

NMa
Drs. P.J. Plug
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Kantooradres
Oosterhorn 4, Delfzijl
Correspondentieadres
Postbus 130, 9930 AC Delfzijl
T [0596] 648 100
F [0596] 647 272
E info@sb-eemsdelta.nl
I www.sb-eemsdelta.nl

Datum: 14 juli 2009
Kenmerk: SBE/09-027
Betreft: Consultatie tariefvoorstel Loodswezen 2010: zienswijze bedrijfsleven

Geachte heer Plug,

15 juni jl. ontving SBE¹ de uitnodiging van de Nederlandse Loodsencorporatie voor een consultatiebijeenkomst op 22 juni 2009, over het voorstel van het Loodswezen over de tarieven voor 2010. Gezien het korte tijdsbestek tussen uitnodiging en bijeenkomst was SBE niet in de gelegenheid bij de consultatie aanwezig te zijn. Met dit schrijven maken wij gaarne onze zienswijze over het Tariefvoorstel 2010 bij u kenbaar.

Daarnaast vragen wij uw aandacht in meer algemene zin voor het loodsensdossier en de desastreuze gevolgen van de nieuwe Loodsenwet voor de concurrentiepositie van de Noord-Nederlandse zeehavens. Het bedrijfsleven in Noord-Nederland heeft ernstige zorg over de actuele ontwikkelingen in het loodsensdossier en is van mening dat er maatregelen getroffen dienen te worden om de dreigende, disproportionele stijgingen van de loodsgeldtarieven in de noordelijke zeehavens te voorkomen. Deze reactie is afgestemd met Groningen Seaports, Harlingen Seaport Business Association, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en VNO-NCW Noord.

1. Tariefsvoorstel NLC loodsgeldtarieven 2010

Conform het nu voorliggende voorstel worden de tarieven per 2010 voor Delfzijl/Eemshaven en Harlingen met respectievelijk tot bijna 25% en 34% verhoogd. Deels is deze exorbitante tariefsverhoging het gevolg van de wijziging van de Loodsenwet (afbouw kruisfinanciering); deels heeft het Loodswezen de financiële gevolgen van de neerwaarts bijgestelde prognoses van het CPB voor het scheepvaartverkeer, rechtstreeks doorberekend in de tarieven. Met betrekking tot het laatste punt merken wij op dat ook het bedrijfsleven hard geconfronteerd wordt met de gevolgen van de economische crisis en om haar continuïteit te kunnen waarborgen veelal niet kan ontkomen aan ingrijpende, soms pijnlijke, maatregelen. Ook diverse overheden nemen maatregelen, waaronder het hanteren van de nullijn, om de crisis op te kunnen vangen. De rechtstreekse doorbelasting van verwachte inkomstendaling door het Loodswezen in de tarieven loopt hiermee niet in pas. **Wij wijzen de voorgestelde tariefsverhoging, mede daarom, met klem af.**

¹ Werkgeversorganisatie Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta SBE behartigt de belangen van de (chemische/metallurgische) industrie, energieproductie, havens en logistiek, industriële en stuwende dienstverlening in de Eemsdelta; de gemeenten Appingedam, Delfzijl en Eemmond/Eemshaven.

2. Waarborgen veiligheid

Met de nieuwe Loodsenwet wordt een belangrijke stap gezet om het langslpende loodsendossier tot afronding te brengen. Formeel wordt de deur opengezet naar een sterkere marktgerichtheid met meer maatwerk en een betere prijs/kwaliteitverhouding bij het loodswezen. Dit streven heeft onze steun. Ook de regionalisering en differentiatie van de loodsplicht achten wij een goede zaak. Maar dat laat onverlet dat genoemde organisaties de invoering van een volledig vrije marktwerking voor beloodsing van zeeschepen, zonder een mitigerend of flankerend beleid voor regio's die onevenredig zwaar worden geschaad in hun concurrentiepositie, nadrukkelijk afwijzen.

