

# Nederlandse Mededingingsautoriteit

## BESLUIT

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, van de Loodsenwet ter vaststelling van de loodsgeldtarieven voor het jaar 2010.

Nummer 200136/88.BT247

1	Inleiding en procedure .....	3
2	Wettelijk kader en achtergrond .....	5
2.1	Wet markttoezicht registerloodsen.....	5
2.2	Loodsenwet.....	5
2.3	Besluit markttoezicht registerloodsen.....	7
2.4	Eerdere relevante besluiten van de Raad.....	8
2.5	Beoordeling Tariefvoorstel en vaststelling tarieven door de Raad .....	10
3	Het Tariefvoorstel van de NLc .....	10
4	Beoordeling door de Raad.....	12
4.1	Inleiding.....	12
4.2	Beoordeling accountantsverklaring .....	12
4.3	Beoordeling artikel 27c, zesde lid, LW .....	13
4.4	Beoordeling artikel 27c, tweede en derde lid, LW .....	29
4.5	Beoordeling artikel 27c, vierde lid, LW (consultatie) .....	31
4.5.1	Schriftelijk ingebrachte zienswijze .....	32
4.5.2	Mondeling ingebrachte zienswijzen .....	32
4.5.3	Beoordeling consultatie door de Raad.....	32
4.6	Beoordeling artikel 27d, eerste lid, LW en Bmr .....	33
4.7	Vaststelling tarieven in afwijking van (bijgesteld) Tariefvoorstel .....	34
4.7.1	Conclusie van de Raad .....	34
4.7.2	Onderzoeksmethode van de Raad .....	35
4.7.3	Uitkomsten eerste fase van het onderzoek: beoordeling indicatoren .....	41
4.7.4	Uitkomsten tweede fase van het onderzoek.....	43
4.8	Conclusie .....	61
5	Vaststelling van de tarieven in afwijking van het voorstel .....	62
5.1	Werkwijze.....	62
5.2	De loodsgeldtarieven per zeehavengebied.....	63
5.3	Het schema voor de frequentiekorting.....	65

5.4	De verhogings- en verlagingsfactor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen .....	65
5.5	De loodsvergoedingen .....	66
6	Besluit .....	67

## Samenvatting

Op 15 juli 2009 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad) het voorstel loodsgeldtarieven 2010 van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc) ontvangen. Gelet op het door het Centraal Plan Bureau in september 2009 verwachte economisch herstel voor 2010 heeft de NLc op verzoek van de Raad op 4 november 2009 een bijgesteld voorstel ingediend.

In dit besluit beoordeelt de Raad het voorstel van de NLc. Indien de Raad van oordeel is dat dit voorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze en productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening, dient hij de tarieven in afwijking van het voorstel van de NLc vast te stellen.

Om vast te stellen of hiervan sprake is heeft de Raad in twee fases onderzoek gedaan. In de eerste plaats heeft de Raad vier efficiëntie-indicatoren beoordeeld. Deze indicatoren, die ook in het besluit tot vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2009 zijn opgenomen, geven een eerste beeld van de mogelijke ontwikkeling van de efficiëntie voor 2010 ten opzichte van 2009. De waarden voor elk van de indicatoren in 2010 zijn verslechterd ten opzichte van het tariefvoorstel voor de loodsgeldtarieven 2009. Dit kan duiden op een vermindering van de efficiëntie van het Nederlands Loodswezen en is aanleiding voor nader onderzoek.

In de tweede fase heeft de Raad nader onderzoek gedaan naar het primaire proces (het loodsen) en het ondersteunende proces (overhead). Om inzicht te krijgen in de kosten van het primaire proces heeft de Raad de ontwikkeling van de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe loodsuren onderzocht. Deze verhouding heeft de Raad vervolgens vergeleken met de verhoudingen in de jaren 2003 en 2008. De door de NLc geraamde kosten van het ondersteunende proces voor 2010 heeft de Raad vergeleken met het niveau van 2009.

Op basis van de resultaten van het onderzoek in de eerste en tweede fase concludeert de Raad dat het voorstel van de NLc wat betreft het geraamde aantal beschikbaarheidsuren en de kosten van het ondersteunende proces in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

Gelet op het bepaalde in artikel 27g, eerste lid, onder b, LW stelt de Raad derhalve de loodsgeldtarieven voor het jaar 2010 vast op een niveau dat 4,1% lager ligt ten opzichte van het op 4 november 2009 ingediende bijgesteld voorstel. Deze verlaging bestaat uit een korting op de geraamde arbeidsvergoeding voor 2010 van € 4.010.999 en een korting op de raming van de voor 2010 voorziene algemene besparing op de kosten van € 884.970.

## 1 Inleiding en procedure

1. Op 15 juli 2009 is een voorstel van de algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc)<sup>1</sup> in de zin van artikel 27c, eerste lid, Loodsenwet (hierna ook: LW of de Wet) voor de loodsgeldtarieven voor het jaar 2010 (hierna: het Tariefvoorstel) door de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad) ontvangen.<sup>2</sup>
2. De Macro Economische Verkenning van het Centraal Plan Bureau (hierna: CPB) die op 15 september 2009 is gepubliceerd<sup>3</sup>, liet tekenen zien van economisch herstel. Dit beeld wordt bevestigd door het aantal gerealiseerde loodsreizen in het derde kwartaal van 2009. Gelet op deze ontwikkeling heeft de Raad bij schrijven van 29 september 2009<sup>4</sup> de NLc verzocht om in het kader van het Tariefvoorstel aanvullende gegevens te verstrekken, gebaseerd op de economische ontwikkelingen die zich na het ingediende voorstel van 10 juli 2009 hebben voorgedaan en er aantoonbaar toe leiden dat het aantal loodsverrichtingen voor 2010 hoger zou moeten worden vastgesteld.
3. Op 4 november heeft de NLc een bijgesteld Tariefvoorstel, gedateerd 3 november 2009, (hierna: bijgesteld Tariefvoorstel) ingediend bij de Raad.<sup>5</sup>
4. In dit besluit wordt beoordeeld of de Raad conform het Tariefvoorstel van de NLc en het (bijgesteld) Tariefvoorstel de loodsgeldtarieven kan vaststellen, dan wel, ingevolge artikel 27g LW, de tarieven in afwijking van het Tariefvoorstel en het bijgesteld Tariefvoorstel dient vast te stellen. Daartoe heeft onderzoek met betrekking tot het door de NLc ingediende Tariefvoorstel en het bijgesteld Tariefvoorstel plaatsgevonden en is overleg gevoerd tussen vertegenwoordigers van het de NLc en de NMa.<sup>6</sup>
5. In het kader van de beoordeling van het Tariefvoorstel vanuit het oogpunt van de efficiëntie (in samenhang met kwaliteit) heeft de Raad bij brieven van 31 augustus

---

<sup>1</sup> Omwille van de leesbaarheid van dit besluit worden zowel de ledenvergadering van de NLc als de algemene raad van de NLc aangeduid als: NLc.

<sup>2</sup> 200136/10.

<sup>3</sup> Gepubliceerd op <http://www.cpb.nl/nl/pub/cepmev/mev/2010/pdf/mev2010.pdf>

<sup>4</sup> 200136/41.B763.

<sup>5</sup> 200136/60.

<sup>6</sup> Overleg van 26 augustus, 10, 17, en 29 september, 9 en 22 oktober, 13 en 19 november 2009.

2009, 7 oktober 2009 en 26 oktober 2009<sup>7</sup> aanvullende informatie over mogelijke inefficiënties in het Tariefvoorstel opgevraagd bij de NLc.

6. Bij brieven van 11 september 2009, 15 oktober 2009, 2 en 30 november 2009<sup>8</sup> heeft de NLc aanvullende informatie aan de Raad verstrekt.
7. Op 8 december 2009 is de NLc mondeling op de hoogte gesteld van de inhoud van dit besluit en is de NLc verzocht gewijzigde tarieftabellen voor 2010 in te dienen, waarbij rekening is gehouden met hetgeen door de Raad in dit besluit is overwogen. De NLc heeft op 16 december 2009 de gewijzigde tarieftabellen ingediend.<sup>9</sup>
8. Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de loodsgeldtarieven als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, LW. De tarieven voor overige diensten en taken als bedoeld in artikel 27f, tweede lid, LW zullen in een afzonderlijk besluit door de Raad worden vastgesteld.

## 2 Wettelijk kader en achtergrond

### 2.1 Wet markttoezicht registerloodsen

9. Op 1 januari 2008 is de Wet markttoezicht registerloodsen<sup>10</sup> (hierna: Wmr) in werking getreden.<sup>11</sup> Bij deze wet is een aantal bepalingen van de Loodsenwet<sup>3</sup> gewijzigd, zijn nieuwe bepalingen aan die wet toegevoegd en is het markttoezicht op de registerloodsen opgedragen aan de Raad.

### 2.2 Loodsenwet

10. In artikel 27a LW is bepaald dat de loodsgeldtarieven en de tarieven voor andere diensten die bij of krachtens de wet bij uitsluiting aan registerloodsen zijn opgedragen, onderscheidenlijk de vergoedingen voor de taken die bij of krachtens de wet aan de algemene raad of een regionale loodsencorporatie zijn opgedragen, worden vastgesteld overeenkomstig hoofdstuk VIA (Tarieven en markttoezicht).

---

<sup>7</sup> 200136/23.B763, 200136/48.B949 en 200136/56.B949.

<sup>8</sup> 200136/35, 200136/50, 200136/58 en 200136/82.

<sup>9</sup> 200136/98.

<sup>10</sup> Stb. 2007, 559.

<sup>11</sup> Stb. 2007, 560.

11. Ingevolge artikel 27c, eerste lid, LW doet de NLc een voorstel aan de Raad voor de tarieven en vergoedingen voor de diensten en taken, bedoeld in artikel 27a LW.
12. Een tariefvoorstel dient ingevolge het tweede lid van artikel 27c LW te worden opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is. Het derde lid van dit artikel voegt daaraan toe dat het Tariefvoorstel voor de loodsgeldtarieven wordt opgesteld met inachtneming van de volgende uitgangspunten:
  - a. de loodsgeldtarieven zijn voor het geheel kostengeoriënteerd, en
  - b. bij een voorstel voor gedifferentieerde aanpassing van de tarieven per zeehavengebied wordt een bijdrage geleverd aan een meer kostengeoriënteerd tarief per individueel schip.
13. Voorafgaand aan het indienen van een voorstel bij de Raad moet ingevolge artikel 27c, vierde lid, LW een zienswijze aangevraagd worden aan een bij ministeriële regeling te bepalen aantal regionale overlegcommissies, bestaande uit het bestuur van de desbetreffende regionale loodsencorporatie, vertegenwoordigers van openbare lichamen, betrokken bij het bestuur van een of meer zeehavens en representatieve organisaties van ondernemers in het scheepvaart- en havenbedrijf.
14. In artikel 3 van de Regeling markttoezicht registerloodsen (hierna: Rmr) zijn de regionale overlegcommissies aangewezen.
15. Ingevolge artikel 27c, vijfde lid, LW is een voorstel met betrekking tot de loodsgeldtarieven mede gebaseerd op de financiële verantwoording van het aan de indiening voorafgaande kalenderjaar en heeft het betrekking op het volgende kalenderjaar.
16. In artikel 27c, zesde lid, LW is bepaald dat een tariefvoorstel ten minste moet bevatten:
  - a. een raming van alle in het desbetreffende kalenderjaar te leveren loodsverrichtingen per tarief en het voorgenomen kwaliteitsniveau;
  - b. een raming van de met de loodsverrichtingen, bedoeld onder a, te behalen omzet, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
  - c. een raming van de arbeidsvergoeding die is gebaseerd op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
  - d. een raming van de wijzigingen in de kosten van de materiële vaste activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement;

- e. een raming van de overige omzet en kosten, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet en kosten in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
  - f. een raming van de kosten, de stortingen en het rendement van de gestorte bedragen, gemoeid met de verplichtingen, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder a, voor het desbetreffende kalenderjaar;
  - g. een raming van de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene algemene besparing op de kosten;
  - h. de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene correctie in verband met bestaande onregelmatigheden in de mate van kostendekkendheid van de tarieven voor de verschillende zeehavengebieden;
  - i. een verrekening van het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan;
  - j. een onderbouwing van de ramingen, bedoeld onder a tot en met g.
17. Ingevolge artikel 27d, eerste lid, LW kunnen bij algemene maatregel van bestuur in het belang van de vaststelling van kostengeoriënteerde loodsgeldtarieven nadere regels worden gesteld met betrekking tot de redelijkheid en de kostenoriëntatie en kunnen overige maatstaven voor de structuur van deze tarieven worden geregeld. Dit is neergelegd in het Besluit markttoezicht registerloodsen (hierna: Bmr).
18. Ingevolge artikel 27g, eerste lid, LW stelt de Raad de tarieven vast in afwijking van het desbetreffende voorstel, indien het voorstel naar het oordeel van de Raad:
- a. niet voldoet aan de bij of krachtens de artikelen 27c tot en met 27e gestelde eisen;
  - b. in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening, of,
  - c. niet is gebaseerd op een redelijk rendement op investeringen.
19. De Raad heeft daarnaast op basis van artikel 27g, tweede lid, LW de bevoegdheid ambtshalve of op verzoek van de NLc, bij de vaststelling van de tarieven en vergoedingen correcties aan te brengen in verband met bijzondere omstandigheden.

### **2.3 Besluit markttoezicht registerloodsen**

20. In het Bmr worden in hoofdstuk 4 (“Loodsgeldtarieven, andere tarieven en leveringsvoorwaarden”) onder meer nadere voorschriften gegeven ten aanzien van de loodsgeldtarieven. Deze nadere voorschriften dienen bij het opstellen van het voorstel en de vaststelling van de tarieven in acht te worden genomen.

21. Het Bmr voorziet in een regeling voor overige inkomsten uit andere diensten of taken dan die in artikel 27a LW zijn genoemd. In artikel 2.5 is bepaald dat deze overige inkomsten kunnen worden toegerekend aan de diensten of taken genoemd in artikel 27a LW (de loodsdiensten en de andere bij of krachtens de wet opgedragen taken) indien deze inkomsten niet meer bedragen dan 1% van de totale inkomsten uit alle tarieven. Het gaat derhalve om inkomsten met een bagatelkarakter. Daarbij geldt dat geen sprake mag zijn van een negatief saldo: de kosten gemoeid met het genereren van de overige inkomsten mogen die inkomsten niet overtreffen.
22. Het voorstel voor de loodsgeldtarieven dient vergezeld te gaan van een verklaring van een onafhankelijke accountant bedoeld in artikel 393, eerste lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, zo bepaalt artikel 4.21, derde lid, Bmr. Daarin dient de accountant te verklaren dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde kostentoerekeningssysteem, bedoeld in artikel 27b van de wet, en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.

#### **2.4 Eerdere relevante besluiten van de Raad**

23. In het kader van de vaststelling van de loodsgeldtarieven 2010 zijn de volgende eerdere besluiten van de Raad relevant.
24. De Raad heeft ingevolge artikel 2.9, zesde lid, Bmr op 14 april 2008 een besluit genomen waarbij de vermogenskostenvoet (ook wel: Weighted Average Cost of Capital) wordt vastgesteld (hierna: het WACC-besluit).<sup>12</sup> Bij dit besluit is de vermogenskostenvoet vastgesteld op 11,1 %. De tegen dit besluit gerichte bezwaren zijn bij besluit van 30 september 2008 ongegrond verklaard.<sup>13</sup>
25. Ingevolge artikel 27b, eerste lid, LW stelt de NLc in het belang van een op de kosten gebaseerde tariefstelling een kostentoerekeningssysteem vast voor de kosten van de diensten en taken van het Loodswezen.<sup>14</sup> Dit kostentoerekeningssysteem behoeft de

---

<sup>12</sup> Besluit van 14 april 2008, kenmerk 200101/14.BT763.

<sup>13</sup> Besluit van 30 september 2008, kenmerk 200108/12.

<sup>14</sup> Onder het Loodswezen wordt het geheel verstaan van de registerloodsen verenigd in de Nederlandse Loodsencorporatie, de vier regionale loodsen corporaties (respectievelijk Noord, Amsterdam, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden en Nederlands Loodswezen BV. Met inbegrip van het daar in dienst zijnde personeel (Tweede kamer, vergaderjaar 2002-2003, 24036, nr. 282.). Kortheidshalve is het Loodswezen de



instemming van de Raad. Bij besluit van 24 september 2008 heeft de Raad ingestemd met het kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2009-2013.<sup>15</sup>

26. Zowel tegen het WACC-besluit als tegen het besluit waarbij de Raad heeft ingestemd met het kostentoerekeningssysteem, heeft de NLC beroep ingesteld bij de Rechtbank Rotterdam. Op het moment van het vaststellen van dit besluit had de Rechtbank Rotterdam nog geen uitspraak gedaan.
27. Verder heeft de Raad bij besluit van 31 juli 2008<sup>16</sup> op basis van artikel 27e, eerste lid, LW het schema van de stortingen vastgesteld in verband met de financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit het functioneel leeftijdspensioen van registerloodsen (hierna: FLP) en uit het krachtens collectieve arbeidsovereenkomst toegekend recht op functioneel leeftijdsontslag (hierna: FLO) van het ondersteunend personeel. Het besluit regelt het schema voor de stortingen ten behoeve van de financiering, de hoogte van de reserveringen, de regelmaat waarmee het geld gereserveerd moet worden en de wijze waarop gereserveerd wordt (hierna: het FLO/FLP-besluit).
28. Daarnaast heeft de Raad bij besluit van 8 december 2009<sup>17</sup> op basis van artikel 27e, tweede lid, LW de correctiefactor vastgesteld in verband met de financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit het FLP van registerloodsen en FLO van het ondersteunend personeel. In dit besluit heeft de Raad het volgende bepaald:
  - de correctiefactor voor 2010 bedraagt 6%, waarmee de dotatie voor de reservering FLO en FLP, gelet op het FLO/FLP-besluit van 31 juli 2008 16 % bedraagt;
  - de correctiefactor voor 2010 wordt bij de vaststelling van de tarieven op grond van artikel 27f, eerste lid, LW voor het havengebied Rotterdam-Rijnmond verhoogd met €4.698.000.
29. In het Tariefvoorstel dienen het kostentoerekeningssysteem en het WACC-besluit juist te zijn toegepast en de stortingen voor de prepensioenen op juiste wijze te zijn verdisconteerd.

---

algemene noemer voor de organisaties en samenwerkingsverbanden van zowel de publiekrechtelijke als privaatrechtelijke organisaties.

<sup>15</sup> Besluit van 24 september 2008, kenmerk 200102/56.BT816.

<sup>16</sup> Besluit van 31 juli 2008, kenmerk 200103/13.BT603.

<sup>17</sup> Besluit van 8 december 2009, kenmerk 200135/11.BT603.

## 2.5 Beoordeling Tariefvoorstel en vaststelling tarieven door de Raad

30. Op basis van artikel 27f, eerste lid, LW stelt de Raad voor elk kalenderjaar bij besluit de loodsgeldtarieven vast.
31. Het systeem van de LW voor de tarieven is een costplus-systeem, wat inhoudt dat de som van het geheel van de loodsgeldtarieven maximaal gelijk mag zijn aan de kosten, toegerekend volgens het kostentoerekeningssysteem, vermeerderd met de toegestane vergoeding voor het rendement op het geïnvesteerd vermogen ingevolge het WACC-besluit, en vermeerderd met de reservering voor de prepensionering ingevolge de FLO/FLP-besluiten. De Raad beoordeelt of de door de NLc voorgestelde tarieven op correcte wijze volgens dit systeem zijn samengesteld en ook overigens voldoen aan alle nadere bij of krachtens de Loodsenwet gestelde eisen.
32. Voorts beoordeelt de Raad of hij de tarieven in afwijking van de voorgestelde tarieven vast dient te stellen op een van in artikel 27g, eerste lid, LW genoemde gronden.

## 3 Het Tariefvoorstel van de NLc

33. Het door de NLc op 15 juli 2009 bij de Raad ingediende Tariefvoorstel in de zin van artikel 27c, eerste lid, LW bevat een voorstel voor de loodsgeldtarieven voor het jaar 2010.
34. Gelet op de in randnummer 2 geschetste economische ontwikkeling heeft de Raad de NLc bij schrijven van 29 september 2009 verzocht om in het kader van het Tariefvoorstel aanvullende gegevens te verstrekken die zich na het ingediende voorstel van 10 juli 2009 hebben voorgedaan en die er aantoonbaar toe leiden dat het aantal loodsverrichtingen voor 2010 hoger zou moeten worden vastgesteld.
35. Op 4 november 2009 heeft de NLc het bijgesteld Tariefvoorstel ingediend bij de Raad. In dit bijgestelde voorstel wordt voorgesteld een algemene verhoging van de tarieven door te voeren van 1,36%. Dit is aanzienlijk lager dan het eerder ingediende voorstel waarin een verhoging van 19,27% was opgenomen. De volgende oorzaken liggen hieraan ten grondslag:
  - Bij het bespreken van het Tariefvoorstel met de NMa en de beantwoording van de door de NMa gestelde vragen is aan het licht gekomen dat de tijdelijke teruggave FLO/FLP voor 2010 voor de regio Rijnmond niet juist in de tariefmutatie was

verwerkt. De tarieven stijgen daarmee 3,53% minder dan de hiervoor vermelde raming.

- Door de bijstelling van de raming van het aantal loodsverrichtingen van 80.225 naar 84.847 kunnen de kosten over meer reizen worden verdeeld. De tarieven stijgen daarmee 6,12% minder dan de hiervoor vermelde raming.
- In het bijgesteld Tariefvoorstel is er van uitgegaan dat de opslag voor FLO/FLP zal worden vastgesteld op 16% in plaats van 22%. De tarieven stijgen hiermee 8,26% minder dan in de hiervoor vermelde raming.

## 4 Beoordeling door de Raad

### 4.1 Inleiding

36. In dit hoofdstuk vindt de beoordeling van het bijgesteld Tariefvoorstel plaats. Daarbij beziet de Raad of het voorstel voldoet aan de eisen die de Wmr, de LW, het Bmr en de Rmr stelt. Waar het bijgesteld Tariefvoorstel verwijst naar het Tariefvoorstel van 10 juli 2009 gaat de Raad in zijn beoordeling uit van het voorstel van 10 juli 2009. Hierna wordt naar beide voorstellen verwezen met de aanduiding “(bijgesteld) Tariefvoorstel”.
37. In de eerste plaats beoordeelt de Raad de accountantsverklaring die bij het (bijgesteld) Tariefvoorstel is gevoegd.
38. Ten tweede beoordeelt de Raad of het (bijgesteld) Tariefvoorstel voldoet aan de eisen zoals gesteld in
  - artikel 27c, zesde lid, LW;
  - artikel 27c, tweede en derde lid, LW en
  - artikel 27c, vierde lid, LW.
39. Ten derde beoordeelt de Raad of het (bijgesteld) Tariefvoorstel voldoet aan de nadere regels in het Bmr voor de in artikel 27d, eerste lid, LW genoemde onderwerpen.
40. Tot slot beoordeelt de Raad of de tarieven op grond van artikel 27g LW in afwijking van het (bijgesteld) Tariefvoorstel vastgesteld moeten worden.

### 4.2 Beoordeling accountantsverklaring

41. Artikel 4.21, derde lid, Bmr bepaalt dat een tariefvoorstel vergezeld moet gaan van een verklaring van een onafhankelijke accountant, inhoudende dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde kostentoerekeningssysteem van de NLc en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.
42. Zowel bij het Tariefvoorstel 2010 als bij het bijgesteld Tariefvoorstel is een accountantsverklaring gevoegd.
43. De werkzaamheden die de accountant heeft verricht zijn:

1. Vaststellen of de onderzochte geprognosticeerde informatie als basis dient voor de door het Nederlands Loodswezen berekende tarieven welke zijn opgenomen in het (bijgesteld) Tariefvoorstel.
  2. Vaststellen of het (bijgesteld) Tariefvoorstel is opgesteld in overeenstemming met de vereisten uit het kostentoerekeningssysteem, het WACC-besluit, het FLO/FLP-besluit, de Wmr, het Bmr, de Rmr en de Loodsenwet.
  3. Vaststellen van de rekenkundige juistheid van het cijfermateriaal zoals opgenomen in het (bijgesteld) Tariefvoorstel.
44. De accountant heeft verklaard dat op grond van het onderzoek van de gegevens waarop de veronderstellingen gebaseerd zijn, niets gebleken is op grond waarvan geconcludeerd zou moeten worden dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de geprognosticeerde informatie. Naar het oordeel van de accountant is de geprognosticeerde informatie op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen opgesteld en toegelicht in overeenstemming met de vereisten uit het kostentoerekeningssysteem, waarbij tevens (waar toepasselijk) de van toepassing zijnde grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zoals genoemd in het kostentoerekeningssysteem in aanmerking zijn genomen.
45. De Raad is van oordeel dat de accountantsverklaring bij het (bijgesteld) Tariefvoorstel voldoet aan de formele eisen die het Bmr stelt aan de accountantsverklaring.

### **4.3 Beoordeling artikel 27c, zesde lid, LW**

#### **4.3.1 Raming van alle in het desbetreffende kalenderjaar te leveren loodsverrichtingen per tarief en het voorgenomen kwaliteitsniveau (onder a).**

##### *Loodsverrichtingen*

46. In paragraaf 2.2.3 van het bijgesteld Tariefvoorstel is de bijgestelde raming van de loodsverrichtingen in 2010 opgenomen.
47. De NLc is in twee stappen tot de raming van het aantal loodsverrichtingen in 2010 gekomen. Allereerst is het aantal loodsverrichtingen in het lopende jaar 2009 geraamd. Vervolgens is voor 2010 de toename van het aantal loodsverrichtingen ten opzichte van 2009 geraamd.
48. De NLc heeft de raming voor het aantal loodsverrichtingen gebaseerd op het aantal gerealiseerde loodsverrichtingen van 1 januari 2009 tot en met september 2009 en op het verwachte aantal loodsverrichtingen in de periode oktober 2009 tot en met

december 2009. Het gebruik van de realisatiecijfers over de eerste negen maanden van 2009 leidt er naar het oordeel van de Raad toe dat de raming van het aantal loodsverrichtingen in 2009 voldoende betrouwbaar is.

49. De groei van het aantal loodsverrichtingen in het jaar 2010 ten opzichte van het jaar 2009 heeft de NLC gebaseerd op de door het CPB gepubliceerde prognose van de volumemutatie van de in- en uitvoer van goederen in Nederland. De NLC gaat er vanuit dat de ontwikkeling van het aantal loodsverrichtingen samenhangt met de toe- of afname van het in- en uitgevoerde goederenvolume in Nederland. In de periode 2005 tot en met 2009 is de gemiddelde correlatiecoëfficiënt tussen deze twee grootheden 0,5517. Dat betekent dat bij een volumegroei (-daling) van de in- en uitgevoerde goederen met 1 procent, het aantal loodsverrichtingen toeneemt (afneemt) met 0,55 procent.
50. De verwachte volumegroei in 2010 is in de Macro Economische Verkenning 2010 van het CPB ingeschat op +3,00 procent voor de uitvoer en +1,25 procent voor de invoer. De gemiddelde volumemutatie van de in- en uitvoer in 2010 bedraagt daarmee +2,13 procent.
51. De NLC raamt vervolgens de groei van het aantal loodsverrichtingen in het jaar 2010 ten opzichte van het jaar 2009 op +1,175 procent, zijnde +2,13 procent vermenigvuldigd met de correlatiefactor van 0,55.
52. De Raad ziet in de door het NLC gevolgde methode geen aanleiding om te veronderstellen dat de raming van de groei van het aantal loodsverrichtingen niet juist zou zijn.
53. Om het totaal aantal geraamde loodsverrichtingen toe te delen aan de diverse zeehavens en de verschillende scheepsklasse, is de NLC uitgegaan van de meest recente realisatiecijfers (2008). Hierbij heeft de NLC ook rekening gehouden met specifieke ontwikkelingen, zoals de opening van terminals.
54. Gelet op het voorgaande heeft de Raad geen reden om te veronderstellen dat de raming van de NLC met betrekking tot de in 2010 te leveren loodsverrichtingen niet juist zou zijn. De Raad ziet dan ook geen aanleiding om dit onderdeel van het bijgesteld Tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten.

#### *Voorgenomen kwaliteitsniveau*

55. Over het toezicht op de kwaliteit van de loodsdienstverlening kan in het algemeen het volgende worden opgemerkt. Uit de parlementaire geschiedenis van de totstandkoming van de Wmr<sup>18</sup> blijkt dat bij de verzelfstandiging van het loodswezen in 1988 is bepaald dat het toezicht op de “nautische kwaliteit” van de loodsdienstverlening en het goede functioneren van de loodsencorporaties in eerste instantie bij het Loodswezen zelf ligt. Voor zover die kwaliteit gewaarborgd wordt door het vaststellen van verordeningen of andere besluiten door de NLC, houdt de minister van Verkeer en Waterstaat daarop een repressief toezicht: hij kan deze besluiten schorsen en vernietigen, indien deze in strijd zijn met het recht. In een beperkt aantal gevallen zijn de verordeningen onderworpen aan preventief toezicht van de minister van Verkeer en Waterstaat. De uitvoering van deze verordeningen is zaak van het Loodswezen zelf. De handhaving van de verordeningen geschiedt tuchtrechtelijk door het tuchtcollege loodsen.
56. In de tweede plaats is er toezicht op de “economische kwaliteit” van de loodsdienstverlening. Dit toezicht is opgedragen aan de Raad. De Raad dient er op toe te zien dat de klant een behoorlijke prestatie krijgt die in een passende verhouding staat tot het bedrag dat hij daarvoor moet betalen. Een van de instrumenten voor de uitoefening van dit toezicht is de bevoegdheid van de Raad om de tarieven vast te stellen.
57. In paragraaf 2.2.4 van het bijgesteld Tariefvoorstel is ten aanzien van het voorgenomen kwaliteitsniveau van de dienstverlening aangegeven dat er geen aanleiding bestaat het huidige niveau naar boven of beneden bij te stellen en dat het Nederlands Loodswezen ernaar streeft het huidige kwaliteitsniveau te continueren. Het kwaliteitsniveau dat momenteel geboden wordt voldoet naar het oordeel van de NLC aan de eisen en voorschriften zoals neergelegd in algemeen verbindende voorschriften en verordeningen van de NLC, zonder dat sprake is van een bovenmatige kwaliteit. Door de NLC is echter niet geconcretiseerd wat verstaan zou moeten worden onder “bovenmatige kwaliteit” en wat precies het niveau is van de kwaliteit die momenteel geboden wordt.
58. Overigens is in het besluit tot vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2009<sup>19</sup> (hierna: Tariefbesluit 2009) geconstateerd dat voldoende inzicht ontbrak over de daadwerkelijk geboden kwaliteit en het voor 2009 voorgenomen kwaliteitsniveau. In dat besluit heeft de Raad aangegeven dat de registratie van bijvoorbeeld de levertijd

---

<sup>18</sup> TK, vergaderjaar 2006-2007, 30913, nr. 6, p. 17.

<sup>19</sup> Besluit van 17 december 2008, kenmerk 200104/30.BT296.

