



Haven Amsterdam

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs M. Schultz van Haegen - Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Den Haag, 21 maart 2012

Betreft: een landelijke loodsgeld tariefstructuur
Documentnummer: L 097-02

Mevrouw de minister,

Ondergetekenden zijn gevolmachtigd vertegenwoordigers van (1) de zeescheepvaart op de Nederlandse zeehavens door Nederlandse reders (KVNR) en door buitenlandse reders (VNC/VRC) en van (2) Nederlandse zeehavenbeheerders (Havenbedrijf Rotterdam N.V., Haven Amsterdam, Zeeland Seaports, Groningen Seaports en Zeehaven Harlingen). Al deze organisaties waren vertegenwoordigd in de op 1 januari 2012 opgeheven Nationale Havenraad.

Op 4 november 2010 heeft de Havenraad – na vaststelling van het door u gevraagde advies over verdere afbouw van kruisfinanciering tussen havenregio's binnen de bestaande loodsgeld tariefstructuur – ons verzocht om in samenwerking met het Nederlandse Loodswezen de haalbaarheid van een landelijk uniforme loodsgeld tariefstructuur te onderzoeken en die zo mogelijk te ontwikkelen. Op grond van uitgebreid en diepgaand onderzoek – daarover later meer – adviseren ondergetekenden (in plaats van de voormalige Nationale Havenraad) u als volgt.

1. **Structuur.** De bestaande tariefstructuur met een Z (zee) en een B (binnenwateren) component te vervangen door een tariefstructuur met een S (start) en een T (trajectafhankelijke) component, alsmede toeslagen voor bijzondere (B) gevallen en kortingen, waaronder de frequentiekorting. Hierin vormt het S tarief de vaste component van het loodsgeld; deze is afhankelijk van de plaats waar de loods aan boord komt c.q. van boord gaat. Onderscheiden worden rendez vous (geul) reizen, kruispost reizen en verhaalreizen van de loods. Het T tarief vormt de variabele component van het loodsgeld; deze is afhankelijk van de gemiddelde duur van de loodsreis, waarbij wordt uitgegaan van een minimum duur van de loodsreis van 60 minuten en daarop volgende tarieftreden van 20 minuten. Toeslagen en kortingen B worden bijvoorbeeld berekend voor de inzet van een helikopter, de uitvoering van een (langer durende) sleepreis, wachturen van de loods en de frequentiekorting.

2. Handhaven solidariteit. Het uitgangspunt van de wereldwijd in de havenaanloopkosten aanvaarde solidariteit – groot betaalt voor klein – te handhaven, alsmede de huidige maatstaf voor de scheepsgrootte: actuele diepgang. Dit advies laat ruimte voor verfijning naar klasse grootte met als doel de tariefmutaties op microniveau zoveel als mogelijk te beperken zonder de beoogde uitkomsten op macro niveau aan te tasten. Het solidariteitsbeginsel is van toepassing op zowel het S tarief en het T tarief als op de daaraan gekoppelde toeslagen en kortingen.

3. Keuze van een specifieke uitwerking. Te kiezen voor de uitwerking hiervan die in de kring van ingewijden bekend is geworden als Scenario F. Om te kunnen voldoen aan de – ten opzichte van elkaar averechts werkende – eisen met betrekking tot solidariteit en afbouw kruisfinanciering bedraagt in Scenario F het S tarief voor de havenregio's in noord Nederland 130% van het landelijk gehanteerde S tarief en wordt de frequentiekorting verhoogd. Geadviseerd wordt deze keuze als een vast gegeven te beschouwen.

4. Datum van invoering. Een landelijk loodsgeld tariefsysteem volgens dit scenario F per 1 januari 2014 in te voeren en alsdan het advies van de Nationale Havenraad van 4 november 2010 als vervallen te beschouwen. In de verkorte overgangperiode (die eindigt op 1 januari 2014 in plaats van op 1 januari 2016) wordt het regionaal nog te overbruggen verschil ingevolge scenario F gelijkmatig uitgesmeerd.

Dit advies wordt door ondergetekenden unaniem onderschreven. Alleen de KVNR verbindt aan zijn instemming de voorwaarde dat met de thans aanhangige herziening van de loodsplicht de mogelijkheid tot vrijstelling voor kleinere short sea schepen en binnen-/buitenschepen behouden blijft en qua eisen niet verzwarend uitpakt ten opzichte van de huidige wet- en regelgeving. De overige ondergetekenden onderschrijven dit advies ongeconditioneerd.

Ondergetekenden zijn het Nederlandse Loodswezen zeer erkentelijk voor zijn inzet bij het onderzoek naar en de ontwikkeling van een landelijk uniforme loodsgeld tariefstructuur. Ten behoeve van simulatie van uiteenlopende scenario's heeft het Nederlandse Loodswezen op basis van een grote hoeveelheid gegevens over werkelijk uitgevoerde loodsreizen in 2010 een model laten ontwikkelen. Verificatie door belanghebbenden aan de hand van concrete praktijkgevallen heeft de betrouwbaarheid van het model bevestigd. Tevens zijn ondergetekenden dank verschuldigd aan de heer Philippen, voor de wijze waarop hij leiding gegeven heeft aan de werkgroep die dit advies heeft voorbereid.

