bovendien duurder is dan het loodsen aan boord. Overigens staat deze visie daar niet alleen in. Internationaal wordt deze kritische houding ten opzichte van LOA veelal onderschreven en wordt Nederland zelfs als nogal vooruitstrevend gezien met onze LOA bij slecht weer.

Bij **slecht weer** wordt weliswaar LOA gegeven voor enkele schepen om ondanks de gestaaakte loodsdienst toch nog enigszins toegankelijk te zijn voor schepen die daarvoor in aanmerking komen (en niet met helikopter geholpen kunnen worden). De schepen komen dan onder geconditioneerde omstandigheden (ganzenpas, ruime veiligheidsmarges) de haven binnen. Onder normale weersomstandigheden verhoudt zich de '*stapvoets ganzenpas*' van LOA slecht met de eisen die normaliter Ogesteld worden aan de vlote afhandeling van het verkeer.

De **crux van de bezwaren** zit erin dat de loods in staat moet zijn om een inschatting te maken van het schip en zijn bemanning en daar op moet kunnen anticiperen. Daarbij is het zaak dat de loods direct kan reageren op de situatie zoals deze zich aan boord en in de directe omgeving van het schip voordoet. Uitlezingen van sensoren aan boord en de directe

verkeerssituatie in de omgeving van het schip alsmede het vaargedrag van het schip zijn vooralsnog het beste ter plekke te monitoren.

In **theorie is het niet ondenkbaar** dat aan wal dezelfde waarnemingen gedaan kunnen worden als aan boord. De techniek is echter nog niet zo ver, maar wel degelijk blijvend in beweging.

Men kan zich voorstellen dat een LOA loods zich **niet beperkt tot één schip** maar meerdere schepen begeleid. Als efficiency het leidmotief is voor LOA dan zal er sprake moeten zijn van het bedienen van meerdere schepen tegelijk door één loods. Dat kan alleen maar ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening en dat zal het veiligheidsrisico in principe geen goed doen. Ook de vlotte doorstroming wordt door het geven van LOA belemmerd. Schepen dienen meer afstand tot elkaar te hebben en kunnen elkaar in veel gevallen niet meer veilig oplopen. In deze context is het vervolgens van belang om een **kosten en baten afweging** te maken. De enige reden om LOA op te zetten op permanente basis (of voor een deel van de scheepvaart) is als deze vorm van loodsen ook efficiënter en goedkoper zou zijn. Er zijn kosten gemoeid met het aan boord zetten van een loods, maar deze kosten zijn niet per definitie hoger dan de kosten van LOA. Vervolgens is dan de vraag of LOA tot aan de afmeerplaats is te geven. Het daadwerkelijk afmeren is een manoeuvre die tot op heden alleen vanaf het schip gedaan kan worden. Het lijkt niet waarschijnlijk dat dit in de nabije toekomst wel mogelijk zal worden. Er zou dus LOA gegeven worden gedurende de aanloop en men zou voor het laatste deel gebruik moeten maken van **docking pilots**. Het **embarkeren en debarkeren** van deze loodsen zou dan op diverse locaties tussen de pieren, in de haven op de rivier of op het kanaal plaats moeten vinden en dat geeft praktische en logistieke problemen en zal de veiligheid niet ten goede komen en congestie veroorzaken. Bovendien kun je je afvragen of je daar in kosten en efficiency veel mee op zou schieten.

In de **kantlijn** is het interessant om te vermelden dat er steeds vaker roeiers en sjorders gedurende de aanloop van een haven aan boord worden gezet om het afmeren en het losmaken van de containers voor te bereiden en in gang te zetten. Dat is zowel vanuit veiligheidsoptiek gedaan als vanuit het streven de tijd dat een schip in de haven moet zijn te verkorten. Die gevallen illustreren dat de ontwikkeling in het algemeen ook kan zijn dat er steeds meer dienstverlening juist aan boord wordt gegeven in plaats van dienstverlening vanaf de wal.