(de tijd gelegen tussen het tijdstip van bestelling door de afnemer en het tijdstip dat de loods op zijn vroegst geleverd kan worden) wenselijk is. De Raad constateert thans dat de NLC deze gegevens dan wel andere gegevens die de Raad in staat stellen het geleverde kwaliteitsniveau adequaat te kunnen meten, niet heeft geregistreerd, althans niet aan de Raad ter beschikking heeft gesteld. Hierdoor is de Raad niet in staat gesteld om aan de hand van precieze criteria het niveau van de kwaliteit te meten of om zich een oordeel te vormen van eventuele effecten van een bepaald tariefsniveau op het wenselijk geachte kwaliteitsniveau.

59. De NLC heeft in het voorstel enkele indicatoren vastgesteld die een indicatie van het huidige kwaliteitsniveau van de geboden diensten zouden geven. Kenmerk van deze indicatoren is dat zij pas na het verstrijken van de meetperiode tot een concrete uitkomst kunnen leiden. Het Loodswezen is momenteel bezig met het inrichten van haar organisatie en systemen om voor het jaar 2009 over de indicatoren klachten en tevredenheid stakeholders te kunnen rapporteren. De resultaten hiervan zullen echter pas in 2010 beschikbaar zijn.
60. De tijdigheid en kwaliteit van de facturatie aan afnemers worden in het Tariefvoorstel 2010 door de NLC genoemd als indicatoren voor de kwaliteit van de loodsdienstverlening. Vanaf 2008 registreert de NLC deze indicatoren. De tijdigheid van de facturatie bedroeg in 2008 gemiddeld 3,63 dagen tegenover 3,74 dagen in het eerste kwartaal van 2009. Het gemiddelde aantal correctiefacturen (ten opzichte van het totaal aantal facturen) bedroeg in 2008 0,83% tegenover 0,76% in het eerste kwartaal van 2009.<sup>20</sup> Deze geringe verslechtering in de tijdigheid en de geringe verhoging van de correctheid dragen bij aan het algemene beeld dat het niveau van de dienstverlening op administratief gebied hoog is.
61. Uitsluitend op basis van de door de NLC voorgestelde indicatoren is het echter voor de Raad niet mogelijk het voorgenomen kwaliteitsniveau op waarde te schatten, zeker gelet op het feit dat de uitkomsten van de voorgestelde indicator klanttevredenheid nog niet beschikbaar zijn. Teneinde een volledig beeld te krijgen van het voorgenomen kwaliteitsniveau, zijn aanvullende gegevens noodzakelijk.
62. De Raad heeft diverse aspecten gezien die betrekking hebben op het huidige kwaliteitsniveau om het voornemen van de NLC, het continueren van dit huidige kwaliteitsniveau, te kunnen beoordelen.

---

<sup>20</sup> 200136/86.



63. Een cruciaal aspect van de kwaliteit van de loodsdienstverlening is naar het oordeel van de Raad de verplichting van de registerloods om zijn diensten tijdig aan te bieden. In de op grond van artikel 12 van de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde de Regeling communicatie en loodsaanvragen scheepvaart<sup>21</sup> zijn voor de verschillende zeehavens de ETA/ETD-normen opgenomen.
64. Uit gesprekken met zowel de NLC als de Vereniging Nederlandse Cargadoors (hierna: VNC) is gebleken dat het in de Rotterdamse haven, waar circa 70% van de loodsverrichtingen plaatsvindt, praktijk is dat een loods bij vertrekkende schepen geleverd wordt binnen anderhalf uur na aanvraag. Volgens de hier geldende wettelijke ETD-norm<sup>22</sup> dient een loods binnen drie uur geleverd te worden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de kwaliteit van de dienstverlening, wat betreft de levertijd, in ieder geval voor de regio Rotterdam ruim ligt boven de minimale norm. Er zijn geen indicaties dat dit bij de andere havens niet eveneens boven de minimale norm zou liggen. Zou het kwaliteitsniveau in andere havens wezenlijk anders zijn, dan zou dit vrijwel zeker uit de consultatie over het Tariefvoorstel of uit klachten zijn gebleken. Daarbij geldt dat de werkwijze in de andere havens niet wezenlijk verschilt van die in Rotterdam. Het beeld dat naar voren komt uit de haven Rotterdam kan derhalve geacht worden representatief te zijn voor de andere havens.
65. Daarnaast blijkt uit de parlementaire geschiedenis dat ten tijde van de totstandkoming van de Wet markttoezicht registerloodsen de kwaliteit van de dienstverlening als hoog werd aangemerkt.<sup>23</sup> In 2009 heeft de Vervoerkamer van de NMa gesprekken gevoerd met diverse marktpartijen om mogelijke kwaliteitsindicatoren te bespreken<sup>24</sup>. Het gezamenlijk standpunt van deze partijen is dat de kwaliteit van de dienstverlening als hoog beoordeeld wordt.
66. De Raad is gebleken dat de Divisie Havenmeester Rotterdam (hierna: DHMR) een overzicht van vertragingen bijhoudt.<sup>25</sup> Alle vertragingen ten opzichte van de aangekondigde tijden van aankomst of vertrek worden vanaf een vertraging van 30 minuten geregistreerd. In de periode 1 januari 2009 tot 8 oktober 2009 is door de

---

<sup>21</sup> Regeling van 24 maart 1999, houdende nadere voorschriften voor de zeevaart aangaande melden, uitluisteren, communiceren en het aanvragen van loodsen, Stcrt. 1999, 62.

<sup>22</sup> Zie de Regeling communicatie en loodsaanvragen scheepvaart

<sup>23</sup> MvT, Kamerstukken II, 2006-2007, nr. 30913, p. 30.

<sup>24</sup> Gesprekken van 24 maart, 8 april en 9 juli 2009 met respectievelijk de Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders in aanwezigheid van de scheepsbedrijven Boomsma Shipping en Vroon B.V., het Havenbedrijf Rotterdam, de Vereniging Nederlandse Cargadoors en de NLC..

<sup>25</sup> 200136/93.

DHMR geregistreerd dat van de in totaal 905 verträgen 67 keer gewacht moest worden op een loods, waarvan 44 aankomst en 23 vertrek. Zoals hiervoor gesteld vindt circa 70% van de loodsverrichtingen in de haven Rotterdam plaats. Voor de periode 1 januari tot en met 30 september 2009 zijn dit ruim 51.000 loodsverrichtingen.<sup>26</sup> Het aantal verträgen bezien in relatie tot het aantal loodsverrichtingen is minimaal. Ook dit aspect draagt naar het oordeel van de Raad bij aan het beeld dat het huidige kwaliteitsniveau van de loodsdienstverlening hoog is.

67. Een ander aspect dat mede betrekking heeft op de kwaliteit van de loodsdienstverlening is naar het oordeel van de Raad het opleidingsniveau van de (aspirant-)registerloodsen en de wijze waarop dit geregeld wordt. De NLC heeft blijkens artikel 9 LW onder andere tot taak het verzorgen van de algemene opleiding tot registerloods, het bevorderen van een behoorlijke beroepsuitoefening en het bevorderen van de vakbekwaamheid. De Regionale Loodsencorporaties (RLC's) zijn verantwoordelijk voor de regionale opleiding van aspirant-registerloodsen, die verder wordt verzorgd door de Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen (STODEL). Het opleidingsniveau van (aspirant-)registerloodsen is gewaarborgd in onder andere de LW, het besluit aspirant-registerloodsen<sup>27</sup> en de verordening inzake de vaststelling van de leerovereenkomst voor aspirant-registerloodsen.<sup>28</sup>
68. De Raad heeft geen reden om aan te nemen dat voorgaande wet- en regelgeving niet op juiste wijze door de NLC en de RLC's wordt nageleefd. Voorgaand aspect draagt naar het oordeel van de Raad dan ook bij aan het op peil houden van het kwaliteitsniveau.
69. In het kader van een goede beroepsuitoefening is op grond van artikel 15, eerste lid, aanhef en onder a, LW de Beroepsuitoefeningsverordening vastgesteld.<sup>29</sup> Hierin zijn regels gesteld die bijdragen aan een goede beroepsuitoefening door registerloodsen. Dit betreft eveneens een aspect dat bijdraagt aan de kwaliteit van de dienstverlening.

---

<sup>26</sup> Zie pagina 16 van het (bijgesteld) Tariefvoorstel. 70% van 72.716 gerealiseerde loodsverrichtingen.

<sup>27</sup> Besluit van 18 augustus 1988, houdende bepalingen met betrekking tot aspirant-registerloodsen, Stb. 1988, 392.

<sup>28</sup> Verordening van 18 augustus 1988 inzake vaststelling van de leerovereenkomst, Stcrt. 1988, 168.

<sup>29</sup> Verordening van 18 augustus 1988 inzake een goede beroepsuitoefening door registerloodsen, Stcrt. 1988, 168.

70. Hetzelfde geldt voor de Dienstverleningsverordening registerloodsen.<sup>30</sup> Hierin is onder andere opgenomen dat de besturen van de RLC's nadere voorschriften geven voor de door de registerloodsen in acht te nemen procedures en verplichtingen inzake een doelmatige dienstverlening. De voorschriften voorzien in ieder geval in de verplichting van de registerloods om zich, in aansluiting op de tijd die de kapitein in acht moet nemen om te melden dat hij van de diensten van een loods gebruik wil maken, daarvoor tijdig beschikbaar te stellen. Zo is in de Nadere voorschriften dienstverlening registerloodsen van zowel de regio Amsterdam-IJmond<sup>31</sup> als van de regio Rotterdam-Rijnmond<sup>32</sup> bepaald dat de registerloodsen binnen het samenwerkingsverband voorzien in een ononderbroken aanwezigheid en vaststelling van het rooster. Voorts voorzien de registerloodsen in een regeling waarbij registerloodsen, in geval het aantal beschikbare registerloodsen ontoereikend is in verband met het (te verwachten) scheepvaartaanbod, in afwijking van het rooster alsnog worden opgeroepen.
71. Daarnaast bestaat op grond van artikel 21 LW een openbaar loodsenregister waarin persoonsgegevens worden verwerkt met betrekking tot ingeschreven registerloodsen. In het eerste lid van dit artikel is aangegeven dat de verwerking van deze gegevens plaatsvindt ten behoeve van de waarborging van de kwaliteit, continuïteit en de rechtszekerheid van de loodsdienstverlening. In het Loodsenregisterbesluit<sup>33</sup> zijn regels gesteld over het register. Ook dit betreft naar het oordeel van de Raad een aspect dat bijdraagt aan de waarborging van de kwaliteit van de loodsdienstverlening.
72. In artikel 29, eerste lid, LW is voorts bepaald dat er een tuchtcollege loodsen is. De in Nederland werkzame registerloodsen zijn onderworpen aan tuchtrechtspraak ter zake van enige overtreding van een door de NLC vastgestelde verordening of van de krachtens een verordening gegevens nadere voorschriften. Op grond van artikel 37, eerste lid, LW wordt een zaak bij het tuchtcollege aanhangig gemaakt door een schriftelijk klacht van de NLC, het bestuur van een RLC of degene die rechtstreeks in zijn belang is getroffen. Gebleken is dat in de onderzoeksperiode 2001 tot en met 2006 geen tuchtzaken bij het tuchtcollege loodsen aanhangig zijn gemaakt. Wel zijn naar schatting in deze periode ongeveer tien klachten over de bedrijfsvoering van de NLC afgehandeld door middel van bemiddeling door de voorzitters van de RLC's.<sup>34</sup> Uit

---

<sup>30</sup> Verordening van 18 augustus 1988 inzake een doelmatige dienstverlening door registerloodsen, Stcrt. 1988, 168.

<sup>31</sup> Stcrt. 3 december 2001, nr. 234.

<sup>32</sup> Stcrt. 7 juni 1994, nr. 105.

<sup>33</sup> Besluit van 18 augustus 1988, houdende bepalingen inzake het register van registerloodsen, Stb. 1988, 394.

<sup>34</sup> Rapport van oktober 2007, gepubliceerd op <http://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/omvang-tuchtrecht.aspx>.

navraag bij de NLC is gebleken dat in de periode vanaf 2003 tot op heden 1 tuchtzaak aanhangig is gemaakt, namelijk in het eerste kwartaal van 2009. Ook dit is een aspect dat naar het oordeel van de Raad bijdraagt aan het beeld dat de loodsdienstverlening hoog is.

73. Hoewel de NLC geen gegevens heeft overlegd op grond waarvan de Raad het huidige kwaliteitsniveau kan kwantificeren, dragen alle hiervoor genoemde aspecten in samenhang bezien bij aan het beeld dat het kwaliteitsniveau van de loodsdienstverlening thans hoog is te noemen. In de huidige wet- en regelgeving en de door de NLC vastgestelde verordeningen zijn diverse aspecten, zoals opleiding en inschrijving in het loodsenregister, opgenomen die het kwaliteitsniveau waarborgen.
74. Gelet op het beeld dat over het huidige (hoge) kwaliteitsniveau bestaat, biedt het voor 2010 voorgenomen kwaliteitsniveau, waarbij is aangegeven dat het huidige kwaliteitsniveau zal worden gecontinueerd, geen aanleiding het tarief in afwijking van het (bijgesteld) Tariefvoorstel vast te stellen. Hiervan moet worden onderscheiden de vraag of het vaststellen van een lager tarief ten koste zou kunnen gaan van de kwaliteit van de dienstverlening (zie hierna randnummer 206 en verder).

#### **4.3.2 Raming van de met de loodsverrichtingen te behalen omzet, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan (onder b)**

75. In paragraaf 4.2 van het bijgesteld Tariefvoorstel is de raming van de met de loodsverrichtingen te behalen omzet in 2010 opgenomen. Een specificatie van deze raming is opgenomen in bijlage 3 van het bijgesteld Tariefvoorstel. De raming van de met de loodsverrichtingen te behalen omzet in 2010 heeft op dezelfde wijze plaatsgevonden als in het besluit tot vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2009.
76. De Raad stelt vast dat de raming van de omzet in 2010 gebaseerd is op het verwachte aantal loodsverrichtingen in 2010 en de tarieven die in dat jaar volgens het bijgesteld Tariefvoorstel in rekening zouden moeten worden gebracht. De Raad is met de NLC van mening dat de daadwerkelijk gerealiseerde omzet in 2008, door een afwijkend aantal loodsverrichtingen, geen juiste basis vormt voor de raming van de omzet in 2010. Tevens is door de Raad geconstateerd dat de NLC een gedetailleerde raming heeft opgesteld, waarbij gebruik is gemaakt van het loodsgeldfacturatiebestand (per zeehavengebied) van 1 januari tot en met 30 september 2009.

77. Gelet op het voorgaande heeft de Raad geen reden om te veronderstellen dat de methode van het ramen van de in 2010 met de loodsverrichtingen te behalen omzet niet juist zou zijn. De Raad ziet dan ook geen aanleiding om dit onderdeel van het bijgesteld Tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten.

#### **4.3.3 Raming van de arbeidsvergoeding die is gebaseerd op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan (onder c)**

78. Artikel 27c, zesde lid, onder c, LW eist dat de raming van de arbeidsvergoeding in het Tariefvoorstel gebaseerd is op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in het jaar voorafgaand aan het voorstel, het jaar 2008.
79. In paragraaf 2.3 van het bijgesteld Tariefvoorstel is de raming van de arbeidsvergoeding in 2010 opgenomen. De NLC heeft de raming voor de arbeidsvergoeding nader uitgesplitst voor de verschillende uursoorten, te weten directe loodsuren, indirecte uren en externe uren. Directe loodsuren zijn verder uitgesplitst in reguliere bruguren, bijzondere bruguren, LOA-uren en afbestellingen. Indirecte uren zijn verder uitgesplitst in IPL-uren,<sup>35</sup> reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren. De ramingen van de verschillende uursoorten zijn per zeehavengebied opgenomen. De ramingen van de totale directe loodsuren en de arbeidsvergoeding voor totale indirecte uren zijn ook weergegeven per scheepsklasse.

##### *Raming arbeidsvergoeding directe loodsuren*

80. De raming van de directe loodsuren voor 2010 is gebaseerd op de ramingen van de loodsverrichtingen per zeehavengebied. De geraamde aantallen zijn berekend tegen de gemiddelde tijden per loodsverrichting per tariefgebied en per scheepsklasse, gebaseerd op de werkelijke gegevens van scheepsreizen en loodstijden in 2008. Hierbij is rekening gehouden met de verlegging van de zogenaamde kruispost (op zee) in de regio Rotterdam-Rijnmond per 1 juli 2008, hetgeen tot gevolg heeft gehad dat de inkomende reizen 20 minuten langer duren.
81. Deze raming van directe loodsuren is vermenigvuldigd met de arbeidsvergoeding van een direct loodsuur van gemiddeld €106,57 (prijspeil 2010). Dit gemiddelde tarief per direct loodsuur is in artikel 6, tweede lid, Rmr vastgelegd in het prijspeil van het jaar 2003. Het in deze Regeling vastgestelde tarief is conform artikel 3.1 Bmr geïndexeerd met het CBS-indexcijfer voor CAO lonen en komt dan voor 2010 uit op €106,57 per

---

<sup>35</sup> IPL staat voor Indirect Productieve Loodsuren.

direct loodsuur. Op grond hiervan ziet de Raad geen aanleiding om op dit punt het bijgesteld Tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten.

*Raming arbeidsvergoeding indirecte uren*

82. De raming van de arbeidsvergoeding voor indirecte uren is gesplitst in een drietal uursoorten, IPL-uren, reisure en beschikbaarheidsuren, die weer zijn opgesplitst in een aantal onderdelen. Per onderdeel is beschreven op welke wijze de uren zijn begroot. Het totale aantal uren wordt vervolgens vermenigvuldigd met het vastgestelde en geïndexeerde uurtarief, waarbij rekening wordt gehouden met de weging van het tarief voor de verschillende uursoorten. Zo kent een IPL-uur een weging van één, een reis- en wachtuur een weging van twee derde en een beschikbaarheidsuur een weging van een derde.<sup>36</sup>
83. Ten aanzien van het geraamde aantal IPL-uren constateert de Raad dat dit ten opzichte van het Tariefvoorstel 2009 aanzienlijk toeneemt (+ 16%). De NLC heeft, na vragen van de Raad hierover, verklaard dat de raming van het aantal IPL-uren voor 2009 achteraf bezien te laag is ingeschat. Het aantal IPL-uren in 2008 zou een betere vergelijking geven.<sup>37</sup> De Raad constateert dat het aantal geraamde IPL-uren in het bijgesteld Tariefvoorstel 2010 een lichte stijging laat zien ten opzichte van 2008 (+ 2%). De toename van het aantal IPL-uren wordt door de NLC in bijlage 4 van het bijgesteld Tariefvoorstel verklaard door een hoger aantal opleidingsuren per loods, een hogere inzet van registerloodsen bij interne projecten (zoals begeleiding bouw loodsvaartuigen) en de aanstelling van een bestuurder op een vacante positie. Op basis hiervan ziet de Raad geen aanleiding om te veronderstellen dat het aantal IPL-uren voor 2010 onjuist is ingeschat.
84. Uit het bijgesteld Tariefvoorstel blijkt dat het aantal geraamde reis- en wachturen in absolute zin afneemt in vergelijking met het aantal reis- en wachturen in 2008 en het aantal geraamde reis- en wachturen in het Tariefvoorstel 2009. De Raad merkt op dat de procentuele daling van het aantal reis- en wachturen lager is dan de daling van het geschatte aantal directe loodsuren. Dat betekent dat een loods meer reist en/of wacht per direct loodsuur dan voorheen. Het bijgesteld Tariefvoorstel bevat hiervoor geen nadere toelichting.
85. De Raad stelt vast dat het aantal beschikbaarheidsuren in het bijgesteld Tariefvoorstel 2010 in absolute zin aanzienlijk hoger is dan het aantal beschikbaarheidsuren in het jaar 2008. Tegelijkertijd constateert de Raad dat in 2010 het aantal directe loodsuren

---

<sup>36</sup> Zie artikel 6, tweede lid, onder b en c, Rmr.

<sup>37</sup> 200136/35.

ten opzichte van 2008 afneemt en het aantal beschikbaarheidsuren desondanks toeneemt. De beschikbaarheidsuren gelden als gewerkte uren en vallen binnen het rooster van een loods. Tijdens deze uren kan de loods thuis zijn, maar is hij wel oproepbaar. Tussen de directe loodsuren en de beschikbaarheidsuren bestaat een verband. Hoe meer werk er is, hoe groter de kans dat een loods van thuis zal worden opgeroepen om aan een piekvraag te voldoen, en hoe meer beschikbaarheidsuren er dus moeten worden ingeroosterd. Wanneer echter, zoals naar verwachting het geval is in 2010, het aantal directe loodsuren lager zal uitvallen, zou ook met een lager aantal in te roosteren beschikbaarheidsuren moeten kunnen worden volstaan. Zoals hierna zal worden toegelicht, heeft de NLC dit verband echter omgedraaid. Door het totaal aantal werkbare uren per registerloods gelijk te laten tracht zij kennelijk de teruggang in het verwachte aantal directe loodsuren te compenseren met een toename van het aantal beschikbaarheidsuren. Gevolg is dat de te verwachten effecten van de gemiddelde daling van het aantal directe loodsuren op de inkomsten van de loodsen voor een deel worden opgevangen door een surplus aan beschikbaarheidsuren, aangezien de kosten daarvan via de tarieven aan de afnemers worden doorberekend.

86. Hoewel het bijgesteld Tariefvoorstel wat betreft de raming van de arbeidsvergoeding voor de indirecte uren formeel voldoet aan de eisen van artikel 27c, zesde lid, LW (immers het voorstel bevat een raming van de arbeidsvergoeding en een onderbouwing daarvan), zal in paragraaf 4.7.2.2 nader uiteengezet worden dat het bijgesteld Tariefvoorstel naar het oordeel van de Raad wat betreft de hoogte van de raming van de arbeidsvergoeding voor de indirecte uren niet bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening op grond van artikel 27g, eerste lid, onder b, LW.

#### **4.3.4 Raming van de wijzigingen in de kosten van de materiële activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement (onder d)**

87. De raming van wijzigingen in de kosten van de materiële activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement voor 2010 hebben op dezelfde wijze plaatsgevonden als in het besluit tot vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2009.
88. In het bijgesteld Tariefvoorstel is in paragraaf 2.8 de verloopstaat opgenomen voor het jaar 2010. In bijlage 5 is een nadere onderbouwing van de investeringen opgenomen.
89. De Raad heeft geen reden om te veronderstellen dat de raming van de NLC met betrekking tot de wijzigingen in de kosten van de materiële vaste activa niet juist zou zijn. Op grond van het voorgaande ziet de Raad dan ook geen aanleiding om op dit

punt het (bijgesteld) Tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten.

**4.3.5 Raming van de overige omzet en kosten, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet en kosten in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan (onder e)**

90. In de paragrafen 2.4.1. en 4.4 van het bijgesteld Tariefvoorstel zijn de ramingen weergegeven van de overige omzet en kosten. In dit geval betreft het alleen ramingen van omzet, aangezien de kosten die met deze omzet gemoeid zijn begrepen zijn onder de kosten van wettelijke taken. De ramingen in paragraaf 2.4.1 betreffen de opbrengsten van het vervoer van personen en goederen. Deze opbrengsten worden in mindering gebracht op de kosten van vaartuigen, omdat de opbrengsten worden verkregen door de inzet van deze vaartuigen. De ramingen in paragraaf 4.4 betreffen de omzet van andere diensten en taken die buiten de regulering maar binnen artikel 2.5 Bmr (de zogenoemde bagatelbepaling) vallen. Dit betreft de omzet van het voeren van administratie van pensioenfondsen, het doorbelasten aan derden voor huur en huisvestingskosten en het doorbelasten van externe loodsuren.
91. De kosten van de overige diensten zijn verhoudingsgewijs zeer gering. Het zijn geen integrale kosten omdat het incidentele additionele activiteiten betreft. Aangezien de opbrengsten hoger zijn dan deze marginale kosten worden gebruikers niet benadeeld door het meenemen van deze ramingen in de tarieven van de NLC. Hiermee is voldaan aan de in artikel 2.5 Bmr opgenomen bagatelbepaling, wat betekent dat de kosten voor deze overige diensten en taken niet hoger zijn dan de inkomsten.
92. De wet eist dat de raming van overige omzet en kosten in het Tariefvoorstel is gebaseerd op de daadwerkelijke omzet en kosten in het jaar 2008, het jaar voorafgaande aan het voorstel.
93. De Raad heeft, gelet op het voorgaande, geen reden om te veronderstellen dat de raming van de NLC met betrekking tot overige omzet en kosten niet juist zou zijn. De Raad ziet dan ook geen aanleiding om het bijgesteld Tariefvoorstel en de onderbouwing van de NLC op dit onderdeel ontoereikend te achten.



**4.3.6 Raming van de kosten, de stortingen en het rendement van de gestorte bedragen, gemoeid met de verplichtingen, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder a, voor het desbetreffende kalenderjaar (onder f)**

94. In paragraaf 2.9 en in bijlage 7 van het bijgesteld Tariefvoorstel wordt een raming gegeven van de kosten, de stortingen en het rendement van de gestorte bedragen die zijn gemoeid met de prepensionering van registerloodsen (FLO) en overig personeel (FLP). Hierna wordt beoordeeld of de ramingen voldoende plausibel zijn en de stortingen voldoen aan de FLO/FLP-besluiten van de Raad.
95. Blijkens de tabel op pagina 49 van het bijgesteld Tariefvoorstel wordt over de omzet die als basis dient voor de reservering 16% gereserveerd, hetgeen in overeenstemming is met de in randnummers 27 en 28 weergegeven besluiten van de Raad. Hierbij geldt de bijzondere omstandigheid dat het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond in 2010 een teruggave ontvangt voor te veel gereserveerde gelden voor FLO en FLP als gevolg van de verdragsrechtelijke koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor Antwerpen en Rotterdam. De omzetbasis bestaat uit de loodsgelden uit het Z- en B-tarief, vermeerderd met de tijdelijke teruggave FLO/FLP van € 4.698.000 en verminderd met de opbrengst van de "heliforfaits" van € 1.700.000. De vermeerdering met de tijdelijke teruggave is nodig omdat deze al op de loodsgeldtarieven Z- en B-tarief in mindering was gebracht, terwijl dat bedrag wel moet meetellen voor de reservering. De Raad acht het daarom correct dat de omzetbasis is gecorrigeerd door de vermeerdering met de tijdelijke teruggave. De vermindering van de omzetbasis met de heliforfaits acht de Raad eveneens correct, omdat deze geen deel uitmaken van de loodsvergoedingen. Derhalve hoeft daarover geen reservering FLO/FLP plaats te vinden.
96. Het voorgaande leidt tot de slotsom dat de omzetbasis voor de reservering FLO/FLP op de juiste wijze is bepaald, terwijl ook het percentage van de reservering in overeenstemming is met de in randnummers 27 en 28 weergegeven besluiten van de Raad.
97. Zoals eerder opgemerkt is de Raad van oordeel dat het bijgesteld Tariefvoorstel op een aantal punten niet bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. In paragraaf 4.7 zal worden toegelicht waarom dit voor de Raad aanleiding is om de tarieven voor 2010 vast te stellen in afwijking van het bijgesteld Tariefvoorstel. Dit brengt ook met zich dat de omzetbasis voor de reservering FLO/FLP voor 2010 lager zal zijn.

#### **4.3.7 Raming van de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene algemene besparing op de kosten (onder g)**

98. In paragraaf 2.10 van het bijgesteld Tariefvoorstel is een overzicht gegeven van de mutatie in de kosten voor 2010 ten opzichte van 2009. De mutatie van de kosten wordt veroorzaakt door de algemene mutatie van lonen en prijzen, een aantal besparingen en kostendalingen die het Loodswezen heeft doorgevoerd en een aantal posten waar het Loodswezen met kostenstijgingen te maken heeft. Uit het bijgesteld Tariefvoorstel blijkt dat de totale kosten, exclusief FLO/FLP, in 2010 afnemen ten opzichte van 2009 van € 131.916.000 naar € 130.279.000. De grootste besparingen worden gerealiseerd door een daling van de brandstofprijzen en een vermindering van het aantal bemanningsleden ten behoeve van de beloodsing.
99. De Raad stelt vast dat de afname van de totale kosten in het bijgesteld Tariefvoorstel 1,2% bedraagt ten opzichte van 2009. De afname van het aantal loodsverrichtingen is gelijk aan 11,9%. Dit houdt in dat de kosten van de NLC slechts in geringe mate meebewegen met het aantal loodsverrichtingen. Het ligt voor de hand dat de afname van de kosten niet dezelfde omvang heeft als de afname van het volume. Immers, veel kosten zijn vast en dalen niet of in ieder geval niet automatisch in het geval er minder schepen geloodst moeten worden. De Raad is echter van mening dat de algemene besparingen op de kosten zoals opgenomen in het bijgesteld Tariefvoorstel te beperkt zijn. In dit verband verwijst de Raad naar hetgeen ten aanzien hiervan in paragraaf 4.7.4.4 wordt overwogen.

#### **4.3.8 De voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene correctie in verband met bestaande onregelmatigheden in de mate van kostendekking van de tarieven voor de verschillende zeehavengebieden (onder h)**

100. In artikel 4 Rmr zijn de correctiefactoren in verband met bestaande onevenwichtigheden in de mate van kostendekking van de loodsgeldtarieven in de verschillende zeehavengebieden vastgesteld. In de jaren 2007 tot en met 2010 wordt de correctie uitgevoerd. De NLC heeft ervoor gekozen om jaarlijks (ook voor 2010) één vierde deel van de in de Rmr genoemde percentages toe te passen, met uitzondering van Rotterdam-Rijnmond. Voor alle zeehavengebieden (met uitzondering van Rotterdam-Rijnmond) is in de Rmr bepaald dat de correcties "ten minste" het genoemde percentage moeten zijn. Door het cumulatieve rente-op-rente effect wordt in deze zeehavengebieden aan de procentuele minimumeisen voldaan. Voor

Rotterdam-Rijnmond is bepaald dat de correctie in 4 jaar exact +/- 2% dient te zijn. Gelet op het effect van “rente op rente” komt dit overeen met 0,4852% per jaar.

101. Na correctie in verband met bestaande onregelmatigheden in de mate van kostendekkendheid van de tarieven voor de verschillende zijn de geraamde kosten en de geraamde opbrengsten per zeehavengebied voor het jaar 2010 als volgt:

<b>Zeehavengebied:</b>	<b>Kosten (€):</b>	<b>Opbrengsten (€):</b>
Delfzijl/ Eemshaven	3.864	1.876
Harlingen/ Terschelling	1.413	503
Den Helder	439	226
Amsterdam-IJmuiden	27.462	27.565
Rotterdam-Rijnmond	104.480	108.639
Schelde wethavens	17.032	15.881
<b>Totaal</b>	<b>154.690</b>	<b>154.690</b>

Tabel 1: tabel 45 en tabel 47 van het bijgesteld Tariefvoorstel 2010

102. De Raad stelt vast dat artikel 4 Rmr na de indiening van het bijgesteld Tariefvoorstel gewijzigd is.<sup>38</sup> Deze wijziging houdt in dat de correctiefactor per zeehavengebied, die bij vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2010 in acht moet worden genomen, is gewijzigd. Dit brengt met zich dat de geraamde opbrengsten per zeehavengebied voor het jaar 2010 ook wijzigen ten opzichte van de in tabel 1 per zeehavengebied weergegeven opbrengsten.
103. Zoals in randnummer 7 gesteld heeft de NLC op 16 december 2009 gewijzigde tarieftabellen voor 2010 ingediend<sup>39</sup>, waarbij rekening is gehouden met hetgeen door de Raad in dit besluit is overwogen. De Raad stelt vast dat deze gewijzigde tarieftabellen ook in overeenstemming zijn met het bepaalde in het gewijzigde artikel 4 Rmr.