Immers, primair doel van de Loodsenwet, onder verantwoordelijkheid van de minister, is het waarborgen van veiligheid in de Nederlandse zeehavens. Wij achten het Loodswezen hierbij een essentiële infrastructurele basisvoorziening, die in het gehele land tegen eenduidige voorwaarden en tarieven aangeboden dient te worden. Veiligheid mag nimmer een concurrentie-element tussen havens worden. Een Loodsdienst die uitsluitend het publiek belang dient, volgens landelijk eenduidige, transparante en redelijke tarieven lijkt ons hiervoor de beste garantie. **Wij zijn van mening dat het eerder genomen besluit tot de invoering van marktwerking in het loodswezen gecombineerd met afschaffing van kruisfinanciering heroverwogen dient te worden.**

3. Introductie marktwerking: twee peilers

In vervolg op de adviezen van de commissies Frissen in 1997 en Brokx in 1998, heeft de Tweede Kamer in juni 2000 ingestemd met het 'Beleidsvoornemen inzake de navigatieondersteunende dienstverlening'. Dit beleidsvoornemen steunt op twee peilers:

1. Regionalisering en differentiatie van de navigatieondersteunende dienstverlening (incl. afschaffing kruisfinanciering tussen Nederlandse havens).
2. Bewerkstelligen van concurrentie tussen dienstverleners; een sterkere marktgerichtheid met meer maatwerk en een betere prijs/kwaliteitverhouding.

Wij constateren dat hoewel helemaal **geen sprake is van een vrije marktwerking** met open concurrentieverhoudingen **maar juist van een monopoliepositie** van de Nederlandse Loodsencorporatie, onverkort wordt ingezet op een kostenconforme tarievenstructuur inclusief afbouw van bestaande kruisfinanciering. Door het ontbreken van schaalvoordelen zoals die gelden in Rotterdam, leidt dit voor de kleinere zeehavens onvermijdelijk² tot forse en onredelijke tariefstijgingen. De (Rotterdamse) voordelen van deze operatie wegen niet op tegen de forse nadelen: een onevenredige beschadiging van de (inter)nationale concurrentiepositie van de kleine(re) zeehavens. Wij maken ernstig bezwaar tegen de eenzijdige gang van zaken en zijn van mening dat aan deze onevenwichtige situatie zo spoedig mogelijk een halt toegeroepen dient te worden.

² In dit verband verwijzen wij naar het advies van de Werkgroep Tariefstructuur Loodsdiensten van het Nationale Havenraad d.d. september 2005, waarin duidelijk gewag wordt gemaakt van de aanzienlijke lastenverzwaring die zal ontstaan voor de noordelijke zeehavens vanwege de afschaffing van kruisfinanciering.

4. Kruisfinanciering

Genoemde organisaties zijn van mening dat beloodsing onderdeel behoort te zijn van een landelijk nautische infrastructuur, waarbij de beschikbaarheid van een kwantitatief en kwalitatief goed toegerust loodswezen tegen een concurrerend tarief mogelijk moet zijn. Wij achten het niet acceptabel dat een voor economie en veiligheid noodzakelijke infrastructuur in minder rendabele gebieden duurder betaald moet worden dan elders.

Voor organisaties/instellingen met een publiek belang is het toepassen van interne kruisfinanciering een gerechtvaardigd middel. Zelfs voor ondernemingen is het volstrekt gebruikelijk dat interne lasten en opbrengsten verrekend worden om tot een uniforme prijs voor een product te komen. Vergelijkbare situaties zijn TNT ('de postzegeldiscussie'), de NS en diverse andere bedrijven/(semi-)overheden waar een vorm van kruisfinanciering wordt toegepast.

Wellicht ten overvloede verwijzen wij naar de brief van de Nationale Havenraad d.d. 12 september 2005³ waarin is vastgelegd dat de scheepvaart op Eemshaven-Delfzijl (met instemming van het gehele bedrijfsleven en Groningen Seaports), **slechts voorwaardelijk kon instemmen met de afbouw van de kruisfinanciering**. Deze voorwaarden betreffen uiteraard het behoud van de concurrentiepositie van de Noordelijke zeehavens en de aantrekkelijkheid van de kleinere havengebieden als vestigingsplaats.

Eveneens roepen wij de toezegging van uw ambtsvoorganger in herinnering: 'indien efficiencymaatregelen onvoldoende soelaas konden bieden voor de noordelijke zeehavens, zou de regio, in het kader van het regionaal economisch beleid, compensatie geboden worden'.

5. Kostenbesparing en efficiency

In het streven naar kostenbesparing en efficiencyvoordelen heeft Noord-Nederland een aantal opties opgepakt dan wel nader bestudeerd. Graag gaan wij in op de belangrijkste:

- a. Efficiencyverbetering Loodswezen.
- b. Samenwerking met het Duitse loodswezen.
- c. Technologische mogelijkheden, LOA.
- d. Nederlands-Duitse samenwerking.

³ Nationale Havenraad. *Adviesaanvraag loodsgeldtariefstructuur*. L 021-04-01, 12 september 2005.

