



# NIEUWE TARIEFSTRUCTUUR LOODSGELD. LOGISCH EN TRANSPARANT

PER 1 JANUARI 2014



PER 1 JANUARI 2014 KRIJGT NEDERLAND EEN NIEUWE UNIFORME TARIEFSTRUCTUUR VOOR HET LOODSGELD. NA TWEE JAAR INTENSIEF OVERLEG HEBBEN DE NEDERLANDSE REDERS, DE CARGADOORS EN DE ZEEHAVENBEHEERDERS HIEROVER IN HET VOORJAAR VAN 2012 EEN UNANIEM ADVIES UITGEBRACHT. HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU HEEFT DEZE VOORSTELLEN OVERGENOMEN EN PAST MOMENTEEL DE WET AAN.

‘EEN SCHIP BETAALT IN DE TOEKOMST VOOR EEN ZELFDE PRESTATIE IN ALLE NEDERLANDSE HAVENS HETZELFDE TARIEF.’

## AANLEIDING

De nieuwe tariefstructuur is een jarenlange wens van de havenautoriteiten, reders, het Loodswezen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De huidige structuur stamt uit 1859 en zorgde ervoor dat er in iedere haven een ander tarief werd gehanteerd. Ook was er sprake van kruisfinanciering tussen grote en kleine schepen en tussen grote en kleine havens. In de nieuwe structuur betaalt een schip met dezelfde diepgang voor een loodsreis met dezelfde gemiddelde tijd in alle Nederlandse zeehavens hetzelfde tarief.

## VAN DIEPGANG EN AFSTAND NAAR DIEPGANG EN GEMIDDELDE LOODSTIJD

De huidige structuur is gebaseerd op de actuele diepgang van het schip en de af te leggen afstand in zeemijlen.

Het huidig loodsgeldtarief bestaat uit Z-tarief (Zee) en een B-tarief (Binnenwater). In ieder zeehavengebied zijn de trajecten op zee en ‘binnen’ (op de rivier) echter onvergelijkbaar. Zo komt de loods voor Nederlandse Scheldehavens 23 tot 32 mijl buitengaats aan boord vanaf Vlissingen rede. In Rotterdam-Rijnmond (Hoek van Holland) is dat 9 mijl buitengaats.

In de nieuwe structuur zijn de tariefgebieden geclusterd (in kolommen) die een gelijke gemiddelde tijd hebben

dat de loods aan boord van het schip is. Een eerlijke prijs dus voor het werk dat de loods verricht. De actuele diepgang blijft, op verzoek van de rederijen, overeind in de nieuwe tariefberekening. Immers, volbeladen schepen vertegenwoordigen veelal een grotere waarde en kunnen een hoger tarief dragen dan lege schepen.

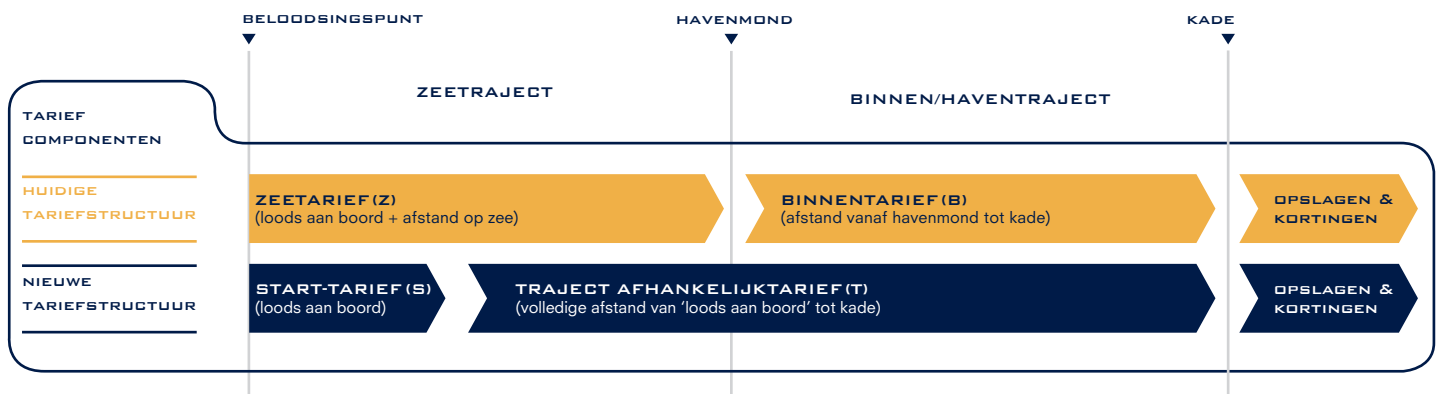
Er is bewust niet gekozen voor het hanteren van de zogenaamde blokmaat (totale volume van het schip). Schepen met een grote blokmaat maar met een geringe diepgang (bijvoorbeeld autocarriers), zouden zo in een hoog tarief vallen.

## BETALEN VOOR GEBRUIK

De nieuwe structuur bestaat uit een starttarief (S), het basistarief (vast) voor het aan boord brengen en van boord halen van de loods en ter dekking van de vaste kosten van het Loodswezen. Dit tarief is gebaseerd op de actuele diepgang en is gedifferentieerd op basis van het beloodsingspunt (verhaalreis, kruispost of rendez-vous). Vervolgens start het trajecttarief (T) (variabel), vanaf het moment dat de loods aan boord stapt tot aan het moment dat het schip afmeert aan de kade. Gebaseerd dus op 'de gemiddelde tijd loods aan boord'. Hiermee wordt dus meer rekening gehouden met het af te leggen traject en de tijd dat een loods aan boord is.