<sup>38</sup> Wijziging vastgesteld bij besluit van 16 december 2009, met nummer CEND/HDJZ-2009/1530 sector SCH.

<sup>39</sup> 200136/98.

**4.3.9 Een verrekening van het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijke uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan (onder i)**

104. De verrekening heeft betrekking op het jaar voorafgaande aan het jaar waarin het Tariefvoorstel wordt gedaan, in dit geval 2008. In de parlementaire geschiedenis is hierover opgemerkt dat deze verrekening gebaseerd dient te zijn op de financiële verantwoording over dat jaar.<sup>49</sup> De financiële verantwoording van de NLC over het jaar 2008 sluit niet aan op de wijze van ramen als voorgeschreven volgens de Loodsenwet, aangezien de wet per 1 januari 2008 in werking is getreden. Artikel VIII van de Wet markttoezicht registerloodsen bepaalt dat de eerste verantwoording die aansluit op de nieuwe werkwijze die in de wet is voorgeschreven, dient te worden opgesteld over het jaar waarvoor voor de eerste maal de tarieven dienen te worden vastgesteld, het jaar 2009. Het ontbreken van een financiële verantwoording voor het jaar 2008 maakt het onmogelijk exact te berekenen wat het verschil is tussen raming en realisatie per kostenpost uit het kostentoerekeningssysteem.
105. Met ingang van het Tariefvoorstel 2009 wordt het kostentoerekeningssysteem voor het eerst toegepast. Over 2008 is geen financiële verantwoording beschikbaar op basis van dit kostentoerekeningssysteem. Bij gebreke van een dergelijke financiële verantwoording is er geen toereikende boekhoudkundige basis voor de vaststelling van het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijke uitgevoerde wijzigingen in de materiële vaste activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan.
106. De NLC geeft in paragraaf 2.11 van het bijgesteld Tariefvoorstel aan dat er in het bijgesteld Tariefvoorstel geen verrekening tussen geraamde en uitgevoerde investeringen in het jaar 2008 is opgenomen. Dit sluit aan bij de werkwijze die gehanteerd werd voor de inwerkingtreding van de wet. Daar de tarieven in 2008 niet tot stand zijn gekomen op basis van het huidige kostentoerekeningssysteem, acht de Raad het uitgangspunt om niet te verrekenen over het jaar 2008 aanvaardbaar.
107. De Raad ziet daarom geen aanleiding om het Tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

---

<sup>49</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2006 – 2007, nr. 30 913, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.

#### 4.4 Beoordeling artikel 27c, tweede en derde lid, LW

108. Op grond van artikel 27c, tweede lid, LW dient een tariefvoorstel opgesteld te worden met inachtneming van het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is.

##### *Redelijke tarieven*

109. In artikel 4.2 Bmr is bepaald dat een tarief redelijk moet zijn in verhouding tot de geleverde dienst. In de parlementaire geschiedenis is hierover het volgende opgemerkt:

*“Een tarief moet redelijk zijn in verhouding tot de dienst waarvoor dit tarief wordt gevraagd. Op geaggregeerd niveau geldt dit ook voor het geheel van de tarieven. Het is niet altijd goed mogelijk om in concreto aan te geven wat onder redelijkheid moet worden verstaan. Van de raad van bestuur van de NMa wordt verwacht dat hij bij het gebruik van deze maatstaf in ieder geval rekening houdt met de aard van de dienst en de aard en hoogte van de daaraan bestede kosten, en de verhouding tussen de geleverde kwaliteit en de kosten. Bij dit laatste toetspunt zal de wijze waarop de registerloodsen de nodige efficiëntie betrachten bij het leveren van de dienst zeker een rol spelen. De uitkomsten van regionale consultaties en de uitkomsten van een vergelijkend onderzoek als bedoeld in artikel 27k van de Loodsenwet leveren daarvoor ook belangrijke informatie op. Indien de kosten hoger zijn dan voor een adequate vervulling van de taak naar het oordeel van de raad van bestuur nodig is, kan zij besluiten een lager tarief vast te stellen.”<sup>41</sup>*

110. De Raad is van oordeel dat de door de NLc voorgestelde tarieven redelijk zijn in verhouding tot de geleverde dienst, onverminderd hetgeen in paragraaf 4.7 wordt overwogen met betrekking tot het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen..

##### *Non-discriminatoire tarieven*

111. In de door de NLc voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is bij wet voorgeschreven. Bovendien vormt de beloodsing in de onderscheiden zeehavengebieden geen homogene dienst. Voorts wordt bij en krachtens de wet voorzien in afbouw van de kruisfinanciering tussen de onderscheiden zeehavengebieden. De tarieven in het voorstel zijn weergegeven in tabellen. Deze tabellen gelden zonder onderscheid voor iedere gebruiker in een

---

<sup>41</sup> Stb. 2007, nr. 561, p. 21.

bepaalde klasse. De Raad is van oordeel dat daarmee niet van discriminerende tarieven kan worden gesproken.

#### *Kostengeoriënteerde tarieven*

112. Ingevolge artikel 27c, derde lid, onder a, LW dienen de tarieven voor het geheel kostengeoriënteerd te zijn. Het voorstel is gebaseerd op het door de Raad goedgekeurde kostentoerekeningssysteem. Het kostentoerekeningssysteem bepaalt dat de voor het tariefjaar 2010 geprognosticeerde kosten, inclusief de vergoeding voor vermogenskosten, gelijk zijn aan de geprognosticeerde opbrengsten. Daarmee zijn de tarieven voor het geheel kostengeoriënteerd.
113. Artikel 27c, derde lid, onder b, bepaalt dat bij een voorstel voor gedifferentieerde aanpassing van de tarieven per zeehavengebied een bijdrage wordt geleverd aan een meer kostengeoriënteerd tarief per individueel schip. De Raad overweegt dat door de afbouw van de kruisfinanciering tussen de zeehavengebieden een bijdrage wordt geleverd aan een meer kostengeoriënteerd tarief per individueel schip. De Raad overweegt voorts dat in de tarieftabellen, zoals deze als bijlage 10 bij het bijgesteld Tariefvoorstel zijn gevoegd, de tarieven worden gerelateerd aan de diepgang van het schip en de te overbruggen afstand. Deze aanknopingspunten voor de tariefstelling leiden niet noodzakelijkerwijs tot een kostengeoriënteerd tarief voor ieder individueel schip. De parlementaire geschiedenis vermeldt in dit verband dat eerst de kruisfinanciering tussen de zeehavens zal worden afgebouwd, waarna in een tweede fase de kruisfinanciering tussen individuele schepen zal worden afgebouwd.<sup>42</sup> In artikel 4 van de Rmr is de correctiefactor per zeehavengebied bepaald in verband met kruisfinanciering die tot 1 januari 2011 bij de vaststelling van de tarieven in acht moet worden genomen. Vanaf 1 januari 2011 (tweede fase) zal de kruisfinanciering afgebouwd worden.
114. Zoals in randnummer 102 gesteld is artikel 4 Rmr na de indiening van het bijgesteld Tariefvoorstel gewijzigd, in die zin dat de correctiefactor per zeehavengebied, die bij vaststelling van de loodsgeldtarieven voor 2010 in acht moet worden genomen, is gewijzigd. In de tarieftabellen die bij het bijgesteld Tariefvoorstel zijn gevoegd heeft de NLC hier dan ook geen rekening mee kunnen houden. De Raad stelt vast dat in de door de NLC op 16 december 2009 ingediende tarieftabellen voor 2010 rekening is gehouden met de gewijzigde Rmr.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Kamerstukken II, 2006 – 2007, 30 913, nr. p. 19.

<sup>43</sup> 200136/98.

115. Gelet op het voorgaande acht de Raad de tarieftabellen van 16 december 2009 in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens artikel 27c, derde lid, onder a en b, LW.

#### **4.5 Beoordeling artikel 27c, vierde lid, LW (consultatie)**

116. Op grond van artikel 27c, vierde lid, LW dient voorafgaand aan de indiening van een voorstel voor loodsgeldtarieven en tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken een zienswijze te worden gevraagd bij de in artikel 3 van de Rmr aangewezen regionale overlegcommissies. De ontvangen zienswijzen dienen bij het Tariefvoorstel te worden gevoegd. De NLc dient in het Tariefvoorstel zijn overwegingen over de ingebrachte zienswijzen te motiveren.
117. De NLc heeft aan deze wettelijke opdracht uitvoering gegeven door de genoemde regionale overlegcommissies zowel mondeling als schriftelijk te consulteren. Op 12 juni 2009 heeft de NLc schriftelijk het concept Tariefvoorstel naar de in de Rmr aangewezen regionale overlegcommissies gezonden. Daarnaast heeft de NLc per regio een consultatiebijeenkomst gehouden waarin partijen mondeling hun zienswijze kenbaar konden maken. Van deze bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt, die opgenomen zijn in bijlage 13 bij het Tariefvoorstel. De geconsulteerde partijen konden hun zienswijze schriftelijk tot 5 juli 2009 indienen. Alleen de KVNR heeft bij schrijven van 3 juli 2009 een schriftelijke zienswijze ingediend.<sup>44</sup>
118. De NLc heeft de geconsulteerde partijen in de gelegenheid gesteld om eventueel aanvullende opmerkingen op het Tariefvoorstel voor 31 augustus 2009 kenbaar te maken en daarbij toegezegd deze onder de aandacht van de Raad te brengen. Aanvullend op de consultatie zijn nog schriftelijke reacties ontvangen van de Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (hierna: SBE), het Havenschap Moerdijk en de VNC. Bij schrijven van 9 september 2009 zijn de aanvullende zienswijzen aan de Raad gezonden.<sup>45</sup>
119. In bijlage 13 bij het bijgesteld Tariefvoorstel is aangegeven dat gezien de beperkte termijn waarbinnen het bijgestelde voorstel moest worden gemaakt en gezien het feit dat het bijgesteld Tariefvoorstel een lagere tariefstijging met zich meebrengt, geen nieuwe consultatie van het bijgestelde voorstel heeft plaatsgevonden. De NLc heeft wel een afschrift van het bijgesteld Tariefvoorstel aan de partijen betrokken bij de

---

<sup>44</sup> Zie Tariefvoorstel bijlage 13.f.

<sup>45</sup> 200136/32.

consultatie verzonden. Bij schrijven van 12 november 2009<sup>46</sup> heeft de SBE een reactie gegeven op het bijgesteld Tariefvoorstel.

#### **4.5.1 Schriftelijk ingebrachte zienswijze**

120. De KVR heeft in haar schriftelijke zienswijze het volgende naar voren gebracht. In de eerste plaats maakt de KVR een opmerking over de procedurele gang van zaken met betrekking tot de korte periode gelegen tussen het toesturen van het Tariefvoorstel en de georganiseerde consultatiebijeenkomsten. Inhoudelijk merkt de KVR op dat een tariefstijging van 14% of meer voor 2010 onaanvaardbaar is, gelet op de economische ontwikkelingen. De KVR pleit voor het handhaven van de tarieven op het niveau van 2009.

#### **4.5.2 Mondeling ingebrachte zienswijzen**

121. De NLC heeft in alle regio's waarin de zeehavengebieden zijn gesitueerd consultatiebijeenkomsten belegd waarin partijen in de gelegenheid waren desgewenst mondeling hun zienswijze kenbaar te maken. Van deze consultatiebijeenkomsten zijn verslagen gemaakt die als bijlage zijn gevoegd bij het Tariefvoorstel<sup>47</sup>.
122. Uit de verslagen blijkt dat tijdens de consultatiebijeenkomsten diverse punten naar voren gebracht en besproken zijn, waaronder de juistheid van het aantal geraamde verrichtingen en de mogelijkheid de raming te herzien wegens economische ontwikkelingen, de mogelijkheid tot kostenbesparing, de voorgestelde verhoging van de tarieven en het toepassen van een correctiefactor voor FLO/FLP door de NMa.

#### **4.5.3 Beoordeling consultatie door de Raad**

123. De Raad is van oordeel dat de NLC gezien de wijze waarop het Tariefvoorstel in consultatie is gebracht en de wijze waarop de NLC gelegenheid heeft gegund voor zowel een schriftelijke als mondelinge zienswijze, heeft voldaan aan de verplichting van artikel 27c, vierde lid, LW. Voorts heeft de Raad met instemming kennis genomen van het feit dat in alle regio's consultatiebijeenkomsten zijn belegd.

---

<sup>46</sup> 200136/69.

<sup>47</sup> Zie het Tariefvoorstel, Bijlage 13.b tot en met 13.e



124. De Raad merkt over de termijn tussen het toesturen van het Tariefvoorstel en de georganiseerde consultatiebijeenkomsten op dat de Loodsenwet geen termijnen voorschrijft. Naar het oordeel van de Raad dient de consultatieprocedure echter op dusdanige wijze te zijn ingericht de geconsulteerde partijen een reële mogelijkheid hebben om hun zienswijze mondeling dan wel schriftelijk kenbaar te maken. De Raad is niet gebleken dat de geconsulteerde partijen thans geen reële mogelijkheid is geboden om hun zienswijzen mondeling dan wel schriftelijk kenbaar te maken.
125. De zienswijzen die na indiening van het Tariefvoorstel en het bijgesteld Tariefvoorstel door de Raad zijn ontvangen zijn niet beoordeeld in het kader van artikel 27c, vierde lid, LW. Immers, gelet op dit artikel gaat het om de consultatie *voorafgaand* aan de indiening van een tariefvoorstel. De Raad heeft echter wel kennis genomen van de nagekomen zienswijzen en heeft deze in het kader van het vaststellen van de tarieven voor 2010 in zijn oordeelsvorming betrokken.
126. Vervolgens staat ten aanzien van de reacties van de NLC op de schriftelijke en mondelinge zienswijzen ter beoordeling of deze afdoende zijn geweest, zodat ook in dat opzicht aan artikel 27c, vierde lid (laatste volzin), LW is voldaan.
127. In bijlage 13.a bij het Tariefvoorstel heeft de NLC haar overwegingen omtrent de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen opgenomen, zodat ook aan artikel 27c, vierde lid (laatste volzin), LW is voldaan. De NLC heeft op basis van de zienswijzen geen reden gezien het conceptvoorstel aan te passen, behoudens de wijziging van de raming van het aantal loodsverrichtingen, een nadere uitwerking van het voorgenomen kwaliteitsniveau en de efficiëntie waarmee het Loodswezen werkt en welke indicatoren in dit verband volgens de NLC (mede) relevant zijn.
128. Gelet op het voorgaande is de Raad van oordeel dat aan de vereisten van artikel 27c, vierde lid, LW is voldaan.

#### **4.6 Beoordeling artikel 27d, eerste lid, LW en Bmr**

129. In artikel 27d, eerste lid, LW wordt bepaald dat bij de daar genoemde onderwerpen nadere regels kunnen worden gesteld bij algemene maatregel van bestuur. Deze nadere regels zijn met name gesteld in hoofdstuk 4 Bmr.
130. Artikel 4.1 Bmr stelt de eis dat de geraamde opbrengst in een kalenderjaar niet meer bedraagt dan de som van de met toepassing van het geldende kostentoerekeningsstelsel aan de desbetreffende dienst toegerekende kosten, de

daaraan toegerekende vermogenskostenvergoeding en de daarbij te verrichten verrekening als bedoeld in artikel 27c, zesde lid, onder i, LW. Hierbij gaat het om het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan.

131. De Raad heeft het (bijgesteld) Tariefvoorstel getoetst aan deze bepaling. De Raad concludeert daaruit dat het geldende kostentoerekeningssysteem juist is toegepast. Dit blijkt uit de bij het Tariefvoorstel gevoegde accountantsverklaring in de zin van artikel 4.21, derde lid Bmr. Ook de vermogenskostenvergoeding, zoals vastgesteld in het besluit van de Raad van 14 april 2008, is juist toegepast. Wat betreft de verrekening in de zin van artikel 27c, zesde lid, onder i, LW geldt dat deze verrekening voor het (bijgesteld) Tariefvoorstel 2010 niet van toepassing is. Immers, over het jaar 2008 is nog geen financiële verantwoording beschikbaar.
132. In paragraaf 2 Bmr zijn algemene maatstaven gegeven voor de loodsgeldtarieven (de artikelen 4.3 tot en met 4.11 Bmr). De voorgestelde tarieven dienen hieraan te worden getoetst.
133. De Raad heeft de tarieftabellen van de aangewezen zeehavengebieden (artikel 4.14 Bmr), de verhogings- en verlagingsfactoren van de bijzondere loodsreizen, de frequentiekorting en de loodsvergoedingen getoetst aan de wettelijke vereisten.
134. De Raad heeft het (bijgesteld) Tariefvoorstel aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 (artikelen 4.3 tot en met 4.20 Bmr) gestelde eisen omtrent algemene en bijzondere maatstaven voor de loodsgeldtarieven, de aanwijzing van zeehavengebieden, de frequentiekorting loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen getoetst. Op basis daarvan heeft de Raad vastgesteld dat het (bijgesteld) Tariefvoorstel aan genoemde eisen voldoet.

## **4.7 Vaststelling tarieven in afwijking van (bijgesteld) Tariefvoorstel**

### **4.7.1 Conclusie van de Raad**

135. Ingevolge artikel 27g, eerste lid, LW stelt de Raad de tarieven vast in afwijking van het Tariefvoorstel van de NLc, indien naar zijn oordeel een of meer van de in artikel 27g, eerste lid, onder a tot en met c, LW genoemde afwijkingsgronden van toepassing is.

136. Op grond van het onderzoek van de Vervoerkamer van de NMa in het kader van de beoordeling van het (bijgesteld) Tariefvoorstel concludeert de Raad dat het (bijgesteld) Tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening, zoals opgenomen onder artikel 27g, eerste lid, onder b, LW. Hierna motiveert de Raad zijn standpunt nader.

#### 4.7.2 Onderzoek door de Raad

##### *Bevoegdheden van de Raad*

137. Het toezicht op de markt voor het loodsen van zeeschepen is opgedragen aan de Raad. Dit toezicht houdt onder andere in dat de Raad de bevoegdheid heeft om de loodsgeldtarieven vast te stellen. Verder heeft de Raad op basis van artikel 27g, eerste lid, onder b, LW de bevoegdheid gekregen om een van het voorstel afwijkend tarief vast te stellen, indien het tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen. Het opleggen van een efficiëntieprikkel stimuleert volgens de wetgever het Loodswezen om de kosten zo laag mogelijk te houden en investeringsbeslissingen zorgvuldig te overwegen.<sup>48</sup>
138. De beslissing om de bevoegdheid tot het vaststellen van de tarieven aan de Raad op te dragen, en daarbij ook de efficiëntieaspecten te betrekken, is blijkens de parlementaire geschiedenis een essentieel onderdeel van de kabinetsbesluiten die in het wetsvoorstel worden uitgevoerd.<sup>49</sup> Uit de parlementaire geschiedenis blijkt voorts het volgende:

*“Nadrukkelijk is overwogen is om in het wetsvoorstel oplegging van een generieke efficiëntiekorting mogelijk te maken, vergelijkbaar met de wetgeving op het gas- en elektriciteitsnetbeheer. Mede gezien de ervaring dat het loodsen en het beloodsingsproces als zodanig al sinds de verzelfstandiging redelijk efficiënt verloopt, is hiervan afgezien. Dit betekent echter niet dat er in het geheel geen efficiëntie meer te bereiken zou zijn, zoals de algemene raad van de Nlc in haar reactie op het voorontwerp stelt. Of dit zo is zal de Raad door middel van enig onderzoek moet vaststellen.”<sup>50</sup>*

139. De Raad kan dus een tariefvoorstel aanpassen indien dat nodig is om ervoor te zorgen dat het tarief een voldoende bijdrage aan de efficiëntie levert. Een verlaging van de

---

<sup>48</sup> Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, paragraaf 3.5, p. 10.

<sup>49</sup> Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, paragraaf 4.2.6, p. 27.

<sup>50</sup> Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, paragrafen 4.2.5.5, p. 26.

voorgestelde tarieven wordt uitgedrukt in concrete bedragen, niet in een kortingspercentage op het geheel van de gereguleerde inkomsten.

*Onderzoek naar de meest efficiënte werkwijze, kwaliteit en productiviteit*

140. De Raad moet jaarlijks beoordelen of het ingediende tariefvoorstel bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdiensverlening. Bij de meest efficiënte werkwijze zal de loodsdiensverlening tegen de laagst mogelijke kosten gerealiseerd worden. Het niveau van deze kosten hangt mede af van het aantal loodsverrichtingen en van het kwaliteitsniveau van de dienstverlening. Een hoger aantal loodsverrichtingen leidt normaal gesproken tot een schaalvoordeel, waardoor de gemiddelde kosten per loodsverrichting bij de meest efficiënte werkwijze dalen. Een hoger kwaliteitsniveau van de dienstverlening zou juist gepaard kunnen gaan met een stijging van de gemiddelde kosten per loodsverrichting.
141. In een ideale situatie is, gegeven een aantal loodsverrichtingen en het voorgenomen kwaliteitsniveau, het kostenniveau van de NLC bij de meest efficiënte werkwijze in een bepaald jaar bekend bij de Raad. In de beoordeling van de efficiëntie wordt in dat geval het kostenniveau, zoals opgenomen in het Tariefvoorstel, vergeleken met het kostenniveau bij de meest efficiënte werkwijze.
142. Op dit moment is geen sprake van een dergelijke ideale situatie. Het ontbreekt de Raad aan voldoende informatie om het kostenniveau bij de meest efficiënte werkwijze te bepalen voor het komende jaar. Om toch de efficiëntie van de werkwijze conform het (bijgestelde) Tariefvoorstel te kunnen beoordelen, heeft de Raad de efficiëntie van de werkwijze zoals voorgesteld in het bijgesteld Tariefvoorstel 2010 vergeleken met de efficiëntie in twee eerdere jaren, namelijk in 2003 en 2008. Zoals nader wordt toegelicht in paragraaf 4.7.4.2, zijn dit de enige twee jaren die een bruikbare vergelijkingsmaatstaf kunnen opleveren. Het jaar 2003 was het jaar waarvoor de arbeidsvergoeding (achteraf) is gefixeerd, terwijl het jaar 2008 het eerste jaar was na de inwerkingtreding van de Wet en ook de basis vormde voor het tariefvoorstel voor 2009. De Raad heeft hierbij het uitgangspunt gehanteerd dat de efficiëntie van de werkwijze van de NLC in 2010 tenminste gelijk moet zijn aan de efficiëntie van de werkwijze waarmee de NLC in 2003 en 2008 haar diensten verleend heeft. De efficiëntie wordt beoordeeld bij een gelijkblijvend kwaliteitsniveau.
143. De Raad benadrukt dat hij hiermee niet zonder meer stelt dat het efficiëntieniveau van de jaren 2003 en 2008 beschouwd zou moeten worden als de meest efficiënte werkwijze. Immers, het is mogelijk dat de NLC ook in deze jaren nog efficiënter had kunnen werken. Tevens benadrukt de Raad dat hij bij de beoordeling van de efficiëntie van de werkwijze, zoals voorgesteld in het (bijgesteld) Tariefvoorstel, geen rekening

heeft kunnen houden met jaarlijkse productiviteitsgroei, omdat de informatie desgevraagd bij de NLC niet voor handen bleek te zijn.<sup>51</sup>

*Eerste fase: beoordeling indicatoren*

144. In de eerste fase heeft de Raad de efficiëntie-indicatoren beoordeeld, zoals deze ook in 2008 in het Tariefbesluit 2009 zijn opgenomen. Deze indicatoren zijn gekozen, omdat zij de hoofdprocessen van de NLC afdekken. De indicatoren voldoen aan de eisen die algemeen aan prestatie indicatoren worden gesteld, namelijk dat zij:
- specifiek zijn
  - meetbaar zijn
  - beïnvloedbaar zijn
  - relevant zijn en
  - tijdsgebonden zijn.
145. De uitkomsten van deze indicatoren geven een eerste beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie op de volgende punten:
1. het totale proces;
  2. het primaire proces (de loodsverrichtingen ofwel het “loodsen”);
  3. het secundaire proces (het proces om te zorgen dat de registerloods tijdig op de juiste plaats is ofwel het “beloodsen”);
  4. het ondersteunend proces (de overhead).

In paragraaf 4.7.3 beoordeelt de Raad de resultaten op deze indicatoren.

146. De efficiëntie wordt, zoals aangegeven in randnummer 108 van het Tariefbesluit 2009, niet uitsluitend door toepassing van de indicatoren beoordeeld. Een verslechtering van de indicatoren leidt niet automatisch tot de conclusie dat niet wordt bijgedragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze. De NLC moet kunnen toelichten wat de achtergrond en de oorzaak is van bepaalde ontwikkelingen. De indicatoren hebben in dat licht een signalerende functie, die aanleiding kunnen geven tot nader onderzoek door de Raad. Nader onderzoek is bovendien nodig, omdat de uitkomsten van de indicatoren uit 2009 berusten op een begroting die gemaakt is in 2008. Naar nu blijkt zal het aantal gerealiseerde loodsverrichtingen in 2009 substantieel lager zijn dan in het (bijgesteld) Tariefvoorstel geraamd is.

---

<sup>51</sup> 200136/50, p.7.

*Tweede fase: nader onderzoek*

147. Naar aanleiding van de uitkomst van de berekening van de indicatoren, zoals weergegeven in paragraaf 4.7.3, heeft de Raad nader onderzoek verricht. Voor de uitkomsten van dit onderzoek verwijst de Raad naar paragraaf 4.7.4.
148. De Raad heeft per indicator bezien op welke wijze nader onderzoek plaats zou moeten vinden om tot een zorgvuldige beoordeling van het (bijgesteld) Tariefvoorstel te kunnen komen.
149. In de eerste overkoepelende indicator zijn alle bedrijfsprocessen samengevoegd. Deze algemene indicator geeft een indruk van de mogelijke efficiëntieontwikkeling in het loodsbedrijf als geheel. De beoordeling van de algemene indicator kan aanleiding geven tot nader onderzoek naar het primaire, secundaire en ondersteunende proces.
150. De wijze waarop de Raad onderzoek heeft gedaan naar het primaire proces (tweede indicator) is beschreven in paragraaf 4.7.4.2. De onderzoeksmethode komt er kort gezegd op neer dat ontwikkeling van de verhouding tussen het aantal directe loodsuren enerzijds en het aantal reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren anderzijds is vergeleken met de referentie jaren 2003 en 2008. In paragraaf 4.7.4.2 zal de Raad toelichten dat de gegevens uit de referentie jaren betrouwbaar en bruikbaar zijn.
151. Op basis van de beoordeling in de eerste fase van de derde indicator (secundaire proces beloodsen) achtte de Raad het niet noodzakelijk nader onderzoek in de tweede fase uit te voeren.
152. De methode voor het onderzoek naar het ondersteunend proces (vierde indicator) is beschreven in paragraaf 4.7.4.4. De beoordeling van de ontwikkeling van de overheadkosten gebeurt door het (bijgesteld) Tariefvoorstel van 2010 te vergelijken met het Tariefvoorstel 2009. De reden om de kosten van 2010 te vergelijken met 2009 is gelegen in het feit dat de omvang van overhead niet of nauwelijks wijzigt door een verandering in het aantal loodsverrichtingen. Het cijfer voor 2009 is hier wel een betrouwbare indicator voor de kosten van 2010. Daarom wijkt deze methode af van de hiervoor geschetste methode van vergelijken met de referentie jaren 2003 en 2008 voor het primaire proces.
153. Voor het onderzoek in de tweede fase heeft de Raad bovendien aanvullende vragen gesteld aan de NLC. De Raad heeft in dat stadium op een aantal punten zijn voorlopig

standpunt aan de NLC voorgelegd.<sup>52</sup> De inhoudelijke reactie van de NLC luidde – kort weergegeven – als volgt.

154. Ten eerste meent de NLC dat de Raad de efficiëntie van de werkwijze slechts marginaal zou mogen toetsen. Ten tweede is de NLC het niet eens met de toepassing van de efficiëntie-indicatoren door de Raad. De NLC stelt voor andere indicatoren te hanteren. Ten derde is de NLC van mening dat de door de Raad gehanteerde data zich niet lenen voor een vergelijkend onderzoek tussen verschillende jaren. Ten vierde kan de Raad naar de mening van de NLC (op korte termijn) niet sturen op de efficiëntie in arbeid. De totale hoeveelheid werkuren in een jaar is naar de mening van het Loodswezen geen flexibele grootheid maar een vaststaand gegeven. Tenslotte is de NLC van mening dat de Raad het aspect kwaliteit onvoldoende meeweegt in zijn beoordeling van de efficiëntie.
155. Voor de bevoegdheden van de Raad wordt verwezen naar hetgeen hierover in randnummers 137 – 139 is overwogen. De overige inhoudelijke aspecten zal de Raad hierna in de paragrafen 4.7.3 en 4.7.4 adresseren.

*Kwaliteit van de loodsdienstverlening in relatie tot efficiëntie*

156. In tegenstelling tot hetgeen de NLC heeft gesteld, heeft de Raad bij de beoordeling of het (bijgesteld) Tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen, de kwaliteit van de loodsdienstverlening betrokken. De Raad acht de kwaliteit een belangrijk aspect bij de beoordeling van de efficiëntie van het Loodswezen. De Raad heeft in dit besluit de efficiëntie beoordeeld in het licht van het door de NLC voorgestelde kwaliteitsniveau voor 2010.
157. Hiervoor in paragraaf 4.6.1 heeft de Raad geconstateerd dat de NLC geen concrete gegevens heeft aangeleverd op basis waarvan het daadwerkelijke kwaliteitsniveau gemeten zou kunnen worden. Om zich niettemin een oordeel te kunnen vormen van het huidige kwaliteitsniveau heeft de Raad verschillende aspecten in samenhang gezien, zoals het opleidingsniveau van registerloodsen, het aantal tuchtzaken en klachten en het aantal vertragingen in de haven Rotterdam. Alle in paragraaf 4.6.1 genoemde aspecten wijzen erop dat het kwaliteitsniveau van de loodsdienstverlening thans hoog is.
158. In paragraaf 4.7.4.2 en 4.7.4.3 is het standpunt van de Raad voor het bereiken van de meest efficiënte werkwijze wat betreft de beschikbaarheidsuren en de overhead in relatie tot de kwaliteit van de loodsdienstverlening weergegeven.

---

<sup>52</sup> In de randnummers 5 en 6 van dit besluit is correspondentie met de NLC weergegeven.



### 4.7.3 Uitkomsten eerste fase van het onderzoek: beoordeling indicatoren

#### *Conclusie van de Raad*

159. De Raad stelt op basis van de eerste fase van het onderzoek vast dat de efficiëntie-indicatoren verslechteren ten opzichte van 2009 (de jaren 2003 en 2008 zijn pas in de tweede fase van het onderzoek in de beoordeling betrokken). Een verslechtering van deze indicatoren *kan* duiden op een verslechtering van de efficiëntie van de werkwijze van de registerloodsen. Hieronder wordt deze conclusie nader gemotiveerd.

#### *Onderbouwing conclusie*

160. Voor de vier hiervoor geschetste indicatoren zijn de uitkomsten voor 2010 op basis van het bijgesteld Tariefvoorstel als volgt:

1. *Totale proces: de totale kosten per loodsverrichting*

De totale kosten (inclusief FLO/FLP) gedeeld door het aantal loodsverrichtingen in dat jaar. Voor 2010 is de berekening  $\text{€ } 154.690.000 / 84.847 = \text{€ } 1.823$  per loodsverrichting.