5.a Efficiencyverbetering loodswezen

Een positief punt in de nieuwe Loodsenwet achten wij de forse druk die door de NMa wordt uitgeoefend op het loodswezen ten behoeve van verdergaande interne efficiency. Toch plaatsen wij voor de noordelijke zeehavens hierbij een kritische kanttekening. Sinds de verzelfstandiging van het loodswezen in 1988 zijn de mogelijkheden voor efficiencyverbetering door Loodswezen regio Noord zoveel mogelijk benut. Door invoering van jet-gedreven tenders (afstoten van stationsschip), nieuwe loodsposten, inzet van geïntegreerde loodsen en een zorgvuldige afstemming van de loodsenformatie op het scheepvaartaanbod wordt een kwalitatief goede dienstverlening geleverd tegen minimale kosten. **Van verdergaande efficiencymaatregelen kan met behoud van de vereiste kwaliteit en beschikbaarheid naar redelijkheid en billijkheid niet veel meer verwacht worden.** Natuurlijk laat dit onverlet dat alle kansen voor verdergaande efficiency benut dienen te worden. Maar hierbij dient de Noordelijke realiteit niet uit het oog verloren te worden.

5.b Samenwerking met het Duitse loodswezen

Veel wordt (nationaal) verwacht van kostenbesparing door vergaande samenwerking tussen het Nederlandse en Duitse loodswezen. Ook vanuit onze optiek is efficiency en kostenreductie door verdergaande samenwerking met het Duitse loodswezen essentieel. Maar de realiteit toont dat door de sterke inbreng en ondersteuning vanuit de Duitse overheid, het Duitse loodswezen anders is georganiseerd dan het Nederlandse loodswezen. De infrastructuur en werkwijze van beide organisaties liggen nog te ver uit elkaar waardoor een vergaande samenwerking op korte termijn wordt bemoeilijkt. Waardering hebben wij voor de inzet van de minister van V&W en de rijkshavenmeester om in afstemming met de Duitse overheid het samenwerkingsproces tussen het Nederlandse en Duitse loodswezen te versnellen. Maar het succes van deze samenwerking staat en valt met het draagvlak onder zowel de Nederlandse als de Duitse loodsen. De praktijk wijst uit dat er zeker aan Duitse zijde nog veel weerstand te overwinnen is.

De belangrijkste voorwaarden voor een succesvolle samenwerking zijn volgens ons een uniforme loodsplicht op de Eems, tariefstructuren die dicht bij elkaar liggen en een organisatiestructuur die door beide partijen wordt ondersteund. Op langere termijn kan een samenwerkingsverband zeker kostenbesparingen opleveren (die echter niet zo groot zijn dat binnen een regionaal kostendekkend systeem aanzienlijke tariefstijgingen kunnen worden voorkomen). Maar er zal nog veel water door de Eems moeten stromen, voordat een dergelijke situatie is bereikt.

Zolang de beoogde samenwerking niet resulteert in efficiencyverbetering van een omvang die tariefsverlaging rechtvaardigt, achten wij een flankerend beleid gerechtvaardigd. **Wij verzoeken u gedurende die periode een tariefberekening mogelijk te maken, die ons in staat stelt voor wat betreft de loodstarieven, de noordelijke concurrentiepositie te behouden.**

5.c Technologie

De mogelijkheden voor de inzet van technologie zijn terecht onderwerp van overleg en studie. Wij zijn van mening dat de kansen voor technologische innovatie (zoals Loodsen Op Afstand, Sensation) optimaal benut dienen te worden en zien hier een stimulerende rol voor V&W. Wellicht kan de noodzakelijkheid van een (dure) fysieke beloodsing door LOA met behulp van moderne radar-, sensor- en ICT-technologie, afnemen. Wij juichen de inzet van bijvoorbeeld elektronische verkeersbegeleiding tegen aanvaardbare kosten toe. Maar onderzoek zal moeten uitwijzen of moderne technologie in de (nabije) toekomst ook daadwerkelijk kan bijdragen aan een substantiële kostenreductie. **Op de korte termijn zal de inzet van technologische hulpmiddelen helaas nog niet leiden tot besparingen.** Tot dusver blijken de beschikbare middelen immers eerder complementair aan dan in plaats van de loods aan boord.