Ter nadere onderbouwing van het advies willen ondergetekenden het volgende met u delen.

1. Beoordelingscriteria. De gesimuleerde scenario's zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria: (a) Eerlijkheid (één loodsgeld voor een bepaalde loodsdienst, waar ook geleverd). (b) Transparantie. (c) Vooraf calculeerbaarheid van het loodsgeld. (d) Acceptatie van een nieuwe structuur door de markt (aansluiting bij het huidige loodsgeld op het niveau van het individuele schip). (e) Oplossend vermogen voor de kruisfinanciering.

2. Parameter. In bepaalde gevallen zou de zogenoemde blokmaat (lengte x breedte x maximale diepgang) van een schip als een betere maatstaf voor de scheepsgrootte kunnen worden beschouwd dan de actuele diepgang. Immers, bepaalde zeer grote scheepstypen hebben een diepgang die vergelijkbaar is met die van veel kleinere schepen in vol beladen toestand. Alleen scenario's met de blokmaat als parameter voldoen aan criterium c. Echter alle gesimuleerde scenario's met deze parameter voldeden geenszins aan het beoordelingscriterium d. In de afweging is aan het beoordelingscriterium d aanzienlijk meer gewicht toegekend dan aan het beoordelingscriterium c. De calculeerbaarheid vooraf van het loodsgeld verandert niet ten opzichte van de huidige situatie.

3. Optimaal scenario. Scenario F blijkt na vele simulaties het optimale scenario te zijn. Hiermee wordt namelijk bereikt dat in de veruit belangrijkste Nederlandse loodsregio's Amsterdam/IJmond, Rotterdam/Rijnmond en Scheldemonden (samen goed voor 97% van alle loodsreizen) eenheid gebracht wordt: één loodsgeld voor een bepaalde loodsdienst, waar ook geleverd (criterium a). De structuur met een S tarief en een T tarief maakt in alle havenregio's de opbouw van het loodsgeld

inzichtelijk (criterium b). En de uitgebalanceerde keuze van de overige factoren – zoals de progressie van het tarief (1:33, solidariteit), de verhouding tussen het S tarief en het T tarief (profijtbegin- sel), het niveau van het S tarief in de noordelijke havenregio's ten opzichte van het landelijke ni- veau, de aanpassing van de frequentiekorting en de keuze van verscheidene forfaitaire bedragen – maken dat scenario F optimaal voldoet aan de beoordelingscriteria d en e. Veranderingen van het loodsgeld bij invoering van een nieuw tariefsysteem volgens scenario F blijven beperkt en worden geaccepteerd. Sommige zeehavens zijn bereid in geval van grote veranderingen compensatie in het havengeld te overwegen.

4. Kostendekkendheid. Met de invoering van een landelijk uniform loodsgeld tariefsysteem vol- gens scenario F wordt de kostendekkendheid van het loodsgeld verbeterd. De tariefcomponenten richten zich duidelijk naar de mate van het gebruik. Het profijtbegin- sel wordt eenduidig toegepast. De totale opbrengst van het loodsgeld blijft exact gelijk. Hiermee wordt voldaan aan de door de NMa aan een nieuw tariefsysteem gestelde randvoorwaarden.

5. Geen kruisfinanciering/stabiele tariefontwikkeling. De keuze voor een landelijk uniform loodsgeld tariefsysteem maakt een definitief einde aan de kwestie van de kruisfinanciering. Boven- dien mag van een landelijk uniform loodsgeld tariefsysteem ook een stabiliserend effect op de ta- riefontwikkeling worden verwacht. Immers, in een landelijk uniform loodsgeld tariefsysteem kun- nen de effecten van regionale marktfluctuaties op het loodsgeldtarief landelijk worden "uitgemid- deld". In een loodsgeld tariefsysteem met regionale tarieftabellen is dat niet het geval. Opgemerkt zij dat een geleidelijke ontwikkeling van het loodsgeld voor zowel de gebruikers van loodsdiensten als voor de zeehavens van het allergeenbelang is.

Hoogachtend,

Mw drs D. Meijer
Directeur HA

Mw ir T. Menssen
Chief operating officer HbR

Mw M. Le Roy
Wethouder havens en vaarwegen Harlingen

Dhr drs M. Dorsman
Directeur KVNR

Dhr J. van der Hart
Directeur ZSP

Vervolg ondertekening L 097-02 op pagina 4

Vervolg ondertekening L 097-02

Dhr H.D. Post
Directeur GSP

Dhr G.E.J. Wastell
Voorzitter VNC