2. *Primaire proces: het percentage directe loodsuren ten opzichte van de inzetbare uren*

Het aantal directe loodsuren is gelijk aan de som van “bruguren regulier”, “bruguren bijzonder” en “LOA uren”. Het totale aantal inzetbare uren wordt berekend door het aantal directe loodsuren te sommeren met “IPL-uren”, “uren reizen en wachten” en “beschikbaarheidsuren”. Voor 2010 bedraagt de uitkomst van deze indicator (inclusief Scheldevaart):  $(300.836/1.236.614) = 24,33\%$ .

3. *Secundaire proces: de kosten van het beloodsen en plannen per loodsverrichting*

De totale kosten van beloodsen en plannen zijn de som van de “kosten vaartuigen”, de “kosten technische dienst”, de “kosten ligplaatsen”, de “kosten bemanning vaartuigen”, de “kosten helikopter”, de “kosten planning” en de “overige vervoerskosten” verminderd met de “opbrengsten vervoer van personen en goederen”. Voor 2010 is dit:  $\text{€ } 37.597.000/84.847 = \text{€ } 443$  per loodsverrichting.

4. *Ondersteunend proces: het percentage overheadkosten ten opzichte van de totale kosten*

De overheadkosten zijn gelijk aan de som van de “overige regionale kosten” (= kosten regionale ICT + algemene regionale kosten), de “overige landelijke kosten” (= kosten landelijke ICT systemen + overige landelijke kosten) en de “kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie” (= kosten NLc + kosten RLC + kosten opleidingen STODEL). De totale kosten worden in de berekening van deze indicator gedefinieerd als de totale kosten (inclusief FLO/FLP) verminderd met de overheadkosten. Voor 2010 volgt uit de berekening:  $(\text{€ } 22.401.000/(\text{€ } 154.690.000 - \text{€ } 22.401.000)) = 16,93\%$ .

161. In onderstaande tabel worden de uitkomsten per indicator voor het jaar 2010 vergeleken met de uitkomsten van de berekeningen op basis van het Tariefvoorstel van de NLc voor het jaar 2009. Zo ontstaat een beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie.

	Tariefvoorstel 2009	Tariefvoorstel 2010
1. Totale proces	€ 1.749 per loodsverrichting	€ 1.823 per loodsverrichting
2. Primaire proces	26,49% (aandeel directe uren)	24,33% (aandeel directe uren)
3. Secundaire proces	€ 417 per loodsverrichting	€ 443 per loodsverrichting
4. Ondersteunend proces	14,48% (% overheadkosten)	16,93% (% overheadkosten)

*Tabel 2: vergelijking uitkomsten per indicator Tariefvoorstel 2009 en 2010*

162. In de tabel is te zien dat de waarden voor elk van de indicatoren in 2010 zijn verslechterd ten opzichte van het Tariefvoorstel 2009. Immers, de kostprijs van een gemiddelde loodsverrichting gaat omhoog, het aandeel van de directe uren neemt af (dus het aandeel indirecte uren stijgt), de kosten van het beloodsen en plannen worden per loodsreis hoger en het percentage overhead ten opzichte van de totale kosten neemt toe. De Raad concludeert dat dit kan duiden op een verslechtering van de efficiëntie van het Loodswezen.

*Zienswijze NLc ten aanzien van indicatoren*

163. De Raad heeft kennis genomen van het standpunt dat de NLc het oneens is met de vormgeving van de gebruikte indicatoren en dat de NLc daarom in het bijgesteld Tariefvoorstel andere indicatoren heeft opgenomen.<sup>53</sup>

164. De Raad is van oordeel dat de vier in dit besluit gehanteerde efficiëntie-indicatoren relevant en bruikbaar zijn voor het signaleren van de ontwikkeling van de efficiëntie van de loodsdienstverlening. Zoals hiervoor in paragraaf 4.7.2 overwogen hebben de indicatoren een signalerende functie, die aanleiding geven tot nader onderzoek door de Raad.

165. De NLc heeft een voorkeur voor een uitbreiding van het aantal indicatoren, bijvoorbeeld door de indicator voor het primaire proces niet alleen uit te drukken in uren, maar ook in geld. Daarnaast wenst de NLc een aantal kostenposten buiten beschouwing te laten op de indicator voor het ondersteunend proces. Deze indicatoren, die de NLc in het (bijgesteld) Tariefvoorstel heeft opgenomen, zijn voor het signaleren van de ontwikkeling van de efficiëntie wellicht ook bruikbaar. Deze

<sup>53</sup> Zie p. 54 en 55 van het bijgesteld Tariefvoorstel.

indicatoren voegen naar het oordeel van de Raad echter niets toe aan het beeld dat ontleend kan worden uit de door de Raad gehanteerde indicatoren, en doen daar evenmin iets aan af. De efficiëntie-indicatoren die de NLc in het (bijgesteld) Tariefvoorstel heeft genoemd, verslechteren ook ten opzichte van 2009, met uitzondering van de indicator voor de kosten van de beroepsorganisatie. De scores op de door de NLc voorgestelde indicatoren zouden voor de Raad evenzeer aanleiding zijn geweest om nader onderzoek te verrichten.

#### **4.7.4 Uitkomsten tweede fase van het onderzoek**

##### **4.7.4.1 Nader onderzoek totale proces (eerste indicator)**

###### *Conclusie van de Raad*

166. Het totale proces is een optelsom van primaire, secundaire en ondersteunende processen. De eerste (overkoepelende) is een mix van de onderliggende indicatoren op het primaire, secundaire en ondersteunende proces. De verhoging van de totale kosten per loodsverrichting van €1.749 in 2009 naar €1.823 per loodsverrichting in het (bijgesteld) tariefvoorstel was aanleiding de primaire, secundaire en ondersteunende processen nader te beschouwen.

##### **4.7.4.2 Nader onderzoek primair proces (tweede indicator)**

###### *Conclusie van de Raad*

167. Op grond van het uitgevoerde onderzoek komt de Raad tot de conclusie dat wat betreft het door de NLc geraamde aantal beschikbaarheidsuren het (bijgesteld) Tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

###### *Onderzoeksmethode*

168. Uit de eerste fase van het onderzoek volgt dat de indicator voor het primaire proces voor 2010 verslechtert ten opzichte van 2009. Dit vormt aanleiding voor de Raad om dit proces nader te onderzoeken.

169. Om inzicht te krijgen in de kosten van het primaire proces richt het onderzoek van de Raad zich op de ontwikkeling van de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en reis- en wachturen enerzijds en het aantal directe loodsuren anderzijds.

170. De Raad acht de verhouding tussen reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren enerzijds en directe loodsuren anderzijds om de volgende redenen relevant in het kader van de beoordeling van de efficiëntie.
171. De taak van de NLC is om inkomende en uitgaande schepen te loodsen, waarbij als uitgangspunt geldt dat de loods binnen een bepaalde levertijd beschikbaar is om de loodsverrichting uit te voeren. Het loodsen van een schip binnen een bepaalde levertijd vereist dat in de planning van de inzet van loodsen onderscheid moet worden gemaakt naar drie typen uren. De bruguren zijn vanzelfsprekend nodig voor het daadwerkelijk loodsen van een schip. Dit worden directe loodsuren genoemd. Reis- en wachturen zijn nodig, omdat een loods moet reizen naar het schip dat hij moet loodsen en omdat een loods in sommige gevallen moet wachten totdat hij het volgende schip kan loodsen. Tot slot zijn beschikbaarheidsuren nodig, omdat er registerloodsen beschikbaar moeten zijn om pieken<sup>54</sup> in de vraag op te vangen. Ook in geval van pieken in de vraag kan door de aanwezigheid van beschikbaarheidsuren de levertijd van een loods gehaald worden. In de praktijk betekent dit voor de inzet van de registerloodsen dat er op een zeker moment een aantal registerloodsen een loodsreis verrichten, een aantal registerloodsen aan het reizen zijn of wachten op het volgende te loodsen schip en dat een aantal registerloodsen thuis beschikbaar is in afwachting van een eventuele oproep voor het opvangen van een piek in de vraag.
172. De verhouding tussen het aantal registerloodsen dat op een zeker moment vaart, het aantal registerloodsen dat op datzelfde moment reist of wacht en het aantal registerloodsen dat op dat moment thuis beschikbaar is, zal van moment tot moment verschillen, afhankelijk van dag of nacht, weekend of werkdag. Over een langere periode van een aantal jaren bezien is er echter een gemiddelde verhouding te bepalen, die een goede indicatie geeft van het aantal registerloodsen dat gemiddeld genomen beschikbaar moet zijn of reis en wacht op elk moment van de dag. Deze gemiddelde verhouding kan uitgedrukt worden door het totale aantal reis- en wachturen in het jaar te delen door het aantal directe loodsuren in dat jaar. Evenzo kan het aantal beschikbaarheidsuren in een jaar gedeeld worden door het totaal aantal directe loodsuren in het jaar.
173. De uitkomsten van deze berekening geven het aantal reis- en wachturen en het aantal beschikbaarheidsuren dat gemiddeld over het jaar nodig is om één direct loodsuur te maken. De Raad is van mening dat deze verhoudingen (het aantal reis- en wachturen per direct loodsuur en het aantal beschikbaarheidsuren per direct loodsuur) een goede

---

<sup>54</sup> Een piek in de vraag naar loodsdiensten houdt in dat op enig moment een groot aantal schepen tegelijkertijd geloodst moet worden.

indruk geven van de productiviteit waarmee de registerloodsen ingepland en ingezet worden. De ontwikkeling van deze verhouding in de tijd geeft daarmee een beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie. Hierbij geldt vanzelfsprekend wel dat de principes van planning en inzet van de registerloodsen in elk jaar vergelijkbaar moeten zijn.

174. Kortom, de Raad heeft de ontwikkeling van de verhoudingen tussen het aantal directe loodsuren en het aantal beschikbaarheidsuren en tussen het aantal directe loodsuren en het aantal reis- en wachturen als norm gehanteerd bij het nader onderzoek.
175. Om de ontwikkeling van de verhoudingen in kaart te brengen heeft de Raad gebruik gemaakt van de urenverdelingen naar de diverse uursoorten van het jaar 2003 en 2008. Dit zijn de enige jaren – naast het lopende jaar 2009 – waarvoor NLc zegt te beschikken over gedetailleerde gegevens omtrent de urenverdeling. Allereerst heeft de Raad beoordeeld in hoeverre deze gegevens betrouwbaar kunnen worden geacht. Vervolgens heeft de Raad beoordeeld in hoeverre het (bijgesteld) Tariefvoorstel wat betreft het primaire proces bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

#### *Betrouwbaarheid en bruikbaarheid gegevens 2003*

176. Het overzicht van het aantal directe loodsuren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren in 2003 is afkomstig van de NLc. Het Loodswezen heeft dit urenoverzicht samengesteld in vervolg op het vaststellen van een nieuwe tarievenstructuur voor het Loodswezen door de Werkgroep Tariefstructuur Loodswezen (hierna: WTL). Deze werkgroep was actief in de jaren 2004 en 2005. Vertegenwoordigers van NLc, de NMa, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van de afnemers maakten deel uit van deze werkgroep. De WTL had als doel een nieuw tariefsysteem te ontwerpen dat meer kostengeoriënteerd was dan het op dat moment bestaande tariefsysteem. Eén van de implicaties van de door de WTL vastgestelde tariefstructuur was de noodzaak uurtarieven voor loodsdiensten vast te stellen. Om te komen tot deze uurtarieven heeft de NLc voor 2003 een urenverdeling samengesteld. In deze urenverdeling is het totale aantal inzetbare uren van registerloodsen verdeeld naar directe loodsuren, IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren. Hierbij was het totale aantal inzetbare uren en het aantal directe loodsuren (geregistreerd in loodscertificaten) voor 2003 bekend. Het totaal aantal indirecte uren (bestaande uit IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren) kan berekend worden door het aantal directe loodsuren af te trekken van het totale aantal uren. Het aantal IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren is door de NLc geschat. De uurtarieven die op basis van deze urenverdeling zijn vastgesteld, zijn vervolgens neergelegd in de Rmr.

177. De Raad onderkent dat de urenverdeling naar uursoort in 2003 niet werd geadministreerd zoals dat in het huidige toezichtmodel gebeurt en dat het aantal IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren door de NLC geschat zijn. Om de volgende redenen acht de Raad de gegevens uit 2003 echter toch geschikt om in het kader van de beoordeling van het (bijgesteld) Tariefvoorstel te hanteren.
178. In de eerste plaats is de urenverdeling van 2003 door de NLC en door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als een voldoende betrouwbare grondslag aangemerkt om de verdeling van de uurtarieven vast te stellen. Deze uurtarieven, gebaseerd op de loonkosten uit 2003 en de urenverdeling in 2003, zijn neergelegd in artikel 6, tweede lid, van de Regeling markttoezicht registerloodsen. Op grond van artikel 27d, tweede lid, LW is in artikel 3.1 van het Bmr de jaarlijkse indexering van de uurtarieven na 2003 vastgesteld. De urenverdeling die de NLC voor 2003 heeft opgesteld vormt derhalve de basis voor de uurtarieven die in alle jaren na 2003 ten grondslag liggen aan de uiteindelijke tarieven die in rekening worden gebracht aan de afnemers. Er mag vanuit worden gegaan dat de NLC en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een beslissing met dergelijke verstreckende gevolgen op basis van kwalitatief betrouwbare data hebben genomen.
179. In de tweede plaats is de Raad van oordeel dat van de NLC verwacht mag worden dat deze organisatie op grond van de jarenlange ervaring ten tijde van de werkzaamheden van de WTL voldoende kennis van de eigen bedrijfsvoering had om een betrouwbare urenverdeling over 2003 op te stellen. Daarbij merkt de Raad op dat het totale aantal inzetbare uren over 2003 een bekend gegeven is. Ook ten aanzien van het aantal directe loodsuren kan nauwelijks onzekerheid bestaan, omdat deze gebaseerd zijn op informatie uit de loodscertificaten. Dit impliceert dat de directe loodsuren in 2003 zijn geadministreerd. Wat betreft de verdeling van de resterende inzetbare uren over de overige uursoorten (IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren) is de Raad van mening dat de NLC beschikt over voldoende kennis over de eigen bedrijfsvoering om tot een voldoende betrouwbaar overzicht van de gerealiseerde urenverdeling te komen. Aan de hand van interne opleidingsplannen en inzicht in de intensiteit van bestuursactiviteiten moet de NLC in staat worden geacht een voldoende betrouwbare inschatting van het aantal IPL-uren te kunnen maken. Door de jarenlange ervaring van de NLC in het plannen van het loodsproces moet de NLC volgens de Raad tot een betrouwbare inschatting van het aantal reis- en wachturen hebben kunnen komen. Alle inzetbare uren die daarna resteren zijn door de NLC aangemerkt als beschikbaarheidsuren.

*Betrouwbaarheid en bruikbaarheid gegevens 2008*

180. Naar aanleiding van het verzoek om nadere informatie van de Raad<sup>55</sup> heeft de NLC een opgave gedaan van de gerealiseerde urenverdeling voor het jaar 2008. De NLC geeft echter bij deze cijfers aan dat deze “onvoldoende betrouwbaar (zijn) en nog niet (geheel) overeenkomen met het huidige systeem”<sup>56</sup>. De reden hiervan is dat het door de NLC gebruikte administratieve systeem (SPIL/LIS) pas in de loop van het jaar is aangepast aan het huidige kostentoerekeningssysteem. Aangezien het kostentoerekeningssysteem in de loop van 2008 is vastgesteld, kon de NLC de systemen redelijkerwijs ook niet eerder aanpassen.
181. De Raad acht desalniettemin de cijfers van 2008 in het kader van de beoordeling van het (bijgesteld) Tariefvoorstel bruikbaar. Ook voor 2008 geldt hetgeen de Raad ten aanzien van de gegevens over 2003 heeft geoordeeld, namelijk dat de NLC geacht mag worden te beschikken over voldoende kennis van de eigen bedrijfsvoering om een voldoende betrouwbare gerealiseerde urenverdeling te kunnen presenteren, zoals in randnummer 179 reeds is betoogd. Het feit dat de NLC eerst in de loop van 2008 het administratieve systeem heeft aangepast aan het huidige kostentoerekeningssysteem doet daar naar het oordeel van de Raad niet aan af. Deze omstandigheid brengt dan ook niet met zich dat de gegevens uit 2008 zo weinig betrouwbaar zouden zijn dat zij niet als vergelijkingsmaatstaf zouden kunnen worden gebruikt.
182. Bovendien zijn de cijfers uit de referentiejaren 2003 en 2008 consistent met elkaar. Dit sterkt de Raad in zijn oordeel dat ook de cijfers uit 2008 betrouwbaar en bruikbaar zijn bij het nader onderzoek.
183. De beoordeling van de mate waarin het (bijgesteld) Tariefvoorstel bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze vindt niet plaats door een vergelijking met één enkel jaar maar met de beide genoemde jaren. Wat betreft de verhouding tussen beschikbaarheidsuren en directe loodsuren en de tussen reis- en wachturen en directe loodsuren zijn de cijfers uit 2003 en 2008 consistent met elkaar. Gebruik van de cijfers uit 2003 en 2008 is naar het oordeel van de Raad dan ook zonder meer passend en zorgvuldig.
184. Daarnaast zijn de omstandigheden en de werkwijze van het uitvoeren van loodsverrichtingen sinds 2003 niet wezenlijk veranderd. De registerloodsen worden volgens dezelfde principes van planning ingezet. Een wijziging na 2003 betreft de inzet van nieuwe, snellere, loodsvaartuigen. Dit heeft in de jaren na 2003 geleid tot een

---

<sup>55</sup> 200136/56.

<sup>56</sup> 200136/58.

verbetering van de efficiëntie. De reistijd tussen de loodsverrichtingen is immers verkort. Dit gegeven staat een vergelijking van het (bijgesteld) Tariefvoorstel met 2003 echter niet in de weg: Omdat de efficiëntieverbetering niet is gekwantificeerd, weegt de Raad deze specifieke verbetering niet mee in haar beoordeling. De vergelijking van het (bijgesteld) Tariefvoorstel met 2003 wordt hierdoor beïnvloed ten gunste van de NLc.

#### *Uitzondering voor IPL-uren*

185. Voor de IPL-uren geldt dat het aantal uren in 2003 en 2008 sterk van elkaar afwijkt. In de urenverdeling die is opgesteld door de WTL werkgroep is het aantal IPL-uren in 2003 op 77.170 uren gesteld. De NLc heeft opgegeven dat het aantal IPL-uren in 2008 101.108 heeft bedragen. Deze aanzienlijke stijging wordt niet verklaard door een stijging van het aantal loodsverrichtingen, omdat het totale aantal IPL-uren (anders dan de beschikbaarheidsuren) nauwelijks een relatie heeft met het aantal loodsverrichtingen. In de beoordeling van de noodzaak van het aantal IPL-uren in het (bijgesteld) Tariefvoorstel zouden verschillende conclusies getrokken worden als het aantal IPL-uren in 2010 vergeleken wordt met het aantal IPL-uren in hetzij 2003 of 2008. De Raad merkt op dat er onvoldoende informatie beschikbaar is om te kunnen bepalen of het aantal IPL-uren in 2003 representatief is. Immers, de reden achter het lage aantal IPL-uren in 2003 kan evengoed liggen in bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld een zeer beperkt aantal aspirant-registerloodsen, waardoor het aantal opleidingsuren relatief laag is geweest. De Raad is dan ook van mening dat voor de IPL-uren de cijfers uit het jaar 2003 niet bruikbaar zijn als referentie voor het jaar 2010. Voor 2010 worden in het Tariefvoorstel 103.369 IPL-uren voorzien. Dit is een relatief kleine stijging ten opzichte van 2008. Op basis van de beschikbare data acht de Raad de raming van het aantal IPL-uren voor 2010 niet onrealistisch.

#### *Onderbouwing conclusie beschikbaarheidsuren*

186. Wat betreft de beschikbaarheidsuren overweegt de Raad als volgt.

187. In het kostentoerekeningssysteem is vastgelegd hoe het totaal aantal werkbare uren van de registerloodsen verdeeld moet worden over de urensoorten en hoe deze urensoorten moeten worden doorberekend in de loodsgeldtarieven.

188. Volgens het kostentoerekeningssysteem zijn alle uren waarin de registerloods loodsdiensten verricht, dus daadwerkelijk een schip loodst directe loodsuren. Met de loodsinzet samenhangende uren zijn beschikbaarheidsuren en reis- en wachturen. Deze indirecte uren zijn ondersteunend aan de directe loodsuren.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup>Zie Kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2009 – 2013 d.d. 9 september 2008, p. 48, zoals vastgesteld door de Raad bij besluit van 24 september 2008, kenmerk 200102/56.BT816, p. 51-55.



189. Onder beschikbaarheidsuren worden volgens het kostentoerekeningssysteem verstaan de uren waarop de registerloods thuis beschikbaar (oproepbaar) is in afwachting van zijn inzet voor een te loodsen schip.<sup>58</sup> De beschikbaarheidsuren zijn nodig om aan de vraag te kunnen voldoen en, in het bijzonder, om eventuele pieken in de vraag naar loodsverrichtingen op te vangen.
190. De beschikbaarheidsuren zijn volgens het kostentoerekeningssysteem het verschil tussen de totaal beschikbare tijd van de registerloods minus de directe loodsuren, IPL-uren, reis- en wachturen en de tijd die de registerloods als verplichte rust niet inzetbaar is binnen zijn rooster.<sup>59</sup> In het kostentoerekeningssysteem worden beschikbaarheidsuren dus als restpost behandeld. Hoewel de Raad dit bij de goedkeuring van het kostentoerekeningssysteem heeft aanvaard, kan ook een restpost niet zonder gegronde reden stijgen als de andere uren (in het bijzonder: de directe loodsuren) juist in aantal afnemen. Een restpost is geen sluitstuk om de registerloodsen te compenseren voor volumeverlies.
191. De totaal beschikbare tijd van de registerloods volgens het kostentoerekeningssysteem is de tijd beschikbaar volgens zijn rooster, verminderd met de uren ziekte en verlof en vermeerderd met de uren voor varen in vrije dagen en IPL-taken in vrije dagen. Per regio wordt een vast rooster gehanteerd. Dit houdt in dat voor elke regio per registerloods een vast aantal werkbare dagen gerekend wordt, los van het aantal geraamde loodsverrichtingen.
192. De NLC stelt de roosters zelf vast. De omvang van het aantal uren in het rooster van een registerloods is dus niet vastgelegd in het kostentoerekeningssysteem, het is een keuze van de NLC. Voor 2010 heeft de NLC gekozen voor hetzelfde aantal werkbare uren per loods als in voorgaande jaren, en dit ondanks de verwachte afname in de vraag ten opzichte van het jaar 2008 en de voor 2009 geraamde vraag.
193. In het (bijgesteld) Tariefvoorstel voor 2010 heeft de NLC het aantal werkzame registerloodsen met een vast aantal werkbare dagen – zoals bepaald in de roosters – als uitgangspunt genomen voor de bepaling van het totaal aantal werkbare uren. Bij de verdeling van dit totale aantal uren volgt de NLC in het (bijgesteld) Tariefvoorstel het kostentoerekeningssysteem. Dit betekent dat na aftrek van de andere uursoorten de beschikbaarheidsuren overblijven.

---

<sup>58</sup> Zie Kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2009 – 2013, p. 48.

<sup>59</sup> Zie Kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2009 – 2013, p. 54.

194. Deze benadering leidt in het (bijgesteld) Tariefvoorstel tot een zeer aanzienlijke stijging van het aantal beschikbaarheidsuren ten opzichte van voorgaande jaren, zowel absoluut als procentueel. Immers, het lagere aantal geraamde loodsverrichtingen leidt tot een lager aantal directe uren en een lager aantal reis- en wachturen. De restpostbenadering van beschikbaarheidsuren uit het kostentoerekeningssysteem leidt dan bij een gelijkblijvend totaal aantal werkbare uren tot een toename van het aantal beschikbaarheidsuren. Tegenover minder loodsverrichtingen staan dus meer beschikbaarheidsuren.

#### Kader

195. Naar het oordeel van de Raad volgt dit resultaat niet uit de kostentoerekeningssysteem, maar is zij uitsluitend het gevolg van de invulling die de NLc zelf daaraan geeft. Deze invulling acht de Raad niet aanvaardbaar. Volgens de Raad is “de meest efficiënte werkwijze” een werkwijze met als resultaat dat het product met de gewenste kwaliteit geleverd wordt tegen zo laag mogelijke kosten. De nadere uitwerking van deze definitie naar het primaire proces van de NLc is dat niet meer indirecte uren ingezet worden dan nodig zijn voor de ondersteuning van het primaire proces. Dat betekent dat de verhouding tussen directe uren en indirecte uren optimaal moet zijn. Dit leidt tot het leveren van het product tegen zo laag mogelijke kosten.
196. In het kader van het bereiken van de meest efficiënte werkwijze zou de NLc niet alleen in de lange termijn planning (door in- en uitstroom van registerloodsen) de totaal beschikbare tijd van de registerloodsen moeten bijstellen, maar ook op de kortere termijn van een jaar. Dit impliceert dat het totaal aantal beschikbare uren per loods van jaar tot jaar moet “meeademen” met de verwachte vraag en niet gedictieerd mag worden door de omvang van het aanbod van registerloodsen. De kosten van eventuele overcapaciteit zouden anders via de tarieven aan de afnemers worden doorberekend, terwijl de met de Wmr ingevoerde tariefregulering er nu juist op is gericht te voorkomen dat de monopoliepositie van de registerloodsen leidt tot hogere tarieven dan in een concurrerende markt tot stand zouden komen.
197. Dat de beschikbaarheidsuren worden bepaald vanuit de vraag naar loodsverrichtingen en niet vanuit de beschikbaarheid acht de Raad een redelijk uitgangspunt, dat strookt met de bedoeling van de wetgever. Registerloodsen dragen een ondernemersrisico. Niet is gesteld of gebleken dat zij bij een neerwaartse aanpassing van het totale aantal werkbare uren aan een verminderde vraag hun taken niet meer onder economisch verantwoorde voorwaarden zouden kunnen uitoefenen. Van de registerloodsen mag, net als van andere ondernemers, verwacht worden dat zij rekening houden met de verwachte vraag van de markt. De Raad acht het overigens ook niet redelijk dat

fluctuaties in de vraag naar loodsdiensten (volledig) afgewenteld worden op de gebruikers.

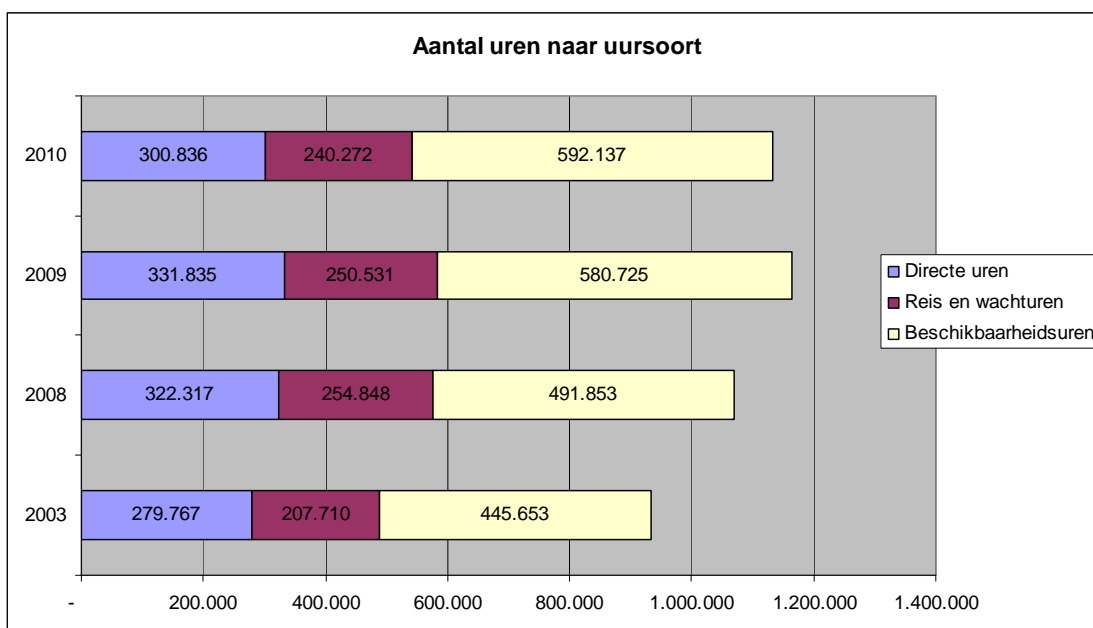
198. Daarnaast merkt de Raad nog op dat de NLc voorafgaand aan het tot stand komen van het kostentoekeningssysteem in 2008 de voorkeur had om de opslag voor alle indirecte loodsuren te verwerken als een landelijk vast bedrag per scheepsklasse. Deze vaste bedragen zouden dan de volledige vergoeding worden voor de indirecte uren. Dit impliceert dat de verhouding tussen directe loodsuren enerzijds en de reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren anderzijds gefixeerd zou worden op de verhoudingen van 2003.<sup>60</sup> Deze voorkeur van de NLc komt overeen met het standpunt dat de Raad thans inneemt ten aanzien van de beschikbaarheidsuren. Uit het feit dat de NLc deze voorkeur destijds heeft uitgesproken, kan naar het oordeel van de Raad afgeleid worden dat de verhouding tussen directe en indirecte uren uit 2003 ook voor de NLc acceptabel was. Overigens heeft de Raad het voorstel van de NLc destijds niet overgenomen, omdat een fixatie op het niveau van 2003 toekomstige efficiëntieverbeteringen uit zou sluiten. Het is niet bekend of de verhoudingen uit 2003 de meest efficiënte werkwijze representeren. De Raad beschouwt het gerealiseerde niveau in 2003 echter als een minimaal haalbaar niveau. In 2010 zouden de registerloodsen minstens even efficiënt (en niet minder efficiënt) moeten kunnen zijn.

#### Beoordeling

199. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het absolute aantal uren naar uursoort in de loop van de jaren weergegeven.