5.d Flexibilisering

Met de invoering van de regionalisering en differentiatie van de beloodsing heeft het Rijk een belangrijke stap gezet. Nu de verplichte beloodsing in toenemende mate gebaseerd wordt op de kwaliteit van schip en bemanning wordt meer recht gedaan aan de lokale (geografische) omstandigheden. Voor de havens Delfzijl/Eemshaven heeft dit geresulteerd in meer vrijstelling van schepen boven 90m. De praktijk heeft uitgewezen dat deze toegenomen vrijstelling niet heeft geleid tot een afnemend veiligheidsniveau.

Wij zijn van mening dat het proces van verdergaande flexibilisering van de loodsplicht - uiteraard binnen grenzen van veiligheid - voortvarend moet worden doorgezet. Niet onopgemerkt mag blijven dat oneigenlijke koppeling van de flexibilisering aan de omzet van het loodswezen, volstrekt onjuist is en om die reden door ons nadrukkelijk wordt afgewezen.

Als volgende stap in het proces van verdergaande flexibilisering pleiten wij voor een verruiming van de lengtegrens naar 120m. Verder zijn wij van mening dat onder normale weersomstandigheden vrijstelling kan gelden voor kapiteins die met regelmaat onze havens aandoen. Deze kapiteins zijn voldoende ervaren en bekend met het gebied om in te kunnen schatten of ze op vrijwillige basis alsnog een loods aan boord wensen. Uiteraard dient één en ander de uitkomst te zijn van het regionale overleg van de gebruikers, de loodsen en de rijkshavenmeester.

Verdergaande vrijstelling dient uiteraard niet te resulteren in exorbitant hoge tarieven voor schepen waarvoor vrijstelling niet tot de mogelijkheden behoort (o.a. grootte schip, lading, specifieke omstandigheden). Deze scheefgroei zou de concurrentiepositie van de zeehavens immers zwaar ondermijnen. Indien de afbouw van kruisfinanciering onverhoopt doorgezet wordt, pleiten wij voor interne kruisfinanciering binnen regio's, waarbij de grote schepen iets meer betalen ten gunste van de kleinere schepen.

6. Economische recessie/concurrentie

De loodstarieven vormen een substantieel deel van de totale aanloopkosten van zeehavens en zijn hierdoor een geducht concurrentie-element. De wereldwijde crisis slaat uiteraard de Nederlandse en de ons omringende zeehavens niet over. Voor het Nederlands Loodswezen blijken tegenvallende prognoses voor het scheepvaartverkeer volgend jaar, aanleiding om de tarieven voor 2010 extra te verhogen. Opvallend hierbij is dat de loodstarieven in België voor 2010 niet substantieel verhoogd worden. Dit geeft ons te denken omdat het ons niet aannemelijk lijkt dat de zeehaven van België niet geconfronteerd zou worden met een forse afname van het aantal scheepsbewegingen. **Wij verzoeken u met grootst mogelijke klem om het 'level playing field' te bewaken en de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens niet op achterstand te (laten) zetten.**

7. Prijstabiliteit

12 juni jl. ontvingen wij het eerste tariefvoorstel Loodswezen 2010.

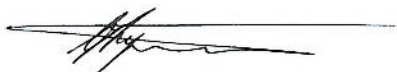
19 juni jl. ontvingen wij een brief van de Nederlandse Loodsencorporatie waarin werd aangegeven dat het CPB de cijfers over de economische situatie en de in- en uitvoer van goederen neerwaarts heeft bijgesteld. Voor het loodswezen was dit aanleiding tot herijking van het tariefvoorstel 2010. De uitkomsten van deze herijking waren met voorgestelde tariefsverhogingen van respectievelijk voor Delfzijl/Eemshaven en Harlingen +25% en +34% (integraal) onthutsend.

Wij zijn van mening dat een tarievenstructuur die kan leiden tot dergelijke fluctuaties geen gezonde basis vormt voor de economische ontwikkeling in de zeehavengebieden. Een reden te meer om de **rechtstreekse koppeling tussen de omzet van het loodswezen en de hoogte van de loodstarieven, zo spoedig ongedaan te maken.**

Deze brief wordt mede onderschreven door Groningen Seaports, Harlingen Seaport Business Association, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en VNO-NCW-Noord. Afschriften zijn verstuurd aan de minister van V&W en de Vaste Kamercommissie Verkeer en Vervoer.

In vertrouwen dat u onze zienswijze zult betrekken bij uw standpuntbepaling, verblijven wij,

Hoogachtend,
SAMENWERKENDE BEDRIJVEN EEMSDelta SBE



C.G. Zijderveld,
voorzitter



drs. J.D. (José) Kimkes,
directeur