Toekomstige positie loodswezen: géén marktwerking

De Rijkshavenmeesters en loodsen zijn heel duidelijk in hun mening dat een marktsituatie met vrije concurrentie en meerdere aanbieders van loodsdiensten onwenselijk is. De **veiligheid op zee en in de havens komt in het geding** als de Rijkshavenmeesters niet kunnen vertrouwen op een objectief, professioneel en vanuit het algemene veiligheidsbelang opererend Loodswezen. **Verschraling van de dienstverlening** ligt op de loer als de loodsen gedreven zouden worden door concurrentiestrijd. **Continuïteit** is in veel mindere mate gewaarborgd als er meerdere organisaties zouden zijn die strijden om de gunst van grote klanten en de minder lucratieve klanten liever links laten liggen. Voor de Rijkshavenmeesters is dat veiligheidsbelang in wezen het primaire en enige belang.

De **zeehavens** echter hebben nadrukkelijk een direct belang bij marktconforme en transparante tariefstelling. Veiligheid en professionalisme zijn eveneens van belang en bepalen een deel van de kernwaarden die je als zeehaven wilt uitstralen; zelf én via de dienstverleners. Het streven naar marktconformiteit betekent voor de havens niet per se een vrije markt zolang de doelstellingen voor wat betreft de tariefstelling maar gehaald worden. Daarbij onderkennen de havens ook dat borging van de veiligheid en risicobeheersing het beste is gegarandeerd is bij een loodsenorganisatie binnen of nabij het publieke domein.

Evaluatie van het huidige toezichtmodel moet nog uitwijzen in hoeverre dit model beantwoordt aan de doelstellingen. De effecten op de tarieven in tijden van crisis hebben al wel laten zien dat het weinig stressbestendig is. Voor de Rijkshavenmeesters is dat echter geen direct belang.

Loodsen, havens en Rijkshavenmeesters onderkennen het belang om beter en vaker samen te werken. De positie van het loodswezen komt in die zin dichterbij de Havenbedrijven te liggen. **Partnerschap** van het huidige Loodswezen met de havenautoriteiten en marktconformiteit onder toezicht lijken in die zin reëler en verstandiger dan de keuze voor een situatie van vrije concurrentie en versnippering van de dienstverlening.

Deze argumenten gaan overigens voorbij aan de vraag of er daadwerkelijk versnippering op zou treden, aangezien we spreken over een zeer beperkte markt. Het gaat om een paar honderd loodsen.

Tenslotte

In dit document is gepoogd om zo min mogelijk in herhaling te treden ten opzichte van het visiedocument en om argumenten wat verder uit te werken of overwegingen zoals gedurende de dialoog gebezigd nader de revue te doen passeren. Het is echter vaak zo dat wat voor de schrijver klip en klaar is niet altijd evident is voor de lezer. Mocht zich dat voordoen dan moeten ministerie en de deelnemers van de dialoog daar nader over praten. Ook in de vertaling van de visie in de visievorming zoals deze op het ministerie zal plaats hebben, zal het nodig zijn om nader van gedachten te wisselen.

De visie zoals ontwikkeld door Rijkshavenmeesters en loodsen heeft voor wat betreft zaken als de onderlinge samenwerking, loodsplicht en vrijstelling, LOA en innovatie betrekking op de wereld van vandaag en morgen. Voor wat betreft de toekomstige positie van de loodsen wordt logischerwijs het jaartal 2019 genoemd. Dat laat onverlet dat alle in de visie genoemde onderwerpen en standpunten vandaag de dag al relevant zijn en dat het niet te verwachten is dat deze na 2019 wezenlijk zullen veranderen. Loodsen en Rijkshavenmeesters hebben zich voorgenomen op diverse onderwerpen te willen samenwerken en zullen onderliggende visie en de context kritisch blijven beoordelen en zo nodig aanpassen aan nieuwe omstandigheden. Daarbij is het evident dat op het gebied van loodsplicht en vrijstellingen, innovatie en samenwerking er behoefte bestaat om snel verbeteringen te bewerkstelligen dan wel om toekomstgerichte stappen te zetten.

Rijkshavenmeesters en loodsen hebben helderheid en duidelijkheid hoog in het vaandel staan. Het is van groot belang voor de loodsen én voor de havens en Rijkshavenmeesters dat

er ook een duidelijk beeld is van de richting die gekozen zal worden na 2019. Daarmee sluiten de dialoog partners zich aan bij de wens vanuit het Parlement. Het vooruit schuiven van keuzes die vandaag al gemaakt kunnen worden is geen optie. Soms is er moed voor nodig om terug te komen op eerder gemaakte keuzes. Rijkshavenmeesters en loodsen willen het ministerie daarin ondersteunen.