---

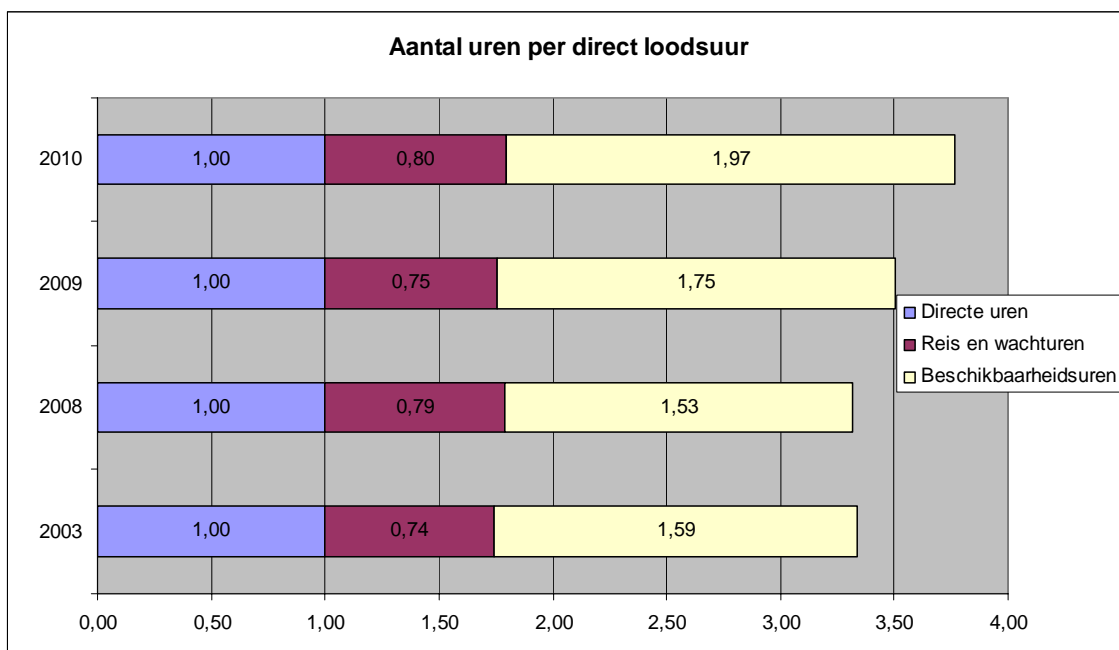
<sup>60</sup> Zie Kostentoekeningssysteem Loodswezen 2009 – 2013, paragraaf 6.2.1.6 sub A, p. 53.



*Tabel 3: Verdeling aantallen uren naar uursoorten door de jaren heen*

200. In deze tabel is te zien dat het aantal beschikbaarheidsuren in het Tariefvoorstel 2010 hoger is dan in de referentiejaar 2003 en 2008 (en hoger dan de raming in het Tariefvoorstel voor 2009).

201. Niet alleen neemt het absolute aantal beschikbaarheidsuren toe, ook de verhouding tussen beschikbaarheidsuren en directe uren – volgens de Raad een maat voor de efficiëntie – neemt toe in het (bijgesteld) Tariefvoorstel, zoals uit onderstaande tabel blijkt.



*Tabel 4: Verhouding tussen indirecte urensoorten en directe uren door de jaren heen*

202. In 2003 was de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe loodsuren 1,59. In 2008 was deze verhouding met 1,53 nog iets lager. In 2010 is de verhouding echter 1,97, hetgeen een opmerkelijke en aanzienlijke stijging is ten opzichte van de jaren 2003 en 2008. Dat betekent dat waar in 2003 gemiddeld ongeveer 16 registerloodsen thuis beschikbaar moesten zijn voor elke 10 loodsende registerloodsen, in 2010 bijna 20 registerloodsen thuis beschikbaar zouden moeten zijn voor elke 10 loodsende registerloodsen om de gewenste kwaliteit te kunnen leveren.

#### Oordeel

203. De Raad heeft de gegevens van de jaren 2003 en 2008 betrokken in de beoordeling of het (bijgesteld) Tariefvoorstel in voldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze. Ten opzicht van beide jaren is sprake van een verslechtering in 2010, waarbij de verslechtering ten opzichte van 2008 iets sterker is dan ten opzichte van 2003. De Raad constateert dat in 2003 het aantal directe loodsuren in dezelfde orde van grootte ligt als in de raming voor 2010. De Raad stelt zich op het standpunt dat, om in ieder geval eenzelfde niveau van efficiëntie te bereiken als in 2003, de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe loodsuren voor 2010 in dezelfde orde van grootte moet liggen als in 2003.

204. De keuze van de NLC ten aanzien van de roosters, namelijk een vast aantal werkbare dagen per loods, impliceert in combinatie met het restpostkarakter van de beschikbaarheidsuren volgens het kostentoerekeningssysteem dat als er meer registerloodsen aanwezig zijn dan het aantal dat benodigd is voor de uitvoering van de dienst, de kosten hiervan integraal doorbelast worden aan de gebruikers. Naar het oordeel van de Raad draagt dit in onvoldoende mate bij aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze.
205. Uitgaande van het aantal geraamde loodsverrichtingen voor 2010 betekent het voorgaande dat de totaal beschikbare tijd van de registerloods in 2010 minder moet zijn dan door de NLC in het (bijgesteld) Tariefvoorstel voor 2010 is weergegeven. Op welke wijze de NLC hier invulling aan geeft, is niet aan de Raad, maar aan de NLC. Hierbij is het niet noodzakelijk om het aantal inzetbare registerloodsen te verminderen. Het aantal werkbare dagen per loods kan bijvoorbeeld ook verlaagd worden door registerloodsen meer verlof te geven. Op die manier zouden de gevolgen van een lagere vraag in elk geval voor een deel door de loodsen zelf en niet uitsluitend door de gebruikers gedragen worden.

*Beoordeling kwaliteit van de loodsdienstverlening in relatie tot efficiëntie*

206. De Raad heeft het hiervoor weergegeven standpunt voorafgaand aan het nemen van dit besluit voorgelegd aan de NLC. De NLC heeft gesteld dat vermindering van het aantal registerloodsen de kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening in gevaar brengt. Desgevraagd heeft de NLC echter niet aangegeven wat het concrete effect op de kwaliteit van de dienstverlening is, indien de hierboven geschetste werkwijze gevolgd zou worden.<sup>61</sup>
207. In de eerste plaats benadrukt de Raad dat in dit besluit niet voorschreven wordt dat het aantal registerloodsen verminderd wordt.
208. De Raad onderkent het belang van het in stand houden van een goede kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening. Het toezicht van de Raad strekt zich immers ook uit over de kwaliteit. Zoals in paragraaf 4.3.1 is overwogen kan de Raad zich vinden in het thans door de NLC voorgenomen kwaliteitsniveau voor 2010, namelijk het continueren van het huidige (hoge) kwaliteitsniveau. Het continueren van het huidige kwaliteitsniveau heeft de Raad dan ook als uitgangspunt genomen bij zijn beoordeling.

---

<sup>61</sup> 200136/35 en 200136/58.

209. Zoals hieronder gemotiveerd zal worden acht de Raad het niet waarschijnlijk dat de kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening in gevaar zullen komen door een verlaging van het aantal beschikbaarheidsuren tot het niveau van 2003 en 2008. Het aantal opgenomen beschikbaarheidsuren is zodanig groot, dat er een voldoende ruime veiligheidsmarge in zit. Niet aannemelijk is dat een verlaging van het aantal beschikbaarheidsuren tot het aangegeven niveau ertoe zal leiden dat de veiligheid en de bestaande kwaliteit van de dienstverlening onder druk zou komen te staan. Andere factoren die van invloed kunnen zijn op het kwaliteitsniveau (zoals opleiding), blijven door een vermindering van het aantal beschikbaarheidsuren onaangetaast.
210. Zoals gesteld is een cruciaal aspect van de kwaliteit van de loodsdienstverlening de verplichting van de registerloods zijn diensten tijdig aan te bieden. Voor deze tijdige dienstverlening zijn normen opgenomen in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Uit informatie van diverse partijen blijkt dat in de haven Rotterdam de tijdigheid van de dienstverlening ligt boven het wettelijk minimum. Uit dit aspect, in samenhang gezien met de overige in paragraaf 4.3.1 genoemde aspecten, ontstaat het beeld dat het huidige kwaliteitsniveau hoog is. In wet- en regelgeving zijn voldoende waarborgen opgenomen om de diverse benoemde aspecten van de kwaliteit zeker te stellen op het huidige hoge niveau. Een aantal van deze aspecten, zoals de inspanningen om te voldoen aan opleidingseisen, staat los van het aantal beschikbaarheidsuren.
211. De Raad heeft geen indicaties op basis waarvan de conclusie getrokken zou moeten worden dat het kwaliteitsniveau in de referentie jaren 2003 en 2008 niet vergelijkbaar zou zijn met 2009. Zo is vanaf 2003 slechts een klein aantal klachten ingediend en is eerst in het eerste kwartaal van 2009 een tuchtzaak aanhangig gemaakt.
212. Door een daling van het aantal beschikbaarheidsuren in 2010 tot een niveau dat in verhouding tot het aantal directe uren in dat jaar vergelijkbaar is met 2003 en 2008 zal de levertijd van een loods naar het oordeel van de Raad niet toenemen. Hieronder zal de Raad dit oordeel toelichten.
213. Een piek in de vraag naar loodsdiensten houdt in dat op enig moment een groot aantal schepen tegelijkertijd geloodst moet worden. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als een stremming in een haven is opgeheven en alle schepen zo snel mogelijk verder moeten varen. Nadat de grote voorraad aan schepen is weggewerkt, valt het aanbod terug tot een meer gemiddeld patroon. Een piek ontstaat dus als het aantal gevraagde loodsen op enig moment groter is dan het aantal loodsen dat gemiddeld op dat moment van de dag in de week gevraagd wordt. Een piek is daarmee gelijk aan een positieve afwijking van de gemiddelde vraag op enig moment.

214. Volgens de Raad is het zeer waarschijnlijk dat wanneer sprake is van een lager aantal scheepsbewegingen, pieken in absolute zin gemiddeld minder hoog zullen zijn dan wanneer sprake is van een groot aantal scheepsbewegingen. Er zijn geen specifieke omstandigheden die ertoe leiden dat de hoogte van de gemiddelde piek in absolute aantallen gelijk zal blijven of zal toenemen bij een daling van het aantal scheepsbewegingen. Anders gezegd, de Raad veronderstelt dat de spreiding rondom het gemiddeld aantal gevraagde loodsen op enig moment van de dag gelijk zal blijven. Bij een lager scheepsvolume neemt het gemiddelde aantal gevraagde loodsen af en daardoor, bij een gelijkblijvende mate van spreiding, ook de absolute afwijkingen van het gemiddelde.
215. Dit beeld wordt bevestigd in een brief van de NLC.<sup>62</sup> In deze brief is een grafiek opgenomen waarin aangegeven is hoeveel registerloodsen in een tijdseenheid van één uur tegelijkertijd ingezet zijn voor loodsdienstverrichtingen in de periode 1 januari tot en met 31 oktober in 2008 en in 2009.<sup>63</sup> In 2008 was het aantal scheepsbewegingen hoger dan in 2009. Uit de gegevens blijkt dat het gemiddeld aantal loodsen ingezet in een tijdseenheid van een uur lager is bij een kleiner aantal scheepsbewegingen (24,1 in 2008 versus 22,1 in 2009). Daarnaast is te zien dat een bovengemiddelde inzet, een inzet van bijvoorbeeld 30, 35 of 40 loodsen tegelijk, lager is bij een kleiner aantal scheepsbewegingen. Bovendien blijkt de maximale piek in het jaar met een kleiner aantal scheepsbewegingen lager te liggen dan de maximale piek in het jaar met een groot aantal scheepsbewegingen.<sup>64</sup> Het beeld dat volgt uit de grafiek is consistent en doet niet af aan het oordeel van de Raad. Bij een hoger aantal scheepsbewegingen zijn de pieken hoger dan bij een lager aantal scheepsbewegingen.
216. De spreiding rondom het gemiddelde aantal gevraagde loodsen blijft gelijk en is geen functie van het aantal scheepsbewegingen. Met andere woorden: de variantie van de

---

<sup>62</sup> Brief van de NLC d.d. 30 november 2009 met kenmerk 200136/82. De grafiek betreft de gegevens voor de Regio Rotterdam/Rijnmond, de grootste regio.

<sup>63</sup> Grafiek "Aantal loodsen gelijktijdig ingezet voor DPL in blok van 1 uur" in brief d.d. 30 november 2009 met kenmerk 200136/82. In de grafiek is te lezen hoe vaak het voorkwam dat tegelijkertijd één, twee, drie, etc. registerloodsen bezig waren met het loodsen van een schip.

<sup>64</sup> In 2009 werden in de maximale piek één keer 48 loodsen tegelijkertijd in een blok van een uur ingezet terwijl het in 2008 drie keer voorkwam dat er méér dan 48 loodsen tegelijkertijd werden ingezet (met een maximum van 51 loodsen). Weliswaar is de maximale piek in 2009 relatief iets hoger ten opzichte van het gemiddelde aantal tegelijkertijd ingezette loodsen dan in 2008 (217% respectievelijk 212%), maar deze uiterste pieken komen zeer sporadisch voor: één respectievelijk drie tijdseenheden op een totaal van 7.296 tijdseenheden in de periode 1 januari tot en met 31 oktober.



verdeling blijft gelijk. Uiteraard varieert wel het gemiddelde aantal gevraagde loods en in een tijdseenheid van een uur met het totaal aantal scheepsbewegingen. Omdat de pieken, ofwel de positieve afwijkingen van het gemiddelde, samenhangen met het gemiddelde, nemen de pieken toe (af) bij een hoger (lager) aantal scheepsbewegingen. De Raad ziet geen aanleiding te veronderstellen dat de spreiding rondom het gemiddelde aantal loods in 2010 af zal wijken van de spreiding in 2003 en 2008. De omvang van de pieken zal naar verwachting in 2010 in dezelfde mate afhangen van het gemiddelde aantal gevraagde loods in een blok van een uur dan in de eerdere jaren. Daarom is de Raad van mening dat in 2010 de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe uren gelijk zal moeten blijven.

217. Gelet op het voorgaande staat in voldoende mate vast dat ook voor 2010, bij een vergelijkbare verhouding tussen de directe loodsuren en de beschikbaarheidsuren als in 2003 en 2008 (waarbij blijkbaar een hoog kwaliteitsniveau werd behaald), de kwaliteit op eenzelfde niveau zou moeten kunnen blijven. Dit sluit aan bij het voornemen van de NLC om voor 2010 het kwaliteitsniveau gelijk te houden. Zou er bij een lager tarief dan door de NLC is voorgesteld, toch een – al dan niet bescheiden – vermindering van het kwaliteitsniveau optreden, dan zal dit uitsluitend zijn toe te schrijven aan de wijze waarop NLC zelf invulling geeft aan het primaire bedrijfsproces.
218. Ten overvloede merkt de Raad op dat volgens informatie van de NLC in het verleden is gebleken dat in het geval van bijzondere omstandigheden (bijvoorbeeld zeer grote pieken in de vraag) registerloodsen buiten het rooster om werden opgeroepen. Dat betekent dat de loods op het moment van de oproep formeel niet werkt. Het betreft hier dus geen beschikbaarheidsuren. In 2008 kwam het ongeveer 600 keer voor dat een loods buiten het rooster om werd opgeroepen bij een totaal aantal van ongeveer 470 registerloodsen. Dit is per loods gemiddeld iets meer dan één oproep buiten het rooster in heel 2008.<sup>65</sup> De Raad acht het niet aannemelijk dat het aantal oproepen buiten het rooster om in 2010 substantieel anders zal zijn dan in 2008 als de verhouding tussen directe loodsuren en de beschikbaarheidsuren voor 2010 in dezelfde orde van grootte wordt gesteld als de verhouding in 2008 (en 2003), conform het standpunt van de Raad. Dat het voorkomt dat een loods buiten de roosters kan worden opgeroepen, zou echter geen reden moeten zijn om de beschikbaarheidsuren hoger dan noodzakelijk in te schatten.

*Onderbouwing conclusie reis- en wachturen*

219. Reis- en wachturen bestaan uit de reisureen woon/werk en de uren die registerloodsen reizen en wachten tussen activiteiten.

---

<sup>65</sup> 200136/58.

220. Zoals gesteld, is het primaire product van de NLc het loodsen van schepen. Met de loodsinzet samenhangende uren zijn onder andere reis- en wachturen. Deze indirecte uren zijn ondersteunend aan de directe loodsuren. Zoals hiervoor uiteengezet brengt de meest efficiënte werkwijze met zich dat er niet meer indirecte uren ingezet worden dan nodig is voor de ondersteuning van het primaire proces, het loodsen. Naar het oordeel van de Raad zal, om minimaal eenzelfde niveau van efficiëntie te behalen, het aantal reis- en wachturen ook in dezelfde orde van grootte moeten liggen als in 2003 en in 2008. Zoals uit de eerder opgenomen tabel 4 blijkt, is voor 2010 het aantal geraamde directe loodsuren slechts een fractie hoger dan voor 2008. In 2003 en 2008 was deze verhouding 0,74 respectievelijk 0,79. Voor 2010 is deze verhouding geraamd op 0,80.
221. Op grond van de constatering dat de verhoudingen voor de reis- en wachturen in 2008 en 2010 in dezelfde orde van grootte liggen, ziet de Raad geen aanleiding om te oordelen dat het (bijgesteld) Tariefvoorstel wat betreft het aantal geraamde reis- en wachturen in onvoldoende mate bij zou dragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

#### *Beoordeling kwaliteit van de loodsdienstverlening*

222. Voor wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening in relatie tot het aantal reis- en wachturen verwijst de Raad naar hetgeen hiervoor in randnummers 206 tot en met 218 is overwogen ten aanzien van de kwaliteit in relatie tot het aantal beschikbaarheidsuren. Hetzelfde geldt voor de reis- en wachturen.

### **4.7.5 Nader onderzoek secundaire proces (derde indicator)**

#### *Conclusie van de Raad*

223. De Raad is van mening dat de NLc van 2009 op 2010 voldoende inspanning heeft geleverd om de kosten voor het secundaire proces naar beneden te brengen. De Raad heeft dan ook geconcludeerd dat hij, op basis van de op dat moment beschikbare informatie, geen aanleiding ziet om nader onderzoek in te stellen naar het secundaire proces (het plannen en beloodsen).

#### *Onderbouwing conclusie*

224. Ten aanzien van het secundaire proces is de NLc van mening dat de kosten voor het beloodsen en plannen slechts beperkt mee kunnen bewegen met een plotselinge afname van het aantal loodsverrichtingen, omdat een aanzienlijk deel van de kosten

een vast karakter heeft. De Raad is het met het NLc eens dat niet alle kosten behorend tot het secundaire proces kunnen meebewegen met de bedrijfsdrukke. In het Tariefvoorstel 2010 neemt het absolute kostenniveau ten opzichte van het Tariefvoorstel 2009 voor het secundaire proces af met bijna 7% (rekening houdend met de inflatie is deze afname ongeveer 4%).

#### **4.7.5.1 Nader onderzoek ondersteunend proces (vierde indicator)**

##### *Conclusie van de Raad*

225. Op grond van het uitgevoerde onderzoek komt de Raad tot de conclusie dat de door de NLc geraamde kosten voor ondersteunende processen (overhead) in het (bijgesteld) Tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdiensverlening.

##### *Onderzoeksmethode*

226. De beoordeling van de ontwikkeling van de overheadkosten gebeurt door het (bijgesteld) Tariefvoorstel van 2010 te vergelijken met het Tariefvoorstel 2009. De reden om de kosten van 2010 te vergelijken met 2009 is gelegen in het feit dat de omvang van overhead niet of nauwelijks wijzigt door een verandering in het aantal loodsverrichtingen. Het is dus niet noodzakelijk om omwille van vergelijkbaarheid van volumes naar andere jaren terug te kijken. Door de aard van de kosten is een vergelijking met het meest recente jaar het beste..

##### *Onderbouwing conclusie*

227. De Raad vat de kosten die behoren bij de ondersteunende processen samen onder de noemer overhead. Deze processen dienen ter sturing en ondersteuning van de medewerkers in het loods en beloodsen. Onder de overheadkosten vallen de volgende posten uit het (bijgesteld) Tariefvoorstel van de NLc.

- Overige regionale kosten, bestaande uit de kosten voor regionale ICT-systemen en algemene regionale kosten. Deze laatste categorie bestaat uit kosten voor research & innovatie, overige operationele kosten ten behoeve van de registerloodsen, kosten voor het personeel van regiokantoren, huisvesting- en kantoorkosten.
- Overige landelijke kosten, bestaande uit kosten voor landelijke ICT systemen en algemene landelijke kosten. Deze laatste categorie bestaat uit kosten van de landelijke staf- en ondersteunende functies, inclusief de walorganisatie van de afdeling vervoer.

- Kosten publiekrechtelijke beroepsorganisatie, bestaande uit kosten van de NLc en kosten van de RLC's. Hieronder vallen onder andere kosten van het bij de NLc in dienst zijnde personeel.

228. In het (bijgesteld) Tariefvoorstel 2010 beslaat overhead 16,93% van de totale kosten exclusief overhead tegenover 14,48% van de totale kosten exclusief overhead in 2009.

229. De Raad constateert op basis van het (bijgesteld) Tariefvoorstel voor 2010 dat het percentage overheadkosten ten opzichte van de totale kosten stijgt met 5,2% ten opzichte van 2009, terwijl de door het CPB voorspelde inflatie 1% bedraagt. Niet alleen is sprake van een relatieve stijging, ook in absolute zin stijgen de overheadkosten met 1.098.000 Euro ten opzichte van 2009.

Overheadkosten	Tariefvoorstel 2009	Tariefvoorstel 2010	Vershil absoluut	Vershil procentueel
Overige regionale kosten	€7.150.000	€8.066.000	€916.000	+12,8%
Overige landelijke kosten	€10.665.000	€11.429.000	€764.000	+7,2%
Publiekrechtelijke organisatie	€3.488.000	€2.906.000	- €582.000	-16,7%
Totale overheadkosten	€21.303.000	€22.401.000	€1.098.000	+5,2%

Tabel 5: opbouw overheadkosten in 2008 en 2010

230. De stijging in de overige nationale en regionale kosten wordt veroorzaakt door een combinatie van gestegen loonkosten, administratieve kosten, ICT-kosten, research- en developmentkosten, huisvestingskosten en pensioenkosten. Op vrijwel al deze componenten is per saldo sprake van een stijging van de kosten.

231. Een groot deel van de overheadkosten is vast. Een deel van de kosten is beperkt variabel, zoals bijvoorbeeld de kosten voor administratie en kosten voor huisvesting. De overheadkosten hebben van nature slechts een zwak verband met de bedrijfsdrukke, zoals de NLc stelt<sup>66</sup>.

232. De Raad deelt dit standpunt, dat wil zeggen dat hij verwacht dat een daling van bedrijfsdrukke in geringe mate weerspiegeld wordt in een geringe daling van de overheadkosten.

233. De Raad betwist niet de mogelijke toegevoegde waarde van het maken van kosten voor bijvoorbeeld research en innovatie en communicatie- en veiligheidsmiddelen. De voorgenomen stijging van de kosten op ondersteunende processen voor 2010 ten

<sup>66</sup> 200136/50.

opzichte van 2009 acht de Raad echter om de volgende redenen niet in lijn met een streven naar het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

234. Het ondersteunende proces moet het primaire proces ondersteunen. De kosten van de ondersteunende processen, overheadkosten, moeten dan ook ten dienste staan aan het primaire proces. Efficiëntie in overheadkosten betekent naar het oordeel van de Raad dat een stijging van de overheadkosten gerechtvaardigd kan zijn als deze stijging leidt tot een verbetering van de efficiëntie op het primaire proces, of als de stijging leidt tot een verhoging van de kwaliteit van het primaire proces conform de wens van de markt.
235. De werkwijze van het Loodswezen verandert in 2010 niet of nauwelijks ten opzichte van 2009. De NLC gebruikt dezelfde productiemiddelen en vrijwel hetzelfde aantal mensen. Van een verbetering van de efficiëntie elders in de organisatie ten gevolge van de voorgenomen stijging van de overhead is geen sprake.
236. Ook van een stijging van de kwaliteit is geen sprake. Het voornemen van de NLC is immers om in 2010 hetzelfde kwaliteitsniveau te leveren als in 2009. In 2009 kon de NLC met minder overheadkosten toch een hoog kwaliteitsniveau behalen. Het in lijn brengen van de overheadkosten met 2009 zal dan ook niet met zich brengen dat de NLC het voor 2010 voorgenomen kwaliteitsniveau niet zou kunnen leveren.
237. Ten slotte mag, zeker in tijden van economische teruggang, een sterke managementfocus op het reduceren van ondersteunende kosten worden verwacht door het schrappen of uitstellen van kosten. In het vinden van een balans tussen (het verhogen van) efficiëntie en (en het verhogen van) kwaliteit zou het vergroten van de efficiëntie extra zwaar moeten wegen in het licht van de recessie. Een stijging van 5,2% waar een (lichte) daling ten gevolge van afnemende bedrijfsdrukke en ontwikkeling van de efficiëntie verwacht mag worden, is dan moeilijk te verklaren.

## 4.8 Conclusie

238. Gelet op hetgeen in paragraaf 4.7 is overwogen is de Raad van oordeel dat het (bijgesteld) Tariefvoorstel in een tweetal opzichten in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

239. Op grond van artikel 27g, eerste lid, onder b, LW zal de Raad het besluit als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, LW dan ook vaststellen in afwijking van het (bijgesteld) Tariefvoorstel. Op welke wijze de Raad dit doet zet wordt in het volgende hoofdstuk uiteengezet.

## 5 Vaststelling van de tarieven in afwijking van het voorstel

### 5.1 Werkwijze

240. De Raad heeft voor de vaststelling van de tarieven de volgende werkwijze gehanteerd.

241. Zoals in paragraaf 4.7.4.2 uiteengezet is de Raad van oordeel dat wat betreft het door de NLC geraamde aantal beschikbaarheidsuren het (bijgesteld) Tariefvoorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. Het aantal beschikbaarheidsuren vormt mede de grondslag voor de raming van de arbeidsvergoeding van de NLC voor 2010. Nu het aantal geraamde beschikbaarheidsuren naar het oordeel van de Raad te hoog is, brengt dit met zich dat de raming van de arbeidsvergoeding van de NLC voor 2010 eveneens te hoog is. In dit verband verwijst de Raad naar randnummer 86.

242. Bij het bepalen van de verlaging van de raming van de arbeidsvergoeding voor 2010 neemt de Raad uit het oogpunt van zorgvuldigheid de gegevens uit 2003 als uitgangspunt. Hoewel de Raad van oordeel is dat de gegevens uit 2008 ook betrouwbaar en bruikbaar zijn, zou vergelijking met 2008 een grotere verlaging opleveren dan vergelijking met 2003. Dit zou voor de NLC ongunstiger zijn.

243. Zoals uit bijlage A bij dit besluit blijkt, bedraagt de verlaging van de door de NLC geraamde arbeidsvergoeding voor 2010 €4.010.999.

244. In paragraaf 4.7.4.4 heeft de Raad geconcludeerd dat het (bijgesteld) Tariefvoorstel wat betreft de geraamde kosten voor ondersteunende processen (overhead) in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. De Raad kan zich dan ook niet vinden in de hoogte van de raming van de voor 2010 voorziene algemene besparing van de NLC. De Raad verwijst in dit verband naar randnummer 99.

245. De Raad is van oordeel dat ten opzichte van de raming van de NLc een grotere algemene besparing op de kosten mogelijk is van €884.970. De Raad heeft dit bepaald aan de hand van de kosten van de overhead in 2009 en vervolgens gecorrigeerd met de inflatie voor 2010.
246. Het voorgaande leidt tot een totaal van €4.895.969 aan kosten die naar het oordeel van de Raad niet in de tarieven kunnen worden doorberekend. Dit komt neer op een algemene tariefverlaging van 4,1% ten opzichte van het bijgesteld Tariefvoorstel van de NLc.
247. In het hiernavolgende stelt de Raad vast:
- ingevolge artikel 27f, eerste lid, LW juncto artikel 4.14 Bmr: de loodsgeldtarieven per zeehavengebied;
  - ingevolge artikel 4.15 Bmr: het schema voor de frequentiekorting;
  - ingevolge artikel 4.12 Bmr: de verhogings- en verlagingsfactor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen;

## 5.2 De loodsgeldtarieven per zeehavengebied

### *Zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven*

248. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1a bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven voor het kalenderjaar 2010.

### *Zeehavengebied Harlingen/Terschelling*

249. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Harlingen/Terschelling worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1b bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Harlingen/Terschelling voor het kalenderjaar 2010.

### *Zeehavengebied Den Helder*

250. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Den Helder worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1c bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Den Helder voor het kalenderjaar 2010.

### *Zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden*

251. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1d bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden voor het kalenderjaar 2010.



#### *Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond*

252. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1e bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond voor het kalenderjaar 2010.

#### *Zeehavengebied Scheldemonden (wethavens)*

253. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Scheldemonden (wethavens) worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1f bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Scheldemonden (wethavens) voor het kalenderjaar 2010.

### **5.3 Het schema voor de frequentiekorting**

254. Ingevolge artikel 4.15 Bmr stelt de Raad tevens het schema voor de frequentiekorting vast.
255. De Raad stelt de frequentiekorting vast conform het “Bijgesteld voorstel voor de loodsgeldtarieven 2010 van het Nederlandse Loodswezen” d.d. 3 november 2009. Het schema voor de frequentiekorting voor bijzondere loodsreizen is opgenomen in bijlage 10.g van het bijgesteld Tariefvoorstel. Deze zelfde tabel is als bijlage 1g opgenomen bij dit besluit. De tabel in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de frequentiekorting voor het kalenderjaar 2010.

### **5.4 De verhogings- en verlagingsfactor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen**

256. Ingevolge artikel 4.12, eerste lid, Bmr stelt de Raad tevens de correctiefactor vast voor bijzondere loodsreizen.
257. De Raad stelt de factor voor bijzondere loodsreizen vast conform het “Bijgesteld voorstel voor de loodsgeldtarieven 2010 van het Nederlandse Loodswezen” d.d. 3 november 2009. Het overzicht voor de verhogings- en verlagingsfactor voor bijzondere loodsreizen is opgenomen in bijlage 10.h van het bijgesteld Tariefvoorstel. Deze zelfde tabel is als bijlage 1h opgenomen bij dit besluit. De tabel in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de factor voor bijzondere loodsreizen voor het kalenderjaar 2010.

## 5.5 De loodsvergoedingen

258. Ingevolge artikel 4.19 Bmr stelt de Raad tevens de loodsvergoedingen vast.

259. De Raad stelt de loodsvergoedingen vast conform het “Bijgesteld voorstel voor de loodsgeldtarieven 2010 van het Nederlandse Loodswezen” d.d. 3 november 2009. Het overzicht van de loodsvergoedingen is opgenomen in bijlage 10.i van het bijgesteld Tariefvoorstel. Deze zelfde tabel is als bijlage 1i opgenomen bij dit besluit. De tabel in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de loodsvergoedingen voor het kalenderjaar 2010.

## 6 Besluit

26o. De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit besluit, gelet op het voorgaande, om op basis van de artikelen 27f, eerste lid, LW, 27g, eerste lid, onder b, LW, 4.15 Bmr, 4.12, eerste lid, Bmr en 4.19 Bmr voor het kalenderjaar 2010 vast te stellen:

- a. de Z- en B-tarieven per zeehavengebied als opgenomen in bijlage 1a tot en met 1f bij dit besluit;
- b. het schema voor de frequentiekorting als opgenomen in bijlage 1g bij dit besluit;
- c. de verhogings- en verlagingsfactor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen als opgenomen in bijlage 1h bij dit besluit;
- d. de loodsvergoedingen als opgenomen in bijlage 1i bij dit besluit.

Datum: 17 december 2009

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,  
Namens deze,

w.g.

