

Vergaderjaar 2021–2022

35 248

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl)

Nr. 11

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2022

Op 1 januari 2021 is de nieuwe loodsplichtregelgeving («Loodsplicht nieuwe stijl») in werking getreden. Daarmee is een nieuw loodsplicht-regime uitgerold voor de kapiteins van zeeschepen die een zeehaven in- of uitvaren. Deze regelgeving voorziet onder meer in de invoering van een PEC-structuur (Pilotage Exemption Certificate) van ontheffingen van de loodsplicht voor een combinatie van een bepaalde kapitein of eerste stuurman, een bepaald schip en een bepaald traject. Het doel van deze regelgeving is om meer uniformering en vereenvoudiging te realiseren, maar met behoud van maatwerk per zeehaven.

Overeenkomstig het verzoek van uw Kamer (motie van het lid Laçin, Kamerstuk 35 248, nr. 10) is een jaar na de invoering van deze nieuwe loodsplichtregelgeving een evaluatie uitgevoerd naar de uitwerking daarvan over het jaar 2021. De evaluatie is uitgevoerd door bureau TwynstraGudde en omvat zowel de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht¹, het Loodsplichtbesluit 2021² als de Loodsplichtregeling 2021³. De evaluatie is gebaseerd op data van de zeehavens over het jaar 2021 en op interviews met de betrokken bevoegde autoriteiten (de havenmeesters), de registerloodsen en redersverenigingen.

Hierbij bied ik u de uitkomsten van deze evaluatie aan.

In de evaluatie wordt onder meer geconcludeerd dat de invoering van de nieuwe loodsplichtregelgeving over het algemeen goed is verlopen. Hieraan hebben zowel de regionale en bevoegde autoriteiten, de registerloodsen als de sector een bijdrage geleverd. Daarbij is wel

¹ Stb. 2020, nr. 79.

² Stb. 2020, nr. 378.

³ Stcrt. 2020, nr. 50998.

aangegeven dat er bij de invoering een zekere tijdsdruk is ervaren, mede omdat bepaalde taken veel meer tijd hebben gekost dan vooraf was verwacht. Een voorbeeld hiervan is het controleren en afgeven van aangevraagde tijdelijke PEC's voor kleine zeeschepen.

Verder wordt onder meer geconstateerd dat de opleiding en examinering voor PEC-ontheffingen in goed overleg tussen de regionale loodsencorporaties en de regionale en bevoegde autoriteiten is ingericht. Wel wordt daarbij aangegeven dat op bepaalde punten, met name de opleiding en examinering van kapiteins en eerste stuurmannen, nog beperkt ervaring is opgedaan omdat er maar 12 kapiteins of eerste stuurmannen de opleiding met goed gevolg hebben afgelegd. Waarschijnlijk is dit een gevolg van de coronamaatregelen en bijbehorende reisbeperkingen die in 2021 van kracht waren.

Betrokkenen pleiten ervoor om tijd te krijgen om de Loodsplicht nieuwe stijl samen verder in te regelen en vooral om meer ervaring op te doen. Daarbij is ook aangegeven dat een evaluatie een jaar na inwerkingtreding van de nieuwe loodsplichtregelgeving vroeg komt.

Hoewel betrokkenen de nieuwe loodsplichtregelgeving in het algemeen als duidelijk ervaren, wordt in de evaluatie geconcludeerd dat in de regionale uitwerking van de nieuwe loodsplichtregelgeving een aantal onvolkomenheden is geconstateerd. In hoofdstuk 5 van bijgevoegd evaluatierapport zijn de punten die door betrokkenen zijn benoemd, opgesomd. Deze punten variëren van kleine redactionele punten tot punten waarvan is geconstateerd dat wat op papier is geregeld niet optimaal aansluit bij de dagelijkse praktijk. Daarnaast is door een deel van de betrokkenen gepleit voor nieuwe experimenten. In hoofdstuk 4.4.2 is daar een inventarisatie van gemaakt.

Zoals ook door betrokkenen is aangegeven, is het zaak om nu tijd te nemen voor de verdere implementatie van dit nieuwe loodsplichtregime in de praktijk. Daarbij zal ik de adviezen uit de evaluatie ter harte nemen en overeenkomstig de regelgeving de gegevens over de uitvoering van de loodsplicht jaarlijks verzamelen zodat een feitenreeks wordt opgebouwd.

Ook zal ik het advies dat actief afstemming gezocht moet worden binnen en tussen de zeehavenregio's in acht nemen en dit bij betrokkenen onder de aandacht (blijven) brengen. Een goede samenwerking waarbij partijen met elkaar in overleg gaan over optimalisatie van de uitvoering is en blijft van belang. Het periodieke overleg dat per zeehavenregio is ingericht door de havenmeesters geeft daar mede invulling aan. In deze regionale overleggen bespreken de havenmeesters, de registerloodsen en reders de uitvoering van de regelgeving in de betreffende regio waarbij de in de evaluatie genoemde punten ook besproken kunnen worden.

De evaluatie bevat een lijst van onvolkomenheden en een lijst van wensen rond nieuwe experimenten. De punten op deze lijsten verschillen onderling aanzienlijk in grootte en gevolgen. De punten die betrekking hebben op een aanpassing in de regionale invulling zal ik samen met de bevoegde autoriteiten per punt bezien of het wenselijk is het benoemde punt op te pakken en de regelgeving op het betreffende punt aan te passen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de wens in Harlingen om ook verhaalreizen binnen deze haven toe te staan (net als bij andere havens). Daarnaast zijn er enkele punten op deze lijsten die grote (landelijke) gevolgen hebben en de basisuitgangspunten van het huidige loodsplichtregime raken. Het gaat dan bijvoorbeeld om het punt in de lijst van wensen voor nieuwe experimenten waarin gevraagd wordt om te onderzoeken of de hoogte-eis bij de definitie van kleine zeeschepen kan

vervallen. Dergelijke wensen, die grote gevolgen hebben en de basis van het loodsplichtregime raken, ben ik voornemens om op dit moment niet op te pakken omdat eerst de huidige regelgeving goed geïmplementeerd en geëffectueerd moet worden.

Omdat het van belang is de uitwerking van deze regelgeving goed te monitoren, zal er, overeenkomstig artikel V van de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, een volgende evaluatie van het loodsplichtregime worden uitgevoerd, vijf jaar na de inwerkingtreding van deze regelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers