

Loodswezen: kosten explosie afgewend

Na jarenlange strijd is een doorbraak in het loodsendossier bereikt. 22 april jl. heeft de Tweede Kamer een halt toegeroepen aan de invoering van marktwerking in het loodswezen en de afbouw van kruisfinanciering tussen de Nederlandse zeehavens. Dit zou voor kleinere zeehavens zoals Delfzijl/Eemshaven, door het ontbreken van Rotterdamse schaalvoordelen, onvermijdelijk tot forse en onredelijke tariefsstijgingen hebben geleid en daarmee een onevenredige zware beschadiging van de concurrentiepositie.

SBE heeft in haar felle lobby altijd beargumenteerd dat het loodswezen een essentiële infrastructurele basisvoorziening is die in het gehele land tegen eenduidige voorwaarden en tarieven aangeboden dient te worden. Net zoals de postzegel en het treinkaartje. Door de afschaffing van landelijke kruisfinanciering naar een kostendekkend systeem per regio, zou hiervan geen sprake meer zijn. In de veel geciteerde SBE-brief over het loodswezen zijn deze en alle andere argumenten tegen de invoering van marktwerking en afschaffing van kruisfinanciering op een rij gezet.

Nadat de Minister van V&W heeft afgezien van invoering van marktwerking bij de beloodsing van zeeschepen en de afbouw van kruissubsidiëring tussen zeehaven, is de Nationale Havenraad om advies gevraagd over de kruissubsidiëring. Dit heeft geresulteerd in onderstaand voorstel.

In de oude situatie (geen kruissubsidie) zouden de beloodsingtarieven voor Delfzijl/Eemshaven stijgen met circa 115% teneinde tot een kostendekkende situatie te kunnen komen. Na lang onderhandelen heeft Rotterdam zich nu bereid verklaard om gedurende 5 jaar 80% van de tekorten voor haar rekening te nemen. De noordelijke zeehavens dienen de overige 20% zelf bij te dragen. **Concreet betekent dit voor Delfzijl/Eemshaven de komende 5 jaar een stijging van circa 4,5% per jaar (in totaal circa 23%).** Gedurende die 5 jaar dient een nieuwe landelijk tarievenssystematiek uitgedacht te worden die recht doet aan zowel de grote als kleinere zeehavens. **In aansluiting op de 5-jaar periode kan de nieuwe systematiek in werking te treden**

Hoewel een jaarlijkse stijging van bijna 5% fors is, betekent de invoering van het voorstel van de Nationale Havenraad wel dat de exorbitante kostenexplosie die tot voor kort boven het hoofd hing is afgewend. Bovendien zal het werkelijke percentage naar verwachting lager uitpakken vanaf het moment dat de grotere (kolen)schepen de Eemshaven in gaan lopen. Reden voor SBE om in te stemmen met dit ultieme aanbod/voorstel. Wel heeft SBE er op aangedrongen om tempo te maken met het onderzoek naar technologische mogelijkheden voor beloodsing of afstand (LOA), alsmede verdere flexibilisering van de loodsplicht tot 120 m. **Van groot belang is nu dat SBE en Groningen Seaports zich actief bemoeien met de totstandkoming van een nieuwe landelijke kostenconforme tarievenstructuur die voldoende recht doet aan de Eemsdelta-belangen.**