J. Th. A. de Keijzer  
Lid van de Raad van Bestuur

*Tegen dit besluit kan degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, Juridische Dienst, Postbus 16326, 2500 BH, Den Haag. In dit bezwaarschrift kan een belanghebbende op basis van artikel 7:1a, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit verzoeken in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de administratieve rechter.*

## Bijlage A bij het Besluit loodsgeldtarieven 2010

Urenverdeling	Urenverdeling 2003	Realisatie 2008	Tariefvoorstel 2009	Tariefvoorstel 2010 - Initieel	Tariefvoorstel 2010 - Bijgesteld
aantal inzetbare uren	1.010.300		1.254.195	1.237.197	1.237.198
directe loodsuren - brug			326.768	285.986	297.538
directe loodsuren - LOA			5.067	3.298	3.298
1. totaal aantal directe uren	279.767	322.317	331.835	289.284	300.836
IPL - bestuur en MT			14.328	17.548	
IPL - NLC en RLC taken			7.216	8.543	
IPL - loodsdienstleider			34.635	34.905	
IPL - loodsdienstleider overig			1.040	940	
IPL - opleiding geven			12.834	11.735	
IPL - opleiding volgen			11.659	18.837	
IPL - project intern			5.782	8.019	
IPL - overig			1.938	2.842	
2. totaal aantal uren IPL	77.170	101.108	89.432	103.369	103.369
reizen woon-werk forfatair			162.931	161.193	
reizen en wachtten tussen activiteiten			61.399	47.144	
reizen woon-werk forfatair IPL			21.609	23.765	
reizen en wachtten tussen activiteiten - IPL			4.592	2.862	
3. totaal aantal reis- en wachturen	2.07.710	254.848	250.531	234.964	240.272
4. aantal externe uren		2.769	1.672	584	584
5. aantal beschikbaarheidsuren	445.653	491.853	580.725	608.996	592.137
totaal aantal indirecte uren	730.533		920.688	947.329	935.778
Ratio Beschikbaarheidsuren / directe uren	1.59	1.53	1.75	2.11	1.97
Ratio Reis- en wachturen / directe uren	0.74	0.79	0.75	0.81	0.80

### Besparing Primair Proces

#### Besparing Beschikbaarheidsuren

Ratio Beschikbaarheidsuren / directe uren 2003	1.59
Ratio Beschikbaarheidsuren / directe uren 2008	1.53
Toegepaste Ratio besch.uren (conservatief)	1.59
Directe uren tariefvoorstel 2010	300.836
# beschikbaarheidsuren met toegepaste ratio	479.215
# beschikbaarheidsuren in tariefvoorstel	592.137
Efficiency besparing beschikbaarheidsuren	112.922
Uurtarif beschikbaarheidsuur	€ 35.52
Efficiency besparing beschikbaarheidsuren (in €)	€ 4.010.999

### Besparing Ondersteunend Proces

Genormeerde toename kosten Overhead (inflatie)

	Tariefvoorstel 2009	Toegestane Kosten obv 2009 plus inflatie	Tariefvoorstel 2010	Vershil
<i>*1000 E</i>				
Overige regionale kosten	€ 7.190.000	€ 7.221.500	€ 8.066.000	€ 844.500
Overige landelijke kosten	€ 10.665.000	€ 10.771.650	€ 11.429.000	€ 657.350
Publiekrechtelijke organisatie	€ 3.488.000	€ 3.522.880	€ 2.906.000	€ 616.880
Totale kosten ondersteunend proces	€ 21.303.000	€ 21.516.030	€ 22.401.000	€ 884.970
Efficiency Besparing Ondersteunend Proces	€ 884.970			

## Tarijftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Noord

Zeehavengebied: Delfzijl/Eemshaven

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	186	60	66	80	89	101	114	120	60
26 dm	197	62	74	84	92	105	116	132	62
27 dm	205	64	74	87	100	114	120	133	64
28 dm	216	66	80	92	104	116	132	142	66
29 dm	225	70	83	99	107	120	133	147	70
30 dm	239	74	87	101	114	128	142	155	74
31 dm	246	74	89	104	116	132	145	162	74
32 dm	257	80	92	107	120	141	153	170	80
33 dm	267	83	99	114	128	143	162	173	83
34 dm	277	83	101	116	132	146	167	187	83
35 dm	287	84	104	118	140	153	171	190	84
36 dm	299	91	107	128	143	163	180	198	91
37 dm	316	99	114	132	152	170	190	209	99
38 dm	328	101	118	141	162	180	198	219	101
39 dm	343	104	120	143	163	189	208	224	104
40 dm	359	107	132	152	171	196	216	237	107
41 dm	378	112	137	156	184	205	224	249	112
42 dm	403	118	143	168	191	217	242	266	118
43 dm	429	129	153	178	205	230	252	283	129
44 dm	453	137	160	188	217	243	271	293	137
45 dm	477	140	169	201	224	252	283	315	140
46 dm	511	153	187	216	249	273	307	337	153
47 dm	547	164	198	230	263	293	328	360	164
48 dm	587	173	210	249	278	316	350	386	173
49 dm	623	187	221	259	293	336	371	405	187
50 dm	660	198	235	273	315	353	390	433	198
51 dm	705	210	249	293	336	377	422	460	210
52 dm	751	224	270	315	359	400	450	493	224
53 dm	802	241	283	335	382	432	478	525	241
54 dm	846	251	306	354	403	455	506	558	251
55 dm	896	270	320	372	426	479	537	588	270
56 dm	952	283	340	396	455	508	567	626	283

57 dm	1.011	305	360	422	479	542	601	663	305
58 dm	1.068	320	382	445	507	572	632	698	320
59 dm	1.121	336	399	469	537	601	671	733	336
60 dm	1.180	350	422	490	559	629	700	775	350
61 dm	1.237	370	440	514	589	663	733	809	370
62 dm	1.291	383	460	540	616	694	768	847	383
63 dm	1.351	400	479	562	641	724	802	884	400
64 dm	1.403	422	499	582	671	754	837	920	422
65 dm	1.465	434	519	605	695	782	868	957	434
66 dm	1.518	453	542	630	724	812	901	996	453
67 dm	1.573	470	562	657	750	846	939	1.028	470
68 dm	1.630	487	580	678	777	874	968	1.067	487
69 dm	1.686	506	601	700	802	901	1.002	1.102	506
70 dm	1.744	517	623	728	829	932	1.040	1.139	517
71 dm	1.765	520	625	730	829	939	1.040	1.147	520
72 dm	1.826	540	645	751	859	971	1.076	1.182	540
73 dm	1.879	554	665	777	886	993	1.108	1.216	554
74 dm	1.937	572	688	797	913	1.028	1.140	1.255	572
75 dm	1.996	588	707	822	941	1.059	1.173	1.295	588
76 dm	2.055	604	725	846	971	1.089	1.213	1.333	604
77 dm	2.111	622	741	872	992	1.118	1.240	1.366	622
78 dm	2.168	641	768	893	1.020	1.147	1.278	1.405	641
79 dm	2.226	657	784	914	1.048	1.179	1.309	1.437	657
80 dm	2.284	674	807	942	1.076	1.213	1.341	1.478	674
81 dm	2.328	676	809	943	1.081	1.216	1.353	1.484	676
82 dm	2.386	696	831	973	1.109	1.246	1.385	1.522	696
83 dm	2.444	707	850	992	1.134	1.273	1.417	1.557	707
84 dm	2.498	724	868	1.016	1.164	1.305	1.450	1.596	724
85 dm	2.554	743	892	1.040	1.188	1.334	1.483	1.635	743
86 dm	2.615	763	914	1.062	1.216	1.368	1.516	1.671	763
87 dm	2.669	777	927	1.085	1.239	1.392	1.550	1.703	777
88 dm	2.725	794	950	1.109	1.267	1.429	1.581	1.742	794
89 dm	2.786	807	973	1.134	1.291	1.451	1.618	1.779	807
90 dm	2.842	829	990	1.152	1.315	1.483	1.649	1.813	829
91 dm	2.884	837	1.003	1.169	1.336	1.502	1.673	1.841	837
92 dm	2.942	851	1.023	1.194	1.365	1.536	1.707	1.876	851
93 dm	2.998	867	1.044	1.216	1.390	1.565	1.741	1.910	867
94 dm	3.055	889	1.064	1.239	1.419	1.596	1.771	1.947	889
95 dm	3.110	903	1.081	1.264	1.438	1.626	1.802	1.987	903
96 dm	3.169	918	1.101	1.286	1.469	1.654	1.837	2.021	918
97 dm	3.225	935	1.118	1.307	1.496	1.684	1.869	2.058	935
98 dm	3.283	951	1.144	1.333	1.520	1.714	1.902	2.095	951
99 dm	3.341	968	1.161	1.353	1.549	1.743	1.934	2.127	968
100 dm	3.395	984	1.184	1.380	1.571	1.771	1.966	2.167	984
101 dm	3.435	984	1.185	1.381	1.581	1.774	1.974	2.168	984
102 dm	3.492	1.006	1.203	1.402	1.606	1.804	2.006	2.208	1.006
103 dm	3.547	1.020	1.220	1.427	1.629	1.835	2.038	2.243	1.020

104 dm	3.601	1.035	1.245	1.447	1.657	1.862	2.069	2.280	1.035
105 dm	3.663	1.049	1.261	1.472	1.682	1.892	2.101	2.313	1.049
106 dm	3.716	1.067	1.280	1.498	1.709	1.924	2.136	2.350	1.067
107 dm	3.769	1.085	1.298	1.516	1.735	1.951	2.167	2.383	1.085
108 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
109 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
110 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
111 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
112 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
113 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
114 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
115 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
116 dm	3.779	1.113	1.333	1.557	1.801	2.021	2.241	2.470	1.125
117 dm	3.865	1.161	1.391	1.625	1.856	2.089	2.319	2.552	1.161
118 dm	3.915	1.179	1.410	1.646	1.879	2.113	2.351	2.587	1.179
119 dm	3.965	1.192	1.427	1.666	1.902	2.140	2.381	2.616	1.192
120 dm	4.016	1.206	1.448	1.688	1.927	2.168	2.410	2.651	1.206
121 dm	4.065	1.218	1.464	1.707	1.951	2.197	2.440	2.684	1.218
122 dm	4.117	1.236	1.481	1.729	1.977	2.224	2.471	2.718	1.236
123 dm	4.171	1.248	1.500	1.747	2.001	2.249	2.501	2.749	1.248
124 dm	4.215	1.265	1.518	1.771	2.028	2.275	2.531	2.786	1.265
125 dm	4.266	1.280	1.536	1.793	2.046	2.304	2.562	2.816	1.280
126 dm	4.316	1.298	1.553	1.818	2.073	2.331	2.591	2.850	1.298
127 dm	4.366	1.309	1.573	1.834	2.096	2.356	2.621	2.886	1.309
128 dm	4.421	1.326	1.591	1.859	2.120	2.386	2.651	2.916	1.326
129 dm	4.471	1.338	1.609	1.879	2.141	2.412	2.683	2.950	1.338
130 dm	4.518	1.361	1.627	1.898	2.168	2.445	2.715	2.984	1.361
131 dm	4.568	1.372	1.646	1.921	2.192	2.467	2.740	3.014	1.372
132 dm	4.618	1.385	1.663	1.940	2.218	2.498	2.772	3.049	1.385
133 dm	4.670	1.401	1.680	1.961	2.242	2.521	2.799	3.080	1.401
134 dm	4.718	1.416	1.700	1.980	2.268	2.552	2.833	3.115	1.416
135 dm	4.771	1.434	1.721	2.006	2.291	2.575	2.862	3.149	1.434
136 dm	4.822	1.448	1.734	2.028	2.315	2.602	2.890	3.183	1.448
137 dm	4.871	1.461	1.750	2.046	2.336	2.629	2.921	3.210	1.461
138 dm	4.921	1.481	1.771	2.066	2.362	2.659	2.953	3.248	1.481
139 dm	4.969	1.491	1.793	2.089	2.385	2.684	2.984	3.281	1.491
140 dm	5.024	1.507	1.811	2.111	2.410	2.715	3.012	3.315	1.507
141 dm	5.076	1.523	1.829	2.133	2.435	2.740	3.042	3.348	1.523
142 dm	5.127	1.538	1.847	2.153	2.461	2.769	3.076	3.386	1.538
143 dm	5.180	1.553	1.866	2.177	2.485	2.796	3.106	3.419	1.553
144 dm	5.234	1.572	1.883	2.200	2.508	2.823	3.139	3.450	1.572
145 dm	5.284	1.587	1.902	2.218	2.535	2.851	3.172	3.487	1.587
146 dm	5.337	1.601	1.921	2.242	2.562	2.882	3.200	3.521	1.601
147 dm	5.389	1.618	1.940	2.262	2.587	2.909	3.233	3.553	1.618
148 dm	5.439	1.632	1.960	2.284	2.608	2.936	3.263	3.592	1.632
149 dm	5.490	1.651	1.977	2.306	2.637	2.969	3.296	3.626	1.651
150 dm	5.542	1.663	1.994	2.330	2.660	2.991	3.327	3.655	1.663

151 dm	5.598	1.680	2.014	2.351	2.684	3.024	3.359	3.690	1.680
152 dm	5.649	1.692	2.034	2.370	2.714	3.049	3.389	3.727	1.692
153 dm	5.701	1.713	2.052	2.392	2.737	3.079	3.419	3.763	1.713
154 dm	5.753	1.725	2.073	2.418	2.764	3.104	3.448	3.796	1.725
155 dm	5.803	1.744	2.092	2.435	2.786	3.136	3.480	3.829	1.744
156 dm	5.858	1.757	2.110	2.461	2.812	3.161	3.512	3.864	1.757
157 dm	5.908	1.774	2.125	2.481	2.834	3.193	3.545	3.899	1.774
158 dm	5.962	1.787	2.145	2.505	2.859	3.218	3.578	3.936	1.787
159 dm	6.014	1.802	2.163	2.528	2.886	3.247	3.609	3.969	1.802
160 dm	6.066	1.819	2.184	2.546	2.909	3.274	3.638	4.001	1.819
161 dm	6.116	1.837	2.201	2.567	2.936	3.303	3.667	4.036	1.837
162 dm	6.170	1.851	2.223	2.591	2.960	3.330	3.700	4.073	1.851
163 dm	6.221	1.866	2.241	2.612	2.986	3.360	3.735	4.105	1.866
164 dm	6.275	1.880	2.258	2.637	3.009	3.389	3.764	4.141	1.880
165 dm	6.324	1.898	2.275	2.656	3.034	3.418	3.792	4.174	1.898
166 dm	6.378	1.912	2.300	2.680	3.061	3.443	3.826	4.210	1.912
167 dm	6.431	1.927	2.315	2.699	3.086	3.474	3.859	4.241	1.927
168 dm	6.481	1.944	2.331	2.721	3.113	3.499	3.886	4.278	1.944
169 dm	6.534	1.961	2.353	2.742	3.136	3.529	3.918	4.313	1.961
170 dm	6.586	1.977	2.370	2.769	3.159	3.553	3.951	4.344	1.977
171 dm	6.640	1.992	2.388	2.788	3.184	3.586	3.982	4.380	1.992
172 dm	6.692	2.007	2.410	2.812	3.209	3.613	4.012	4.413	2.007
173 dm	6.741	2.025	2.428	2.832	3.234	3.639	4.045	4.449	2.025
174 dm	6.793	2.038	2.448	2.851	3.260	3.667	4.077	4.483	2.038
175 dm	6.844	2.056	2.463	2.874	3.282	3.697	4.106	4.518	2.056
176 dm	6.898	2.067	2.482	2.897	3.308	3.724	4.135	4.553	2.067
177 dm	6.948	2.088	2.503	2.919	3.334	3.753	4.171	4.584	2.088
178 dm	7.000	2.100	2.521	2.941	3.360	3.781	4.204	4.620	2.100
179 dm	7.054	2.113	2.540	2.962	3.386	3.808	4.232	4.653	2.113
180 dm	7.108	2.133	2.559	2.986	3.411	3.836	4.262	4.692	2.133
181 dm	7.159	2.149	2.575	3.006	3.432	3.864	4.294	4.722	2.149
182 dm	7.213	2.162	2.597	3.028	3.458	3.890	4.323	4.758	2.162
183 dm	7.263	2.178	2.616	3.049	3.481	3.924	4.358	4.789	2.178
184 dm	7.313	2.192	2.636	3.075	3.509	3.948	4.387	4.827	2.192
185 dm	7.365	2.211	2.651	3.093	3.533	3.977	4.420	4.861	2.211
186 dm	7.419	2.226	2.671	3.115	3.558	4.003	4.449	4.896	2.226
187 dm	7.470	2.242	2.690	3.139	3.586	4.032	4.483	4.930	2.242
188 dm	7.521	2.255	2.707	3.159	3.612	4.060	4.512	4.967	2.255
189 dm	7.574	2.274	2.725	3.180	3.635	4.091	4.541	4.999	2.274
190 dm	7.625	2.286	2.743	3.204	3.655	4.116	4.572	5.030	2.286
191 dm	7.676	2.304	2.765	3.225	3.684	4.146	4.606	5.066	2.304
192 dm	7.732	2.319	2.781	3.247	3.711	4.174	4.637	5.101	2.319
193 dm	7.783	2.334	2.799	3.267	3.735	4.205	4.667	5.134	2.334
194 dm	7.837	2.351	2.818	3.291	3.763	4.229	4.701	5.170	2.351
195 dm	7.885	2.367	2.838	3.311	3.783	4.260	4.731	5.202	2.367
196 dm	7.937	2.381	2.854	3.334	3.808	4.288	4.762	5.237	2.381
197 dm	7.990	2.398	2.877	3.357	3.835	4.315	4.792	5.272	2.398



198 dm	8.042	2.412	2.894	3.378	3.860	4.343	4.825	5.306	2.412
199 dm	8.095	2.429	2.914	3.401	3.884	4.369	4.855	5.341	2.429
200 dm	8.146	2.445	2.933	3.419	3.906	4.396	4.885	5.379	2.445
voor elke dm meer	52	16	19	24	26	29	32	33	16

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de  
kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Tarieftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Harlingen/Terschelling

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Noord

Zeehavengebied: Harlingen/Terschelling

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	200	64	71	88	97	109	125	130	64
26 dm	214	65	81	92	102	116	126	145	65
27 dm	222	67	82	96	107	125	130	146	67
28 dm	234	71	88	102	114	126	145	155	71
29 dm	245	74	91	107	118	130	146	160	74
30 dm	260	81	96	109	125	138	155	169	81
31 dm	267	82	97	114	126	145	159	176	82
32 dm	280	88	102	118	130	154	166	187	88
33 dm	291	91	107	125	138	157	176	189	91
34 dm	304	91	109	126	145	159	181	201	91
35 dm	313	92	114	128	152	166	188	204	92
36 dm	325	99	118	138	157	178	193	215	99
37 dm	342	107	125	145	165	187	204	225	107
38 dm	356	109	128	154	176	193	215	239	109
39 dm	371	114	130	157	178	204	224	245	114
40 dm	390	118	144	165	188	213	234	256	118
41 dm	412	123	150	169	199	222	245	271	123
42 dm	439	128	157	182	207	235	263	288	128
43 dm	466	140	166	192	222	251	276	307	140
44 dm	489	150	173	203	235	264	296	318	150
45 dm	516	152	183	218	245	276	307	341	152
46 dm	557	166	201	234	271	297	332	366	166
47 dm	595	179	215	251	286	318	356	392	179
48 dm	637	189	225	271	305	342	380	420	189
49 dm	676	201	242	281	318	366	404	442	201
50 dm	718	215	255	297	341	382	424	468	215
51 dm	766	225	272	318	366	411	458	499	225
52 dm	816	245	294	341	390	434	486	537	245
53 dm	872	263	307	362	415	468	519	572	263
54 dm	919	273	331	382	439	493	550	605	273
55 dm	973	294	348	405	463	520	583	638	294
56 dm	1.036	307	369	432	493	551	614	679	307
57 dm	1.097	331	392	458	520	589	654	722	331
58 dm	1.160	348	415	485	550	621	687	758	348

59 dm	1.217	366	434	509	583	654	729	799	366
60 dm	1.280	380	458	531	609	684	762	840	380
61 dm	1.343	403	478	561	640	722	799	880	403
62 dm	1.403	416	499	586	672	753	834	920	416
63 dm	1.466	434	520	611	696	785	872	960	434
64 dm	1.523	458	541	633	729	820	910	999	458
65 dm	1.592	471	566	658	756	848	944	1.042	471
66 dm	1.649	489	589	686	785	884	980	1.080	489
67 dm	1.710	510	611	714	815	919	1.020	1.117	510
68 dm	1.772	529	631	737	843	951	1.052	1.160	529
69 dm	1.835	550	654	762	872	980	1.089	1.200	550
70 dm	1.896	562	676	792	901	1.015	1.128	1.237	562
71 dm	1.918	568	677	793	901	1.020	1.128	1.247	568
72 dm	1.983	586	701	816	933	1.056	1.170	1.284	586
73 dm	2.042	602	722	843	961	1.079	1.204	1.322	602
74 dm	2.105	620	748	867	990	1.117	1.239	1.363	620
75 dm	2.168	638	769	894	1.023	1.149	1.275	1.406	638
76 dm	2.231	656	788	919	1.056	1.184	1.316	1.448	656
77 dm	2.294	675	804	947	1.078	1.215	1.348	1.486	675
78 dm	2.356	696	834	969	1.108	1.247	1.389	1.528	696
79 dm	2.419	714	853	992	1.138	1.280	1.424	1.563	714
80 dm	2.482	731	876	1.023	1.170	1.316	1.459	1.605	731
81 dm	2.529	736	880	1.024	1.174	1.322	1.468	1.612	736
82 dm	2.594	757	903	1.056	1.205	1.353	1.506	1.655	757
83 dm	2.654	769	925	1.078	1.232	1.384	1.541	1.692	769
84 dm	2.713	785	944	1.105	1.264	1.419	1.574	1.732	785
85 dm	2.775	807	968	1.128	1.291	1.449	1.611	1.775	807
86 dm	2.842	829	992	1.153	1.322	1.488	1.648	1.816	829
87 dm	2.900	843	1.007	1.180	1.344	1.515	1.685	1.849	843
88 dm	2.963	863	1.034	1.205	1.376	1.551	1.718	1.891	863
89 dm	3.026	878	1.056	1.232	1.403	1.577	1.756	1.933	878
90 dm	3.089	901	1.077	1.253	1.431	1.611	1.792	1.972	901
91 dm	3.133	910	1.090	1.270	1.453	1.633	1.817	2.001	910
92 dm	3.198	926	1.110	1.298	1.485	1.668	1.855	2.038	926
93 dm	3.258	943	1.135	1.322	1.511	1.701	1.891	2.077	943
94 dm	3.318	964	1.154	1.344	1.542	1.732	1.924	2.115	964
95 dm	3.378	981	1.174	1.374	1.564	1.765	1.961	2.160	981
96 dm	3.441	996	1.198	1.397	1.594	1.798	1.996	2.197	996
97 dm	3.504	1.016	1.215	1.421	1.624	1.829	2.029	2.234	1.016
98 dm	3.567	1.035	1.243	1.448	1.650	1.862	2.067	2.278	1.035
99 dm	3.629	1.052	1.260	1.468	1.684	1.892	2.101	2.313	1.052
100 dm	3.690	1.070	1.286	1.500	1.708	1.924	2.139	2.355	1.070
101 dm	3.733	1.070	1.287	1.501	1.718	1.928	2.144	2.356	1.070
102 dm	3.791	1.091	1.307	1.523	1.745	1.962	2.178	2.397	1.091
103 dm	3.854	1.108	1.329	1.551	1.771	1.993	2.215	2.439	1.108
104 dm	3.914	1.125	1.351	1.572	1.802	2.024	2.248	2.478	1.125
105 dm	3.981	1.140	1.370	1.597	1.828	2.056	2.283	2.514	1.140
106 dm	4.039	1.160	1.392	1.627	1.857	2.091	2.322	2.553	1.160
107 dm	4.096	1.180	1.411	1.648	1.885	2.122	2.355	2.589	1.180
108 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223

109 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
110 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
111 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
112 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
113 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
114 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
115 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
116 dm	4.106	1.209	1.448	1.692	1.956	2.197	2.434	2.683	1.223
117 dm	4.201	1.260	1.511	1.765	2.017	2.269	2.519	2.773	1.260
118 dm	4.255	1.280	1.532	1.788	2.042	2.296	2.554	2.810	1.280
119 dm	4.309	1.295	1.551	1.812	2.067	2.324	2.587	2.842	1.295
120 dm	4.364	1.310	1.573	1.835	2.094	2.356	2.617	2.880	1.310
121 dm	4.416	1.326	1.591	1.855	2.122	2.386	2.650	2.916	1.326
122 dm	4.472	1.342	1.606	1.879	2.149	2.418	2.684	2.954	1.342
123 dm	4.530	1.357	1.628	1.899	2.175	2.446	2.719	2.988	1.357
124 dm	4.582	1.374	1.649	1.924	2.203	2.473	2.752	3.026	1.374
125 dm	4.637	1.392	1.668	1.951	2.225	2.503	2.783	3.060	1.392
126 dm	4.690	1.411	1.689	1.974	2.254	2.532	2.816	3.096	1.411
127 dm	4.746	1.424	1.710	1.991	2.279	2.558	2.848	3.135	1.424
128 dm	4.804	1.441	1.727	2.018	2.304	2.594	2.880	3.168	1.441
129 dm	4.858	1.455	1.748	2.042	2.325	2.620	2.914	3.206	1.455
130 dm	4.909	1.478	1.766	2.064	2.356	2.656	2.952	3.242	1.478
131 dm	4.965	1.490	1.788	2.087	2.382	2.681	2.978	3.275	1.490
132 dm	5.020	1.506	1.808	2.108	2.411	2.713	3.012	3.314	1.506
133 dm	5.076	1.522	1.827	2.132	2.436	2.738	3.041	3.349	1.522
134 dm	5.129	1.539	1.845	2.151	2.466	2.773	3.079	3.385	1.539
135 dm	5.184	1.558	1.870	2.178	2.490	2.799	3.113	3.421	1.558
136 dm	5.238	1.573	1.883	2.203	2.515	2.828	3.142	3.460	1.573
137 dm	5.292	1.590	1.902	2.225	2.539	2.857	3.175	3.490	1.590
138 dm	5.347	1.606	1.924	2.245	2.567	2.890	3.208	3.529	1.606
139 dm	5.401	1.621	1.951	2.269	2.593	2.916	3.242	3.566	1.621
140 dm	5.458	1.638	1.968	2.294	2.617	2.952	3.274	3.601	1.638
141 dm	5.518	1.656	1.988	2.320	2.647	2.978	3.305	3.637	1.656
142 dm	5.573	1.671	2.007	2.341	2.674	3.008	3.345	3.680	1.671
143 dm	5.629	1.689	2.028	2.364	2.700	3.039	3.376	3.717	1.689
144 dm	5.687	1.709	2.046	2.389	2.727	3.068	3.411	3.750	1.709
145 dm	5.741	1.725	2.067	2.411	2.755	3.099	3.447	3.789	1.725
146 dm	5.797	1.739	2.087	2.436	2.783	3.129	3.476	3.828	1.739
147 dm	5.856	1.756	2.108	2.459	2.810	3.159	3.513	3.861	1.756
148 dm	5.911	1.773	2.130	2.482	2.836	3.190	3.546	3.901	1.773
149 dm	5.965	1.794	2.149	2.505	2.864	3.228	3.581	3.940	1.794
150 dm	6.023	1.808	2.168	2.531	2.891	3.251	3.613	3.971	1.808
151 dm	6.083	1.827	2.189	2.554	2.916	3.284	3.651	4.011	1.827
152 dm	6.140	1.840	2.209	2.577	2.949	3.314	3.683	4.049	1.840
153 dm	6.194	1.861	2.229	2.600	2.974	3.347	3.717	4.087	1.861
154 dm	6.250	1.875	2.254	2.627	3.001	3.373	3.747	4.125	1.875
155 dm	6.307	1.896	2.272	2.647	3.026	3.406	3.781	4.160	1.896
156 dm	6.366	1.909	2.293	2.674	3.057	3.435	3.817	4.200	1.909
157 dm	6.419	1.928	2.308	2.698	3.080	3.469	3.852	4.234	1.928
158 dm	6.478	1.942	2.331	2.724	3.107	3.498	3.887	4.276	1.942

159 dm	6.534	1.961	2.351	2.746	3.135	3.527	3.919	4.312	1.961
160 dm	6.590	1.975	2.375	2.766	3.159	3.557	3.954	4.348	1.975
161 dm	6.647	1.996	2.392	2.789	3.190	3.590	3.986	4.386	1.996
162 dm	6.704	2.012	2.415	2.816	3.217	3.620	4.021	4.427	2.012
163 dm	6.762	2.028	2.434	2.837	3.244	3.652	4.056	4.462	2.028
164 dm	6.818	2.044	2.455	2.864	3.269	3.683	4.088	4.499	2.044
165 dm	6.871	2.064	2.473	2.888	3.295	3.715	4.121	4.535	2.064
166 dm	6.932	2.078	2.497	2.911	3.324	3.739	4.157	4.574	2.078
167 dm	6.987	2.094	2.515	2.934	3.354	3.774	4.194	4.610	2.094
168 dm	7.041	2.112	2.532	2.956	3.384	3.801	4.223	4.647	2.112
169 dm	7.100	2.132	2.556	2.980	3.406	3.835	4.257	4.686	2.132
170 dm	7.156	2.149	2.577	3.008	3.433	3.861	4.294	4.719	2.149
171 dm	7.211	2.164	2.595	3.030	3.462	3.896	4.327	4.761	2.164
172 dm	7.271	2.181	2.617	3.057	3.486	3.924	4.360	4.795	2.181
173 dm	7.325	2.199	2.639	3.079	3.515	3.954	4.394	4.834	2.199
174 dm	7.383	2.215	2.658	3.099	3.544	3.986	4.431	4.872	2.215
175 dm	7.438	2.231	2.676	3.123	3.567	4.017	4.463	4.909	2.231
176 dm	7.495	2.247	2.698	3.148	3.595	4.047	4.494	4.948	2.247
177 dm	7.552	2.268	2.721	3.170	3.624	4.077	4.530	4.980	2.268
178 dm	7.607	2.283	2.738	3.197	3.652	4.108	4.567	5.022	2.283
179 dm	7.666	2.296	2.761	3.220	3.680	4.138	4.600	5.057	2.296
180 dm	7.723	2.320	2.782	3.244	3.706	4.169	4.632	5.098	2.320
181 dm	7.778	2.335	2.799	3.266	3.729	4.200	4.665	5.131	2.335
182 dm	7.835	2.350	2.821	3.289	3.757	4.229	4.697	5.168	2.350
183 dm	7.893	2.365	2.842	3.314	3.782	4.263	4.735	5.205	2.365
184 dm	7.947	2.382	2.863	3.343	3.814	4.291	4.768	5.245	2.382
185 dm	8.003	2.403	2.880	3.364	3.838	4.323	4.802	5.282	2.403
186 dm	8.063	2.419	2.904	3.385	3.865	4.350	4.834	5.319	2.419
187 dm	8.118	2.436	2.924	3.411	3.896	4.381	4.872	5.355	2.436
188 dm	8.175	2.450	2.941	3.433	3.924	4.412	4.904	5.397	2.450
189 dm	8.230	2.470	2.963	3.455	3.949	4.445	4.935	5.431	2.470
190 dm	8.285	2.484	2.982	3.482	3.971	4.472	4.969	5.466	2.484
191 dm	8.342	2.503	3.004	3.504	4.004	4.506	5.004	5.502	2.503
192 dm	8.400	2.519	3.019	3.527	4.032	4.535	5.038	5.543	2.519
193 dm	8.455	2.536	3.041	3.550	4.056	4.569	5.071	5.577	2.536
194 dm	8.515	2.554	3.061	3.575	4.087	4.596	5.108	5.617	2.554
195 dm	8.568	2.573	3.085	3.599	4.110	4.629	5.140	5.651	2.573
196 dm	8.625	2.587	3.102	3.624	4.138	4.657	5.174	5.690	2.587
197 dm	8.684	2.607	3.124	3.648	4.167	4.688	5.206	5.730	2.607
198 dm	8.739	2.620	3.144	3.672	4.194	4.719	5.244	5.766	2.620
199 dm	8.797	2.640	3.166	3.697	4.221	4.749	5.277	5.803	2.640
200 dm	8.851	2.656	3.187	3.717	4.243	4.778	5.309	5.845	2.656
voor elke dm meer	56	18	20	26	28	30	35	36	18