Tot slot geldt er voor bijzondere reizen een additioneel (A) tarief. Hieronder vallen bijvoorbeeld bijzondere transporten, ijsgang of inzet van meerdere loodsen.

De nieuwe tariefstructuur betekent wel dat sommige loodsreizen over een grote afstand te maken krijgen met een tariefsstijging. Ook is afgesproken dat voor beloodsingen in de noordelijke zeehavens (Delfzijl/Eemshaven, Harlingen/Terschelling en Den Helder) een toeslag van 30 procent bovenop het S-tarief komt. Dit ter afbouw van de kruisfinanciering.

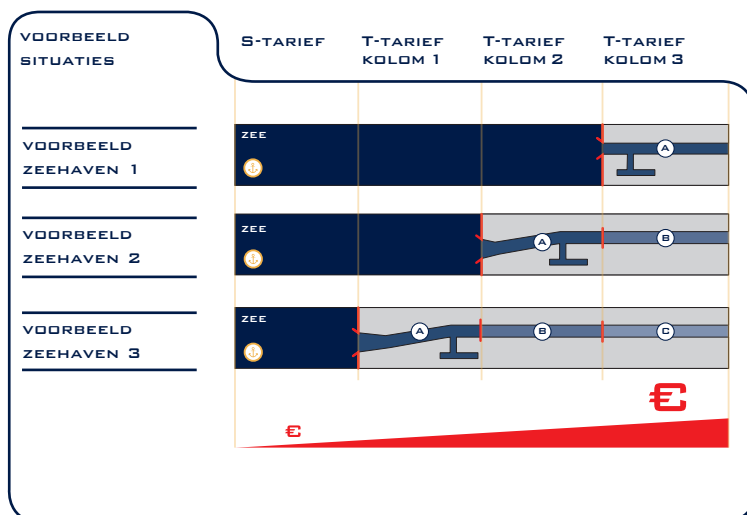


### START-TARIEF

- 1 Rendez-vous (geulschepen & LNG Rijnmond)
- 2 Kruispost (Inkomende en uitgaande reizen)
- 3 Verhaalreizen

Opmerking: Bovenstaande systematiek voor de berekening van de loodsgeldtarieven is van toepassing op zowel inkomende en uitgaande scheepsreizen als ook verhaalreizen

## Om tot een landelijk uniforme tariefstructuur te komen zijn de huidige tariefgebieden ingedeeld in de landelijke uniforme tariefkolommen.



Clustering van huidige tariefgebieden naar nieuwe landelijk uniforme tariefkolommen is niet zonder meer mogelijk o.a. als gevolg van de geografische ligging van de tariefgebieden

Om te komen tot landelijk uniforme tariefkolommen is daarom voor de volgende aanpak gekozen.

- Ontlenen van alle tariefgebieden per zeehavengebied uit het Kosten Toerekening Systeem (KTS-model)
- Bepalen van de gemiddelde tijd per loods aan boord voor ieder tariefgebied per zeehavengebied, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar:
  - rendez-vous reizen
  - kruispost
  - verhaalreizen
- Per soort scheepsreis clusteren van tariefgebieden met gelijke gemiddelde tijd loods aan boord naar landelijke uniforme tariefkolommen.

## ANALYSE VAN 250.000 LOODSREIZEN

De nieuwe structuur kon tot stand komen dankzij de ervaringscijfers die zijn vastgelegd van alle loodsreizen in heel Nederland. Van 2008 tot en met 2010 zijn maar liefst 250.000 loodsreizen geanalyseerd (97% van het totale scheepsaanbod). Men heeft gekeken hoe lang gemiddeld de loods aan boord van het schip was, vanaf het punt van beloodsing op zee tot een bepaald punt in de haven. Deze gegevens zijn in een rekenmodel gestopt dat is ontwikkeld in samenwerking met KPMG. Hiermee was het mogelijk om objectief de gemiddeld benodigde tijden en daarmee de tariefkolommen te bepalen.

## ANDERE EUROPESE HAVENS

Met de totstandkoming van de nieuwe structuur is er nauwkeurig gekeken naar de andere havens in de Hamburg-Le Havre range. De Duitse zeehavens baseren de structuur op Gross Tonnage en de Belgische havens baseren de structuur op Blokmaat (volume van het onderwaterschip).

De definitieve keuze voor de Nederlandse situatie was dat de actuele diepgang uiteindelijk toch de beste maatstaf blijft. Met de introductie van het S-tarief en T-tarief waarin actuele diepgang en tijd de belangrijkste parameters zijn krijgt Nederland per 1 januari 2014 een logische en transparante tariefstructuur. Een schip betaalt straks voor een zelfde prestatie in alle Nederlandse zeehavens hetzelfde tarief.

## SAMENVATTEND

- Eén tariefstructuur in heel Nederland.
- De structuur is tot stand gekomen in overleg tussen ministerie, branche en Loodswezen.
- De totale kosten voor de scheepvaart blijven gelijk.
- De prijs wordt bepaald door de diepgang en de gemiddelde loodstijd (in plaats van diepgang en afstand)
- Een schip met dezelfde diepgang betaalt voor een loodsreis met dezelfde gemiddelde tijd in alle Nederlandse zeehavens hetzelfde tarief.

## MEER INFORMATIE

In het najaar worden er informatiebijeenkomsten gehouden om u te informeren over de nieuwe regeling. Voor meer informatie over de nieuwe structuur kijkt u op de website [www.loodswezen.nl](http://www.loodswezen.nl)