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de  
kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Tarieftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Den Helder

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Amsterdam-IJmond

Zeehavengebied: Den-Helder

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	165	53	58	72	81	90	102	109	53
26 dm	175	54	66	75	83	95	103	118	54
27 dm	183	56	67	79	89	102	109	120	56
28 dm	193	58	72	83	94	103	118	128	58
29 dm	202	62	74	87	97	109	120	132	62
30 dm	214	66	79	90	102	114	128	138	66
31 dm	219	67	81	94	103	118	130	144	67
32 dm	231	72	83	97	109	128	137	153	72
33 dm	239	74	87	102	114	129	144	156	74
34 dm	248	74	90	103	118	131	151	167	74
35 dm	257	75	94	105	126	137	154	169	75
36 dm	267	82	97	114	129	145	159	176	82
37 dm	281	87	102	118	136	153	169	187	87
38 dm	292	90	105	128	144	159	176	196	90
39 dm	308	94	109	129	145	169	187	201	94
40 dm	323	97	117	136	154	174	193	212	97
41 dm	339	100	123	139	161	183	201	222	100
42 dm	361	105	129	151	170	194	216	238	105
43 dm	384	115	137	157	183	208	227	254	115
44 dm	404	123	143	168	194	217	242	261	123
45 dm	427	126	152	180	201	227	254	280	126
46 dm	457	137	167	193	222	245	274	300	137
47 dm	489	147	176	208	235	261	292	324	147
48 dm	524	156	188	222	252	281	313	346	156
49 dm	558	167	198	232	261	299	332	364	167
50 dm	591	176	211	245	280	316	350	387	176
51 dm	629	188	223	261	299	338	375	411	188
52 dm	673	201	241	280	323	357	399	442	201
53 dm	717	216	254	298	342	386	428	470	216
54 dm	757	226	273	317	361	406	453	499	226
55 dm	801	241	286	333	382	429	480	525	241
56 dm	853	254	305	355	406	454	506	560	254

57 dm	903	271	324	375	429	484	538	594	271
58 dm	955	286	342	398	453	511	567	624	286
59 dm	1.001	299	357	418	480	538	600	656	299
60 dm	1.056	313	375	440	500	565	626	693	313
61 dm	1.106	331	393	461	526	594	656	724	331
62 dm	1.155	343	411	482	552	621	687	758	343
63 dm	1.208	357	429	502	573	646	717	791	357
64 dm	1.254	375	447	522	600	676	748	823	375
65 dm	1.309	387	465	541	622	700	778	856	387
66 dm	1.356	404	484	565	646	726	807	890	404
67 dm	1.408	421	502	587	671	757	839	920	421
68 dm	1.459	436	520	606	695	782	866	955	436
69 dm	1.508	453	538	626	717	807	895	986	453
70 dm	1.560	464	558	651	741	835	930	1.019	464
71 dm	1.579	466	559	652	741	839	930	1.025	466
72 dm	1.633	482	578	673	767	869	962	1.056	482
73 dm	1.681	495	594	695	792	889	991	1.089	495
74 dm	1.732	511	615	713	816	920	1.019	1.123	511
75 dm	1.786	525	631	736	841	948	1.050	1.157	525
76 dm	1.835	541	648	757	869	975	1.085	1.192	541
77 dm	1.889	557	662	780	886	999	1.108	1.222	557
78 dm	1.938	573	687	798	913	1.025	1.143	1.255	573
79 dm	1.990	587	701	818	937	1.055	1.173	1.287	587
80 dm	2.043	602	721	842	962	1.085	1.202	1.322	602
81 dm	2.081	605	724	842	968	1.089	1.209	1.327	605
82 dm	2.135	623	742	870	992	1.113	1.239	1.362	623
83 dm	2.185	631	761	886	1.014	1.137	1.267	1.392	631
84 dm	2.234	646	778	909	1.041	1.168	1.298	1.427	646
85 dm	2.285	665	797	930	1.064	1.194	1.326	1.463	665
86 dm	2.339	683	818	950	1.088	1.224	1.356	1.494	683
87 dm	2.387	695	830	971	1.108	1.246	1.386	1.523	695
88 dm	2.439	710	850	992	1.132	1.279	1.415	1.559	710
89 dm	2.492	722	870	1.014	1.155	1.299	1.446	1.592	722
90 dm	2.542	741	885	1.033	1.177	1.326	1.475	1.622	741
91 dm	2.578	748	896	1.047	1.196	1.344	1.496	1.648	748
92 dm	2.632	762	914	1.068	1.221	1.373	1.526	1.678	762
93 dm	2.680	777	935	1.089	1.244	1.399	1.558	1.709	777
94 dm	2.732	795	952	1.108	1.268	1.427	1.583	1.740	795
95 dm	2.782	808	968	1.129	1.287	1.454	1.612	1.777	808
96 dm	2.832	821	985	1.150	1.312	1.479	1.643	1.808	821
97 dm	2.884	836	999	1.170	1.338	1.505	1.672	1.839	836
98 dm	2.937	851	1.022	1.192	1.360	1.534	1.701	1.873	851
99 dm	2.988	866	1.038	1.209	1.386	1.559	1.730	1.904	866
100 dm	3.037	881	1.058	1.233	1.406	1.583	1.758	1.937	881
101 dm	3.071	881	1.060	1.234	1.415	1.587	1.765	1.938	881
102 dm	3.123	898	1.077	1.253	1.437	1.615	1.794	1.974	898
103 dm	3.172	913	1.092	1.278	1.458	1.642	1.824	2.007	913

104 dm	3.221	925	1.112	1.294	1.482	1.665	1.851	2.041	925
105 dm	3.277	938	1.127	1.317	1.504	1.693	1.878	2.069	938
106 dm	3.323	955	1.145	1.340	1.527	1.721	1.912	2.102	955
107 dm	3.372	971	1.162	1.356	1.552	1.746	1.937	2.131	971
108 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
109 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
110 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
111 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
112 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
113 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
114 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
115 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
116 dm	3.380	995	1.193	1.392	1.611	1.808	2.004	2.208	1.006
117 dm	3.456	1.038	1.245	1.453	1.660	1.867	2.073	2.283	1.038
118 dm	3.504	1.055	1.262	1.473	1.681	1.890	2.102	2.315	1.055
119 dm	3.546	1.067	1.278	1.490	1.701	1.914	2.130	2.340	1.067
120 dm	3.592	1.079	1.295	1.510	1.723	1.938	2.156	2.371	1.079
121 dm	3.635	1.091	1.309	1.526	1.746	1.964	2.182	2.400	1.091
122 dm	3.680	1.105	1.323	1.546	1.768	1.989	2.209	2.432	1.105
123 dm	3.729	1.116	1.341	1.564	1.790	2.013	2.237	2.459	1.116
124 dm	3.770	1.131	1.356	1.583	1.813	2.035	2.263	2.492	1.131
125 dm	3.817	1.145	1.373	1.604	1.831	2.061	2.291	2.518	1.145
126 dm	3.861	1.162	1.389	1.624	1.853	2.085	2.318	2.549	1.162
127 dm	3.905	1.173	1.408	1.639	1.875	2.107	2.344	2.581	1.173
128 dm	3.954	1.186	1.422	1.663	1.896	2.135	2.371	2.607	1.186
129 dm	3.999	1.197	1.439	1.681	1.915	2.157	2.398	2.638	1.197
130 dm	4.040	1.216	1.455	1.699	1.938	2.186	2.429	2.670	1.216
131 dm	4.088	1.226	1.473	1.718	1.960	2.206	2.452	2.696	1.226
132 dm	4.132	1.239	1.487	1.735	1.984	2.234	2.479	2.728	1.239
133 dm	4.176	1.252	1.503	1.753	2.005	2.256	2.503	2.756	1.252
134 dm	4.220	1.266	1.520	1.772	2.029	2.283	2.534	2.786	1.266
135 dm	4.266	1.283	1.540	1.794	2.048	2.303	2.561	2.816	1.283
136 dm	4.314	1.295	1.551	1.813	2.071	2.327	2.586	2.847	1.295
137 dm	4.357	1.308	1.565	1.831	2.089	2.351	2.613	2.872	1.308
138 dm	4.402	1.323	1.583	1.848	2.113	2.378	2.641	2.905	1.323
139 dm	4.446	1.333	1.604	1.867	2.133	2.400	2.670	2.936	1.333
140 dm	4.494	1.347	1.620	1.889	2.156	2.429	2.694	2.964	1.347
141 dm	4.541	1.363	1.635	1.908	2.178	2.452	2.722	2.996	1.363
142 dm	4.586	1.374	1.653	1.927	2.201	2.475	2.753	3.028	1.374
143 dm	4.633	1.389	1.671	1.947	2.222	2.501	2.777	3.059	1.389
144 dm	4.679	1.407	1.685	1.967	2.245	2.526	2.807	3.086	1.407
145 dm	4.724	1.420	1.701	1.984	2.268	2.550	2.836	3.120	1.420
146 dm	4.773	1.432	1.718	2.005	2.291	2.576	2.864	3.150	1.432
147 dm	4.820	1.446	1.735	2.024	2.315	2.601	2.891	3.178	1.446
148 dm	4.866	1.460	1.753	2.043	2.333	2.627	2.918	3.212	1.460
149 dm	4.909	1.476	1.768	2.063	2.357	2.656	2.947	3.242	1.476
150 dm	4.957	1.487	1.785	2.084	2.381	2.675	2.976	3.269	1.487



151 dm	5.006	1.503	1.802	2.102	2.400	2.704	3.004	3.300	1.503
152 dm	5.054	1.515	1.819	2.120	2.428	2.728	3.029	3.331	1.515
153 dm	5.100	1.533	1.834	2.140	2.448	2.755	3.059	3.366	1.533
154 dm	5.146	1.543	1.853	2.161	2.471	2.775	3.084	3.395	1.543
155 dm	5.190	1.560	1.871	2.178	2.492	2.804	3.113	3.425	1.560
156 dm	5.240	1.572	1.888	2.201	2.516	2.828	3.142	3.455	1.572
157 dm	5.285	1.587	1.900	2.219	2.535	2.855	3.171	3.486	1.587
158 dm	5.330	1.598	1.918	2.241	2.558	2.879	3.199	3.521	1.598
159 dm	5.379	1.612	1.935	2.261	2.581	2.904	3.228	3.549	1.612
160 dm	5.426	1.625	1.953	2.277	2.601	2.928	3.255	3.581	1.625
161 dm	5.472	1.643	1.969	2.297	2.627	2.955	3.280	3.610	1.643
162 dm	5.518	1.656	1.987	2.318	2.648	2.980	3.309	3.643	1.656
163 dm	5.565	1.671	2.004	2.336	2.670	3.006	3.340	3.671	1.671
164 dm	5.612	1.681	2.020	2.357	2.691	3.029	3.367	3.704	1.681
165 dm	5.656	1.699	2.035	2.376	2.712	3.058	3.392	3.733	1.699
166 dm	5.707	1.711	2.056	2.397	2.738	3.079	3.420	3.766	1.711
167 dm	5.751	1.723	2.071	2.415	2.760	3.107	3.452	3.794	1.723
168 dm	5.797	1.737	2.085	2.434	2.784	3.130	3.477	3.826	1.737
169 dm	5.844	1.753	2.104	2.454	2.804	3.156	3.506	3.859	1.753
170 dm	5.892	1.768	2.120	2.475	2.826	3.178	3.533	3.885	1.768
171 dm	5.938	1.782	2.137	2.493	2.848	3.208	3.562	3.918	1.782
172 dm	5.984	1.795	2.156	2.516	2.871	3.232	3.590	3.947	1.795
173 dm	6.028	1.811	2.172	2.534	2.893	3.255	3.619	3.980	1.811
174 dm	6.077	1.824	2.189	2.550	2.916	3.280	3.647	4.011	1.824
175 dm	6.122	1.837	2.202	2.570	2.936	3.307	3.672	4.040	1.837
176 dm	6.169	1.849	2.220	2.591	2.958	3.330	3.698	4.072	1.849
177 dm	6.215	1.866	2.239	2.611	2.983	3.357	3.729	4.101	1.866
178 dm	6.262	1.877	2.256	2.631	3.006	3.383	3.760	4.134	1.877
179 dm	6.310	1.890	2.273	2.651	3.028	3.407	3.785	4.163	1.890
180 dm	6.356	1.908	2.289	2.670	3.049	3.431	3.810	4.196	1.908
181 dm	6.403	1.922	2.303	2.688	3.071	3.455	3.840	4.224	1.922
182 dm	6.451	1.934	2.322	2.708	3.093	3.481	3.866	4.254	1.934
183 dm	6.496	1.948	2.340	2.728	3.114	3.510	3.897	4.283	1.948
184 dm	6.542	1.960	2.356	2.752	3.138	3.532	3.923	4.319	1.960
185 dm	6.588	1.977	2.371	2.768	3.159	3.556	3.953	4.348	1.977
186 dm	6.636	1.990	2.390	2.786	3.181	3.582	3.980	4.379	1.990
187 dm	6.682	2.005	2.406	2.807	3.208	3.607	4.011	4.408	2.005
188 dm	6.727	2.019	2.420	2.826	3.231	3.632	4.035	4.443	2.019
189 dm	6.774	2.034	2.439	2.844	3.252	3.658	4.061	4.471	2.034
190 dm	6.820	2.045	2.455	2.866	3.269	3.680	4.090	4.500	2.045
191 dm	6.866	2.061	2.472	2.884	3.296	3.709	4.119	4.531	2.061
192 dm	6.915	2.073	2.485	2.904	3.319	3.733	4.148	4.562	2.073
193 dm	6.960	2.088	2.503	2.922	3.340	3.761	4.174	4.590	2.088
194 dm	7.010	2.102	2.520	2.942	3.366	3.782	4.206	4.624	2.102
195 dm	7.053	2.117	2.539	2.961	3.385	3.809	4.232	4.652	2.117
196 dm	7.100	2.130	2.552	2.983	3.407	3.834	4.259	4.685	2.130
197 dm	7.148	2.146	2.572	3.002	3.430	3.860	4.285	4.716	2.146

198 dm	7.192	2.157	2.588	3.022	3.453	3.884	4.316	4.745	2.157
199 dm	7.239	2.172	2.606	3.042	3.475	3.907	4.344	4.776	2.172
200 dm	7.286	2.186	2.624	3.059	3.494	3.932	4.369	4.811	2.186
voor elke dm meer	46	15	17	22	23	26	28	30	15

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
 Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de  
 kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Tarijftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Amsterdam-IJmond

Zeehavengebied: Amsterdam-IJmond

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	169	55	61	73	82	92	105	111	55
26 dm	183	56	68	78	85	98	107	122	56
27 dm	190	59	69	80	91	105	111	123	59
28 dm	198	61	73	85	97	107	122	132	61
29 dm	208	64	76	90	100	111	123	135	64
30 dm	219	68	80	92	105	117	132	143	68
31 dm	225	69	82	97	107	122	133	149	69
32 dm	237	73	85	100	111	131	141	157	73
33 dm	246	76	90	105	117	132	148	161	76
34 dm	256	76	92	107	122	134	154	170	76
35 dm	264	78	97	109	130	141	158	175	78
36 dm	275	84	100	117	132	150	164	184	84
37 dm	291	90	105	122	140	157	175	192	90
38 dm	302	92	109	131	148	164	184	201	92
39 dm	316	97	111	132	150	173	191	207	97
40 dm	331	100	121	140	158	182	198	218	100
41 dm	348	102	126	144	167	190	207	228	102
42 dm	370	109	132	155	176	199	222	245	109
43 dm	396	118	141	162	190	213	233	261	118
44 dm	416	126	147	171	199	223	249	270	126
45 dm	437	130	156	187	207	233	261	289	130
46 dm	470	141	170	198	228	251	281	309	141
47 dm	504	151	184	213	241	270	302	332	151
48 dm	540	161	193	228	258	291	322	355	161
49 dm	572	170	204	238	270	308	342	372	170
50 dm	609	184	216	251	289	324	359	398	184
51 dm	649	193	229	270	308	347	389	424	193
52 dm	691	207	249	289	331	368	413	455	207
53 dm	738	221	261	307	351	397	439	484	221
54 dm	778	231	280	325	370	418	465	512	231
55 dm	825	249	295	343	393	440	494	542	249
56 dm	878	261	313	365	418	467	521	575	261
57 dm	929	279	332	389	440	499	553	612	279

58 dm	982	295	351	411	466	527	582	642	295
59 dm	1.033	308	366	431	494	553	617	675	308
60 dm	1.086	322	389	453	513	579	645	712	322
61 dm	1.137	341	405	474	542	612	675	745	341
62 dm	1.188	352	424	497	568	638	707	779	352
63 dm	1.243	368	440	516	591	666	738	814	368
64 dm	1.291	389	459	537	617	693	771	846	389
65 dm	1.349	399	478	557	639	720	801	882	399
66 dm	1.396	416	499	580	666	748	830	917	416
67 dm	1.448	432	516	605	690	778	864	946	432
68 dm	1.502	450	535	624	714	805	891	981	450
69 dm	1.553	465	553	645	738	830	922	1.015	465
70 dm	1.604	476	572	670	763	859	957	1.048	476
71 dm	1.625	479	574	672	763	864	957	1.055	479
72 dm	1.681	497	594	691	789	893	990	1.087	497
73 dm	1.731	510	613	714	815	915	1.019	1.120	510
74 dm	1.783	526	632	734	839	946	1.049	1.156	526
75 dm	1.837	542	651	757	865	974	1.081	1.191	542
76 dm	1.890	556	667	778	893	1.003	1.116	1.227	556
77 dm	1.943	571	682	804	914	1.030	1.142	1.258	571
78 dm	1.997	591	707	821	939	1.055	1.176	1.293	591
79 dm	2.049	605	722	840	965	1.085	1.205	1.323	605
80 dm	2.102	620	742	866	990	1.116	1.237	1.361	620
81 dm	2.142	622	745	867	994	1.120	1.244	1.366	622
82 dm	2.197	640	765	894	1.021	1.147	1.274	1.400	640
83 dm	2.249	651	782	914	1.043	1.172	1.304	1.434	651
84 dm	2.298	666	801	936	1.072	1.201	1.333	1.469	666
85 dm	2.352	684	820	957	1.094	1.229	1.364	1.506	684
86 dm	2.407	703	840	977	1.119	1.260	1.395	1.537	703
87 dm	2.458	714	854	998	1.140	1.283	1.427	1.567	714
88 dm	2.509	731	875	1.021	1.166	1.315	1.455	1.602	731
89 dm	2.563	743	894	1.043	1.188	1.336	1.488	1.638	743
90 dm	2.617	763	912	1.061	1.212	1.364	1.516	1.669	763
91 dm	2.654	771	923	1.077	1.231	1.383	1.539	1.695	771
92 dm	2.708	783	941	1.098	1.257	1.413	1.572	1.728	783
93 dm	2.760	800	962	1.120	1.280	1.440	1.601	1.757	800
94 dm	2.812	817	979	1.140	1.306	1.469	1.630	1.792	817
95 dm	2.862	833	994	1.163	1.324	1.497	1.659	1.830	833
96 dm	2.915	844	1.014	1.185	1.352	1.522	1.690	1.860	844
97 dm	2.969	861	1.030	1.203	1.377	1.549	1.719	1.893	861
98 dm	3.023	876	1.052	1.227	1.398	1.578	1.750	1.928	876
99 dm	3.076	891	1.069	1.244	1.426	1.603	1.781	1.958	891
100 dm	3.125	906	1.089	1.270	1.446	1.630	1.810	1.996	906
101 dm	3.161	906	1.090	1.271	1.455	1.634	1.816	1.997	906
102 dm	3.213	925	1.108	1.290	1.478	1.661	1.846	2.032	925
103 dm	3.263	939	1.124	1.314	1.501	1.688	1.876	2.064	939
104 dm	3.315	952	1.146	1.331	1.526	1.713	1.906	2.099	952
105 dm	3.371	966	1.161	1.355	1.547	1.741	1.935	2.129	966

106 dm	3.420	981	1.178	1.379	1.574	1.771	1.967	2.162	981
107 dm	3.469	998	1.194	1.395	1.596	1.797	1.996	2.194	998
108 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
109 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
110 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
111 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
112 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
113 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
114 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
115 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
116 dm	3.478	1.024	1.228	1.434	1.657	1.860	2.062	2.273	1.036
117 dm	3.558	1.069	1.281	1.496	1.709	1.922	2.134	2.350	1.069
118 dm	3.605	1.085	1.299	1.514	1.731	1.945	2.163	2.382	1.085
119 dm	3.649	1.097	1.314	1.534	1.750	1.970	2.192	2.408	1.097
120 dm	3.698	1.111	1.331	1.554	1.775	1.997	2.217	2.439	1.111
121 dm	3.742	1.122	1.348	1.572	1.797	2.021	2.246	2.471	1.122
122 dm	3.789	1.136	1.361	1.592	1.819	2.047	2.274	2.503	1.136
123 dm	3.839	1.150	1.381	1.609	1.843	2.070	2.302	2.532	1.150
124 dm	3.879	1.164	1.396	1.630	1.865	2.093	2.329	2.563	1.164
125 dm	3.929	1.178	1.413	1.651	1.886	2.122	2.357	2.591	1.178
126 dm	3.973	1.194	1.430	1.672	1.909	2.146	2.386	2.623	1.194
127 dm	4.019	1.205	1.448	1.687	1.930	2.168	2.412	2.656	1.205
128 dm	4.069	1.221	1.463	1.711	1.951	2.197	2.439	2.683	1.221
129 dm	4.115	1.233	1.481	1.731	1.971	2.219	2.469	2.714	1.233
130 dm	4.160	1.251	1.498	1.747	1.997	2.250	2.500	2.747	1.251
131 dm	4.206	1.263	1.514	1.769	2.017	2.270	2.523	2.775	1.263
132 dm	4.254	1.274	1.532	1.786	2.043	2.298	2.553	2.808	1.274
133 dm	4.298	1.289	1.546	1.805	2.063	2.321	2.576	2.835	1.289
134 dm	4.343	1.303	1.564	1.822	2.088	2.350	2.608	2.868	1.303
135 dm	4.392	1.320	1.585	1.846	2.110	2.370	2.636	2.898	1.320
136 dm	4.437	1.331	1.595	1.865	2.131	2.396	2.662	2.931	1.331
137 dm	4.484	1.347	1.611	1.886	2.152	2.421	2.689	2.956	1.347
138 dm	4.530	1.361	1.630	1.903	2.175	2.447	2.717	2.989	1.361
139 dm	4.575	1.374	1.651	1.922	2.196	2.471	2.747	3.021	1.374
140 dm	4.625	1.387	1.667	1.943	2.217	2.500	2.773	3.051	1.387
141 dm	4.674	1.401	1.684	1.963	2.241	2.523	2.800	3.083	1.401
142 dm	4.720	1.417	1.701	1.981	2.266	2.548	2.831	3.118	1.417
143 dm	4.768	1.430	1.717	2.004	2.287	2.574	2.858	3.147	1.430
144 dm	4.817	1.447	1.734	2.024	2.311	2.598	2.889	3.177	1.447
145 dm	4.862	1.461	1.750	2.043	2.334	2.624	2.918	3.210	1.461
146 dm	4.911	1.474	1.769	2.063	2.357	2.651	2.945	3.241	1.474
147 dm	4.960	1.488	1.786	2.082	2.382	2.678	2.976	3.270	1.488
148 dm	5.008	1.503	1.804	2.102	2.402	2.702	3.004	3.305	1.503
149 dm	5.053	1.518	1.819	2.123	2.427	2.734	3.033	3.337	1.518
150 dm	5.103	1.532	1.836	2.144	2.448	2.753	3.061	3.364	1.532
151 dm	5.153	1.546	1.855	2.163	2.471	2.783	3.092	3.397	1.546
152 dm	5.199	1.559	1.871	2.181	2.499	2.808	3.119	3.431	1.559
153 dm	5.248	1.577	1.889	2.203	2.518	2.834	3.147	3.463	1.577

154 dm	5.296	1.588	1.909	2.225	2.543	2.856	3.176	3.495	1.588
155 dm	5.342	1.604	1.925	2.241	2.563	2.886	3.204	3.524	1.604
156 dm	5.392	1.617	1.942	2.266	2.589	2.911	3.234	3.557	1.617
157 dm	5.440	1.634	1.955	2.284	2.609	2.939	3.262	3.588	1.634
158 dm	5.488	1.645	1.975	2.306	2.633	2.964	3.293	3.623	1.645
159 dm	5.535	1.659	1.993	2.327	2.656	2.988	3.321	3.652	1.659
160 dm	5.583	1.673	2.011	2.344	2.678	3.014	3.350	3.682	1.673
161 dm	5.631	1.690	2.025	2.362	2.702	3.041	3.376	3.716	1.690
162 dm	5.679	1.704	2.046	2.386	2.724	3.066	3.406	3.749	1.704
163 dm	5.726	1.717	2.062	2.404	2.748	3.093	3.438	3.779	1.717
164 dm	5.776	1.732	2.078	2.427	2.770	3.119	3.464	3.811	1.732
165 dm	5.821	1.747	2.093	2.444	2.791	3.146	3.492	3.842	1.747
166 dm	5.872	1.761	2.117	2.467	2.818	3.170	3.521	3.876	1.761
167 dm	5.919	1.775	2.131	2.484	2.839	3.197	3.553	3.905	1.775
168 dm	5.965	1.789	2.146	2.505	2.866	3.221	3.578	3.937	1.789
169 dm	6.015	1.805	2.165	2.526	2.886	3.248	3.608	3.970	1.805
170 dm	6.063	1.819	2.181	2.548	2.908	3.270	3.637	3.998	1.819
171 dm	6.111	1.834	2.199	2.565	2.932	3.300	3.665	4.032	1.834
172 dm	6.159	1.847	2.217	2.589	2.955	3.325	3.695	4.062	1.847
173 dm	6.204	1.863	2.235	2.607	2.977	3.351	3.723	4.096	1.863
174 dm	6.253	1.876	2.253	2.624	3.000	3.376	3.753	4.127	1.876
175 dm	6.301	1.891	2.268	2.645	3.022	3.403	3.780	4.160	1.891
176 dm	6.349	1.904	2.285	2.668	3.045	3.430	3.806	4.190	1.904
177 dm	6.396	1.921	2.304	2.686	3.070	3.454	3.839	4.219	1.921
178 dm	6.444	1.934	2.321	2.707	3.093	3.480	3.869	4.256	1.934
179 dm	6.493	1.945	2.337	2.728	3.118	3.506	3.896	4.284	1.945
180 dm	6.542	1.963	2.357	2.748	3.138	3.531	3.923	4.319	1.963
181 dm	6.588	1.977	2.370	2.767	3.160	3.557	3.952	4.345	1.977
182 dm	6.639	1.991	2.390	2.786	3.183	3.583	3.979	4.378	1.991
183 dm	6.686	2.005	2.408	2.808	3.205	3.611	4.011	4.409	2.005
184 dm	6.733	2.017	2.426	2.830	3.231	3.635	4.038	4.442	2.017
185 dm	6.779	2.035	2.439	2.849	3.251	3.661	4.068	4.475	2.035
186 dm	6.831	2.049	2.460	2.868	3.274	3.685	4.096	4.506	2.049
187 dm	6.877	2.063	2.476	2.889	3.300	3.712	4.127	4.537	2.063
188 dm	6.922	2.076	2.490	2.908	3.324	3.738	4.153	4.572	2.076
189 dm	6.971	2.092	2.509	2.927	3.346	3.765	4.180	4.601	2.092
190 dm	7.018	2.104	2.527	2.948	3.364	3.788	4.209	4.631	2.104
191 dm	7.066	2.122	2.544	2.969	3.392	3.817	4.238	4.664	2.122
192 dm	7.116	2.134	2.560	2.988	3.414	3.842	4.268	4.695	2.134
193 dm	7.163	2.150	2.576	3.007	3.438	3.870	4.295	4.725	2.150
194 dm	7.214	2.163	2.593	3.029	3.463	3.893	4.327	4.758	2.163
195 dm	7.259	2.179	2.613	3.048	3.482	3.921	4.356	4.788	2.179
196 dm	7.306	2.192	2.626	3.070	3.506	3.946	4.383	4.821	2.192
197 dm	7.356	2.209	2.647	3.090	3.530	3.972	4.410	4.852	2.209
198 dm	7.402	2.219	2.665	3.109	3.555	3.997	4.440	4.884	2.219
199 dm	7.451	2.236	2.682	3.131	3.575	4.021	4.471	4.915	2.236
200 dm	7.499	2.250	2.699	3.147	3.595	4.048	4.496	4.951	2.250
voor elke	48	14	16	22	23	27	30	31	14

dm meer

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Tarieftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Rotterdam-Rijnmond

Zeehavengebied: Rotterdam-Rijnmond

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	163	53	57	69	79	89	101	106	53
26 dm	173	54	65	74	81	93	103	116	54
27 dm	179	55	65	76	88	101	106	117	55
28 dm	189	57	69	81	92	103	116	126	57
29 dm	198	60	73	87	95	106	117	129	60
30 dm	209	65	76	89	101	112	126	137	65
31 dm	215	65	79	92	103	116	127	142	65
32 dm	227	69	81	95	106	125	135	150	69
33 dm	236	73	87	101	112	127	141	154	73
34 dm	245	73	89	103	116	128	147	164	73
35 dm	252	74	92	104	124	135	152	167	74
36 dm	262	80	95	112	127	142	158	174	80
37 dm	277	87	101	116	134	150	167	183	87
38 dm	289	89	104	125	141	158	174	192	89
39 dm	301	92	106	127	142	166	182	197	92
40 dm	315	95	116	134	152	172	189	207	95
41 dm	333	99	121	138	161	179	197	220	99
42 dm	353	104	127	148	168	190	213	234	104
43 dm	377	114	135	156	179	202	224	248	114
44 dm	398	121	140	164	190	213	239	258	121
45 dm	419	124	149	176	197	224	248	276	124
46 dm	449	135	164	189	220	241	270	297	135
47 dm	480	143	174	202	231	258	289	316	143
48 dm	516	154	184	220	246	277	308	340	154
49 dm	548	164	194	228	258	296	326	357	164
50 dm	582	174	205	241	276	309	344	380	174
51 dm	619	184	221	258	296	331	370	405	184
52 dm	661	197	238	276	315	351	395	434	197
53 dm	706	211	248	295	335	379	419	463	211
54 dm	744	223	268	310	353	400	444	489	223
55 dm	787	238	281	327	375	420	471	517	238
56 dm	839	248	298	349	400	446	498	551	248



57 dm	888	267	316	370	420	476	529	584	267
58 dm	941	281	335	394	445	503	556	613	281
59 dm	986	296	350	413	471	529	588	645	296
60 dm	1.038	308	370	431	490	554	615	680	308
61 dm	1.087	325	386	453	518	584	645	712	325
62 dm	1.135	336	405	474	542	609	675	745	336
63 dm	1.186	351	420	493	564	637	706	777	351
64 dm	1.232	370	438	514	588	663	736	809	370
65 dm	1.287	381	457	533	610	687	764	843	381
66 dm	1.333	398	476	555	637	714	793	874	398
67 dm	1.385	414	493	577	661	744	825	904	414
68 dm	1.435	429	510	596	682	769	851	940	429
69 dm	1.485	444	529	615	706	793	881	971	444
70 dm	1.533	455	548	640	729	820	914	1.002	455
71 dm	1.553	458	550	642	729	825	914	1.009	458
72 dm	1.606	474	566	661	756	854	947	1.038	474
73 dm	1.652	486	585	682	778	872	974	1.071	486
74 dm	1.702	502	605	701	802	904	1.003	1.104	502
75 dm	1.754	517	621	722	827	930	1.033	1.139	517
76 dm	1.805	532	637	744	854	958	1.065	1.172	532
77 dm	1.856	547	652	767	871	983	1.090	1.202	547
78 dm	1.906	564	675	783	897	1.009	1.124	1.235	564
79 dm	1.957	577	689	803	920	1.037	1.152	1.264	577
80 dm	2.008	591	710	828	947	1.065	1.181	1.300	591
81 dm	2.045	594	712	830	951	1.071	1.189	1.305	594
82 dm	2.099	611	731	855	975	1.095	1.217	1.338	611
83 dm	2.148	621	747	871	996	1.121	1.247	1.371	621
84 dm	2.196	637	764	893	1.023	1.148	1.276	1.402	637
85 dm	2.246	654	783	914	1.045	1.174	1.305	1.438	654
86 dm	2.300	672	803	933	1.070	1.204	1.333	1.468	672
87 dm	2.346	682	816	954	1.089	1.226	1.363	1.496	682
88 dm	2.397	698	836	975	1.113	1.256	1.389	1.531	698
89 dm	2.448	710	855	996	1.135	1.278	1.422	1.565	710
90 dm	2.498	729	870	1.014	1.157	1.305	1.450	1.594	729
91 dm	2.535	736	882	1.027	1.176	1.320	1.470	1.618	736
92 dm	2.587	748	899	1.049	1.200	1.350	1.500	1.649	748
93 dm	2.636	764	918	1.071	1.222	1.377	1.530	1.681	764
94 dm	2.685	780	935	1.089	1.249	1.402	1.558	1.712	780
95 dm	2.734	795	951	1.110	1.265	1.429	1.585	1.747	795
96 dm	2.785	807	970	1.131	1.290	1.454	1.615	1.778	807
97 dm	2.835	822	983	1.150	1.315	1.481	1.643	1.808	822
98 dm	2.887	837	1.006	1.172	1.335	1.507	1.672	1.842	837
99 dm	2.937	851	1.021	1.189	1.362	1.532	1.700	1.871	851
100 dm	2.985	867	1.040	1.212	1.383	1.558	1.729	1.905	867
101 dm	3.019	867	1.041	1.213	1.389	1.561	1.735	1.906	867
102 dm	3.069	884	1.058	1.231	1.412	1.588	1.763	1.940	884
103 dm	3.119	897	1.074	1.255	1.434	1.613	1.792	1.973	897

104 dm	3.167	909	1.094	1.272	1.458	1.636	1.821	2.006	909
105 dm	3.221	921	1.109	1.293	1.478	1.665	1.850	2.033	921
106 dm	3.268	940	1.126	1.317	1.502	1.693	1.878	2.065	940
107 dm	3.315	954	1.142	1.333	1.525	1.717	1.905	2.096	954
108 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
109 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
110 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
111 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
112 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
113 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
114 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
115 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
116 dm	3.323	977	1.173	1.371	1.584	1.778	1.971	2.171	989
117 dm	3.399	1.021	1.223	1.428	1.632	1.836	2.039	2.243	1.021
118 dm	3.444	1.037	1.242	1.447	1.652	1.858	2.066	2.275	1.037
119 dm	3.486	1.048	1.255	1.464	1.672	1.882	2.094	2.300	1.048
120 dm	3.533	1.061	1.273	1.486	1.695	1.906	2.118	2.330	1.061
121 dm	3.574	1.073	1.286	1.500	1.717	1.930	2.145	2.360	1.073
122 dm	3.619	1.086	1.301	1.521	1.738	1.955	2.172	2.392	1.086
123 dm	3.665	1.098	1.318	1.537	1.760	1.978	2.199	2.418	1.098
124 dm	3.708	1.111	1.333	1.558	1.783	2.000	2.225	2.448	1.111
125 dm	3.752	1.126	1.350	1.577	1.800	2.027	2.252	2.475	1.126
126 dm	3.794	1.142	1.365	1.596	1.824	2.050	2.278	2.506	1.142
127 dm	3.840	1.152	1.385	1.612	1.845	2.071	2.304	2.537	1.152
128 dm	3.887	1.165	1.398	1.633	1.865	2.099	2.330	2.564	1.165
129 dm	3.931	1.178	1.415	1.652	1.883	2.120	2.358	2.594	1.178
130 dm	3.973	1.196	1.431	1.669	1.906	2.150	2.389	2.624	1.196
131 dm	4.019	1.206	1.447	1.690	1.927	2.168	2.410	2.651	1.206
132 dm	4.061	1.217	1.462	1.705	1.952	2.196	2.438	2.681	1.217
133 dm	4.107	1.231	1.477	1.724	1.972	2.216	2.461	2.709	1.231
134 dm	4.150	1.246	1.493	1.741	1.995	2.243	2.492	2.738	1.246
135 dm	4.194	1.261	1.514	1.763	2.014	2.265	2.518	2.769	1.261
136 dm	4.239	1.273	1.524	1.783	2.035	2.289	2.543	2.800	1.273
137 dm	4.283	1.285	1.540	1.800	2.056	2.312	2.569	2.824	1.285
138 dm	4.328	1.301	1.558	1.818	2.077	2.338	2.597	2.856	1.301
139 dm	4.369	1.312	1.577	1.836	2.098	2.360	2.624	2.885	1.312
140 dm	4.418	1.324	1.592	1.856	2.118	2.389	2.649	2.914	1.324
141 dm	4.465	1.339	1.609	1.876	2.141	2.410	2.676	2.943	1.339
142 dm	4.509	1.352	1.624	1.893	2.164	2.433	2.705	2.978	1.352
143 dm	4.556	1.365	1.642	1.913	2.186	2.459	2.731	3.007	1.365
144 dm	4.600	1.384	1.656	1.934	2.207	2.482	2.760	3.035	1.384
145 dm	4.645	1.396	1.672	1.952	2.230	2.507	2.787	3.067	1.396
146 dm	4.693	1.408	1.690	1.972	2.252	2.533	2.814	3.096	1.408
147 dm	4.738	1.422	1.705	1.990	2.275	2.558	2.843	3.125	1.422
148 dm	4.783	1.436	1.723	2.008	2.294	2.581	2.870	3.157	1.436
149 dm	4.827	1.451	1.738	2.029	2.318	2.611	2.898	3.188	1.451
150 dm	4.874	1.462	1.753	2.048	2.339	2.630	2.924	3.213	1.462

151 dm	4.923	1.477	1.771	2.066	2.360	2.658	2.954	3.246	1.477
152 dm	4.968	1.488	1.789	2.084	2.388	2.681	2.980	3.276	1.488
153 dm	5.012	1.505	1.803	2.104	2.407	2.708	3.007	3.308	1.505
154 dm	5.060	1.516	1.824	2.126	2.429	2.729	3.033	3.338	1.516
155 dm	5.103	1.533	1.839	2.141	2.448	2.756	3.061	3.366	1.533
156 dm	5.151	1.546	1.855	2.164	2.472	2.780	3.088	3.398	1.546
157 dm	5.196	1.561	1.868	2.183	2.493	2.808	3.118	3.429	1.561
158 dm	5.241	1.571	1.887	2.203	2.515	2.831	3.145	3.460	1.571
159 dm	5.288	1.585	1.902	2.222	2.537	2.855	3.173	3.489	1.585
160 dm	5.334	1.597	1.922	2.239	2.558	2.879	3.199	3.518	1.597
161 dm	5.378	1.615	1.935	2.257	2.581	2.906	3.223	3.550	1.615
162 dm	5.425	1.627	1.954	2.278	2.603	2.930	3.254	3.582	1.627
163 dm	5.472	1.642	1.971	2.296	2.625	2.955	3.283	3.611	1.642
164 dm	5.516	1.653	1.986	2.318	2.646	2.980	3.309	3.640	1.653
165 dm	5.561	1.669	2.000	2.337	2.667	3.006	3.334	3.669	1.669
166 dm	5.610	1.682	2.021	2.356	2.692	3.027	3.363	3.703	1.682
167 dm	5.654	1.695	2.035	2.372	2.713	3.053	3.394	3.730	1.695
168 dm	5.698	1.709	2.050	2.394	2.737	3.076	3.418	3.761	1.709
169 dm	5.745	1.724	2.068	2.412	2.756	3.103	3.447	3.792	1.724
170 dm	5.791	1.738	2.084	2.433	2.778	3.125	3.474	3.819	1.738
171 dm	5.838	1.752	2.101	2.450	2.801	3.152	3.501	3.853	1.752
172 dm	5.883	1.764	2.118	2.472	2.823	3.176	3.528	3.880	1.764
173 dm	5.927	1.781	2.135	2.491	2.844	3.200	3.557	3.914	1.781
174 dm	5.974	1.792	2.153	2.507	2.866	3.223	3.585	3.942	1.792
175 dm	6.019	1.806	2.166	2.528	2.886	3.251	3.611	3.973	1.806
176 dm	6.065	1.819	2.184	2.548	2.909	3.275	3.636	4.002	1.819
177 dm	6.110	1.835	2.201	2.567	2.933	3.300	3.665	4.031	1.835
178 dm	6.156	1.849	2.216	2.586	2.955	3.325	3.695	4.063	1.849
179 dm	6.203	1.858	2.234	2.604	2.978	3.348	3.722	4.092	1.858
180 dm	6.249	1.876	2.251	2.625	2.999	3.374	3.747	4.126	1.876
181 dm	6.294	1.889	2.265	2.642	3.018	3.398	3.776	4.154	1.889
182 dm	6.341	1.902	2.285	2.662	3.041	3.422	3.800	4.182	1.902
183 dm	6.386	1.914	2.300	2.681	3.063	3.450	3.831	4.211	1.914
184 dm	6.432	1.927	2.317	2.705	3.085	3.472	3.858	4.243	1.927
185 dm	6.476	1.943	2.330	2.721	3.106	3.497	3.886	4.275	1.943
186 dm	6.523	1.957	2.348	2.738	3.127	3.520	3.914	4.304	1.957
187 dm	6.569	1.972	2.365	2.760	3.152	3.547	3.942	4.335	1.972
188 dm	6.615	1.984	2.379	2.778	3.175	3.571	3.968	4.366	1.984
189 dm	6.659	1.999	2.397	2.796	3.196	3.598	3.993	4.396	1.999
190 dm	6.706	2.009	2.413	2.818	3.213	3.618	4.022	4.424	2.009
191 dm	6.750	2.027	2.430	2.835	3.240	3.645	4.050	4.455	2.027
192 dm	6.798	2.039	2.446	2.855	3.262	3.669	4.077	4.485	2.039
193 dm	6.843	2.053	2.461	2.873	3.283	3.696	4.103	4.513	2.053
194 dm	6.890	2.066	2.477	2.894	3.308	3.720	4.132	4.545	2.066
195 dm	6.934	2.082	2.495	2.912	3.326	3.745	4.160	4.574	2.082
196 dm	6.979	2.094	2.509	2.933	3.348	3.768	4.187	4.605	2.094
197 dm	7.027	2.109	2.530	2.951	3.373	3.793	4.213	4.636	2.109

198 dm	7.071	2.120	2.545	2.970	3.395	3.818	4.242	4.666	2.120
199 dm	7.118	2.135	2.563	2.991	3.416	3.843	4.270	4.697	2.135
200 dm	7.163	2.150	2.579	3.007	3.435	3.866	4.296	4.729	2.150
voor elke dm meer	46	13	16	21	22	25	29	30	13

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de  
kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Tarijftabel Z- en B-tarief zeehavengebied Scheldemonden wethavens

## Tarieven Zee- en Binnenwateren

Ingangsdatum: 01-01-2010

Regio: Scheldemonden

Zeehavengebied: wethavens

Diepgang	Zeetarief Kolom 2	Binnenwater tarieven (afstanden in zeemijl)							
		tot 8 Kolom 3	tot 12 Kolom 4	tot 18 Kolom 5	tot 26 Kolom 6	tot 36 Kolom 7	tot 48 Kolom 8	tot 62 Kolom 9	elke 8 mijl meer
25 dm	185	60	66	80	89	101	114	120	60
26 dm	197	61	74	84	92	106	116	133	61
27 dm	205	64	75	86	100	114	120	134	64
28 dm	216	66	80	92	105	116	133	143	66
29 dm	226	69	83	98	108	120	134	147	69
30 dm	239	74	86	101	114	127	143	155	74
31 dm	246	75	89	105	116	133	145	162	75
32 dm	257	80	92	108	120	142	152	172	80
33 dm	267	83	98	114	127	144	160	175	83
34 dm	279	83	101	116	133	146	169	186	83
35 dm	287	84	105	118	141	152	173	190	84
36 dm	299	91	108	127	144	164	179	198	91
37 dm	316	98	114	133	151	172	190	208	98
38 dm	328	101	118	142	160	179	198	219	101
39 dm	343	105	120	144	164	189	207	225	105
40 dm	359	108	132	151	173	196	216	235	108
41 dm	377	111	137	156	182	205	225	249	111
42 dm	403	118	144	170	191	217	243	265	118
43 dm	429	128	152	177	205	230	253	284	128
44 dm	451	137	159	187	217	244	272	293	137
45 dm	476	141	171	201	225	253	284	315	141
46 dm	511	152	186	216	249	274	306	336	152
47 dm	547	165	198	230	261	293	328	360	165
48 dm	586	175	209	249	281	316	349	386	175
49 dm	623	186	222	258	293	335	371	405	186
50 dm	661	198	233	274	315	353	392	432	198
51 dm	705	209	250	293	335	376	421	459	209
52 dm	752	225	271	315	359	401	448	495	225
53 dm	802	242	284	334	382	431	477	526	242
54 dm	847	252	305	354	403	453	506	557	252
55 dm	896	271	320	372	426	478	535	587	271
56 dm	954	284	340	398	453	508	566	626	284

57 dm	1.009	304	360	421	478	542	601	664	304
58 dm	1.069	320	382	446	507	571	634	698	320
59 dm	1.121	335	400	470	535	601	670	734	335
60 dm	1.180	349	421	491	558	630	700	774	349
61 dm	1.235	370	441	516	588	664	734	809	370
62 dm	1.291	383	459	539	618	694	768	848	383
63 dm	1.350	401	478	561	642	725	802	883	401
64 dm	1.403	421	499	583	670	754	838	921	421
65 dm	1.465	433	521	606	695	782	870	958	433
66 dm	1.517	451	542	631	725	813	901	995	451
67 dm	1.575	471	561	656	751	847	937	1.029	471
68 dm	1.631	487	581	677	776	875	968	1.068	487
69 dm	1.688	506	601	700	802	901	1.002	1.103	506
70 dm	1.743	518	623	729	829	933	1.039	1.140	518
71 dm	1.765	522	625	731	829	937	1.039	1.148	522
72 dm	1.826	539	644	752	859	972	1.076	1.181	539
73 dm	1.880	554	666	776	885	993	1.107	1.216	554
74 dm	1.936	570	688	797	911	1.029	1.141	1.256	570
75 dm	1.996	587	707	822	939	1.059	1.175	1.295	587
76 dm	2.054	605	726	847	972	1.089	1.212	1.332	605
77 dm	2.111	622	741	873	991	1.118	1.238	1.367	622
78 dm	2.168	642	768	892	1.020	1.148	1.279	1.405	642
79 dm	2.226	656	784	913	1.048	1.179	1.310	1.437	656
80 dm	2.284	673	806	942	1.076	1.212	1.343	1.479	673
81 dm	2.328	675	809	944	1.080	1.216	1.352	1.484	675
82 dm	2.387	696	831	973	1.108	1.246	1.384	1.522	696
83 dm	2.443	707	851	991	1.133	1.273	1.416	1.557	707
84 dm	2.499	725	870	1.015	1.163	1.306	1.450	1.596	725
85 dm	2.555	743	890	1.039	1.188	1.335	1.483	1.635	743
86 dm	2.615	763	913	1.062	1.215	1.370	1.516	1.671	763
87 dm	2.669	776	928	1.085	1.237	1.395	1.550	1.703	776
88 dm	2.727	793	951	1.108	1.266	1.429	1.581	1.741	793
89 dm	2.785	807	973	1.133	1.291	1.452	1.617	1.779	807
90 dm	2.842	829	990	1.153	1.316	1.483	1.649	1.814	829
91 dm	2.884	838	1.003	1.171	1.337	1.502	1.673	1.841	838
92 dm	2.943	852	1.022	1.195	1.366	1.536	1.707	1.877	852
93 dm	2.998	868	1.045	1.216	1.391	1.564	1.740	1.911	868
94 dm	3.055	887	1.064	1.237	1.420	1.596	1.771	1.947	887
95 dm	3.110	903	1.080	1.263	1.438	1.626	1.804	1.987	903
96 dm	3.168	918	1.102	1.287	1.468	1.654	1.836	2.023	918
97 dm	3.224	935	1.118	1.308	1.495	1.685	1.869	2.057	935
98 dm	3.284	952	1.145	1.332	1.520	1.713	1.903	2.095	952
99 dm	3.340	968	1.160	1.352	1.549	1.742	1.934	2.129	968
100 dm	3.395	985	1.183	1.379	1.573	1.771	1.966	2.167	985
101 dm	3.435	985	1.184	1.380	1.581	1.775	1.973	2.168	985
102 dm	3.490	1.005	1.204	1.402	1.606	1.806	2.005	2.208	1.005
103 dm	3.547	1.020	1.222	1.428	1.630	1.834	2.039	2.244	1.020

104 dm	3.600	1.035	1.244	1.447	1.658	1.861	2.070	2.281	1.035
105 dm	3.663	1.049	1.261	1.472	1.683	1.891	2.102	2.313	1.049
106 dm	3.715	1.068	1.281	1.497	1.709	1.926	2.137	2.351	1.068
107 dm	3.770	1.085	1.298	1.516	1.735	1.953	2.167	2.383	1.085
108 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
109 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
110 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
111 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
112 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
113 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
114 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
115 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
116 dm	3.780	1.112	1.334	1.557	1.802	2.023	2.241	2.470	1.124
117 dm	3.867	1.160	1.392	1.625	1.856	2.087	2.319	2.553	1.160
118 dm	3.917	1.179	1.410	1.647	1.880	2.113	2.352	2.587	1.179
119 dm	3.965	1.191	1.428	1.665	1.903	2.140	2.381	2.616	1.191
120 dm	4.017	1.207	1.448	1.689	1.929	2.168	2.409	2.650	1.207
121 dm	4.066	1.219	1.464	1.707	1.953	2.195	2.440	2.685	1.219
122 dm	4.116	1.234	1.480	1.730	1.976	2.224	2.471	2.719	1.234
123 dm	4.171	1.249	1.500	1.748	2.001	2.250	2.502	2.750	1.249
124 dm	4.216	1.264	1.517	1.771	2.028	2.276	2.530	2.785	1.264
125 dm	4.267	1.281	1.536	1.794	2.048	2.304	2.561	2.815	1.281
126 dm	4.317	1.298	1.553	1.817	2.074	2.332	2.591	2.851	1.298
127 dm	4.367	1.310	1.575	1.833	2.098	2.357	2.620	2.886	1.310
128 dm	4.421	1.326	1.590	1.858	2.122	2.387	2.650	2.916	1.326
129 dm	4.471	1.339	1.610	1.880	2.141	2.411	2.683	2.950	1.339
130 dm	4.519	1.360	1.627	1.900	2.168	2.444	2.715	2.985	1.360
131 dm	4.570	1.372	1.647	1.922	2.191	2.467	2.741	3.015	1.372
132 dm	4.621	1.384	1.663	1.939	2.219	2.499	2.774	3.050	1.384
133 dm	4.670	1.401	1.681	1.961	2.242	2.520	2.800	3.081	1.401
134 dm	4.720	1.415	1.700	1.981	2.268	2.553	2.834	3.115	1.415
135 dm	4.771	1.434	1.722	2.005	2.291	2.577	2.863	3.148	1.434
136 dm	4.822	1.448	1.734	2.028	2.315	2.603	2.891	3.184	1.448
137 dm	4.872	1.463	1.750	2.048	2.337	2.630	2.921	3.212	1.463
138 dm	4.921	1.480	1.771	2.067	2.363	2.660	2.953	3.248	1.480
139 dm	4.970	1.491	1.794	2.087	2.385	2.685	2.985	3.282	1.491
140 dm	5.024	1.507	1.812	2.111	2.409	2.715	3.012	3.316	1.507
141 dm	5.077	1.523	1.829	2.134	2.436	2.741	3.042	3.348	1.523
142 dm	5.128	1.538	1.848	2.154	2.462	2.769	3.077	3.387	1.538
143 dm	5.181	1.553	1.865	2.177	2.486	2.797	3.107	3.420	1.553
144 dm	5.231	1.574	1.883	2.199	2.510	2.824	3.139	3.452	1.574
145 dm	5.284	1.588	1.903	2.219	2.536	2.852	3.171	3.487	1.588
146 dm	5.336	1.601	1.922	2.242	2.561	2.882	3.202	3.521	1.601
147 dm	5.390	1.617	1.939	2.263	2.587	2.910	3.233	3.555	1.617
148 dm	5.441	1.632	1.960	2.284	2.610	2.936	3.263	3.591	1.632
149 dm	5.492	1.651	1.976	2.306	2.636	2.969	3.295	3.626	1.651
150 dm	5.543	1.663	1.994	2.330	2.661	2.992	3.327	3.656	1.663

151 dm	5.598	1.681	2.015	2.352	2.685	3.024	3.360	3.690	1.681
152 dm	5.650	1.693	2.034	2.370	2.714	3.050	3.389	3.726	1.693
153 dm	5.701	1.712	2.051	2.392	2.736	3.080	3.420	3.763	1.712
154 dm	5.754	1.725	2.074	2.416	2.763	3.105	3.449	3.796	1.725
155 dm	5.804	1.743	2.092	2.436	2.785	3.136	3.481	3.829	1.743
156 dm	5.858	1.758	2.109	2.462	2.812	3.163	3.512	3.866	1.758
157 dm	5.909	1.775	2.125	2.482	2.835	3.193	3.545	3.898	1.775
158 dm	5.960	1.787	2.145	2.506	2.860	3.219	3.578	3.935	1.787
159 dm	6.015	1.804	2.164	2.527	2.886	3.247	3.609	3.968	1.804
160 dm	6.067	1.818	2.185	2.546	2.910	3.274	3.639	4.002	1.818
161 dm	6.118	1.836	2.201	2.566	2.936	3.305	3.668	4.037	1.836
162 dm	6.171	1.851	2.223	2.591	2.960	3.332	3.700	4.073	1.851
163 dm	6.222	1.865	2.241	2.612	2.986	3.361	3.735	4.106	1.865
164 dm	6.276	1.881	2.258	2.636	3.009	3.389	3.764	4.140	1.881
165 dm	6.324	1.900	2.276	2.658	3.033	3.419	3.793	4.174	1.900
166 dm	6.380	1.913	2.299	2.679	3.061	3.443	3.824	4.212	1.913
167 dm	6.430	1.929	2.315	2.700	3.086	3.473	3.861	4.242	1.929
168 dm	6.481	1.943	2.332	2.722	3.113	3.499	3.887	4.278	1.943
169 dm	6.534	1.961	2.354	2.743	3.136	3.530	3.920	4.314	1.961
170 dm	6.587	1.976	2.370	2.769	3.160	3.555	3.951	4.344	1.976
171 dm	6.637	1.992	2.389	2.787	3.185	3.586	3.983	4.381	1.992
172 dm	6.692	2.006	2.409	2.812	3.211	3.613	4.014	4.413	2.006
173 dm	6.741	2.026	2.428	2.833	3.234	3.640	4.044	4.450	2.026
174 dm	6.795	2.039	2.448	2.852	3.260	3.668	4.077	4.484	2.039
175 dm	6.846	2.055	2.464	2.875	3.283	3.697	4.107	4.519	2.055
176 dm	6.900	2.068	2.483	2.897	3.309	3.725	4.136	4.552	2.068
177 dm	6.950	2.086	2.504	2.919	3.336	3.755	4.171	4.584	2.086
178 dm	7.001	2.101	2.520	2.942	3.361	3.782	4.205	4.623	2.101
179 dm	7.055	2.113	2.539	2.963	3.387	3.809	4.233	4.654	2.113
180 dm	7.107	2.134	2.560	2.986	3.410	3.837	4.262	4.692	2.134
181 dm	7.159	2.150	2.577	3.006	3.434	3.866	4.294	4.723	2.150
182 dm	7.213	2.162	2.598	3.028	3.459	3.892	4.323	4.758	2.162
183 dm	7.263	2.178	2.616	3.050	3.482	3.923	4.358	4.791	2.178
184 dm	7.315	2.191	2.635	3.076	3.509	3.948	4.388	4.828	2.191
185 dm	7.365	2.211	2.650	3.095	3.534	3.979	4.420	4.861	2.211
186 dm	7.421	2.226	2.671	3.115	3.558	4.005	4.450	4.895	2.226
187 dm	7.471	2.242	2.691	3.139	3.586	4.033	4.484	4.930	2.242
188 dm	7.523	2.256	2.706	3.160	3.612	4.062	4.513	4.967	2.256
189 dm	7.575	2.275	2.727	3.180	3.635	4.092	4.542	4.998	2.275
190 dm	7.626	2.286	2.744	3.205	3.656	4.116	4.573	5.030	2.286
191 dm	7.677	2.304	2.764	3.224	3.685	4.146	4.607	5.066	2.304
192 dm	7.731	2.319	2.781	3.247	3.710	4.174	4.638	5.101	2.319
193 dm	7.782	2.335	2.800	3.266	3.735	4.206	4.667	5.134	2.335
194 dm	7.836	2.352	2.817	3.290	3.763	4.230	4.700	5.171	2.352
195 dm	7.886	2.367	2.838	3.313	3.784	4.260	4.733	5.202	2.367
196 dm	7.938	2.381	2.854	3.336	3.809	4.288	4.763	5.238	2.381
197 dm	7.992	2.399	2.877	3.358	3.836	4.316	4.792	5.274	2.399



198 dm	8.041	2.411	2.894	3.378	3.862	4.343	4.825	5.306	2.411
199 dm	8.096	2.430	2.915	3.402	3.885	4.369	4.857	5.340	2.430
200 dm	8.146	2.444	2.932	3.420	3.907	4.397	4.886	5.379	2.444
voor elke dm meer	52	16	20	25	26	29	32	33	16

Toepassing van het binnenwatertarief voor afstanden van 62 mijl of meer:  
Voor elke toeneming van 8 zeemijl moet bij het tarief tot 62 zeemijl het bedrag uit de  
kolom "Elke 8 mijl meer" worden geteld.

## Schema frequentiekorting loodsgeldtarieven

Onderstaand is het schema voor de frequentiekorting loodsgeldtarieven. In dit schema staat het percentage korting dat wordt verleend op het Z- en B-tarief per lengte categorie schip bij een bepaald aantal calls op jaarbasis.

Lengte over alles schip in meter:	81-120	121-160	161-200	201-240	241-280	281-320	321-360	>360
Aantal calls op jaarbasis:								
< 18								
18-36				9%	16%	17%	17%	17%
37-48				11%	18%	19%	19%	19%
49-60			7%	13%	20%	21%	21%	21%
61-72		5%	9%	15%	22%	23%	23%	23%
73-84	5%	5%	11%	17%	25%	27%	27%	27%
85-96	5%	7%	13%	19%	27%	29%	29%	29%
97-108	7%	9%	15%	21%	29%	31%	31%	31%
109-120	9%	11%	17%	24%	31%	33%	33%	33%
121-132	11%	13%	19%	26%	33%	35%	35%	35%
133-144	13%	15%	21%	28%	36%	38%	38%	38%
145-156	15%	17%	23%	28%	36%	38%	38%	38%
157-168	17%	19%	25%	28%	36%	38%	38%	38%
169-180	19%	21%	25%	28%	36%	38%	38%	38%
>180	20%	22%	25%	28%	36%	38%	38%	38%

**Overzicht van factoren voor bijzondere loodsreizen**

De volgende factoren en rekenregels gelden voor bijzondere loodsreizen genoemd in artikel 4.13 van het Besluit markttoezicht registerloodsen:

**a: Een reis waarbij een loods zeewaarts van de uiterton wordt overgenomen en weer ontscheept zonder de uiterton voorbij te varen:**

1. Indien een kapitein van een zeeschip op een positie zeewaarts de uiterton een loods heeft overgenomen en deze weer ontscheept zonder die uiterton voorbij te varen, is een vierde gedeelte van het loodsgeld volgens het Z-tarief, zowel inkomend als uitgaand, verschuldigd.
2. Indien een kapitein van een zeeschip zeewaarts de uiterton geen gebruik heeft kunnen maken van de diensten van een loods, doch binnenwaarts daarvan wel, is de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.

**b: Het voorloodsen van een schip, al dan niet door voorvaren, als gevolg van weersomstandigheden:**

1. Indien een loodsvaartuig door slecht weer of andere omstandigheden voor het beloodsen van een of meer zeeschepen geen loods heeft kunnen afzetten, doch deze schepen door vóórvaren loodst, is voor elk van deze schepen het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.
2. Indien een of meer zeeschepen, welke geen loods aan boord hebben, door een ander zeeschip, waarop een loods dienst verricht, worden vóórgeloodst, is voor elk der eerstbedoelde schepen de helft van het loodsgeld volgens de tarieven verschuldigd.

**c: Het loods op afstand vanaf de wal onder omstandigheden als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onder a, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen:**

Indien de diensten van de loods bestaan uit loods op afstand vanaf de wal onder omstandigheden als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen, is 75% van het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.

**d: Het terugkeren van een schip tijdens een loodsreis, zonder dat de loodsreis eindigt op de wijze, bedoeld in artikel 4.8 van het Besluit markttoezicht registerloodsen:**

1. Indien een schip gedurende een naar-zee-loodsreis binnenwaarts de uiterton terugkeert naar de rede of haven van herkomst dan wel naar een andere rede of haven, wordt voor het afgelegde zeetraject de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief, zowel uitgaand als terugkerend, en voor het afgelegde binnentraject het loodsgeld volgens het B-tarief naar de in totaal afgelegde afstand in zeemijlen, berekend.

2. Het onder het voorgaande punt bedoelde B-tarief is eveneens verschuldigd indien een zeeschip, dat een loodsreis op een binnentraject heeft aanvaard, terugkeert naar de rede of haven van herkomst dan wel naar een andere rede of haven.

**e: Het loodsen van een naar het oordeel van de bevoegde autoriteit niet behoorlijk bestuurbaar schip:**

Indien een zeeschip naar het oordeel van de bevoegde autoriteit niet behoorlijk bestuurbaar is, is anderhalf maal het loodsgeld volgens het Z- of B-tarief verschuldigd.

**f: Het loodsen van een schip waarbij het bevaren van een scheepvaartweg als bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, onder b, van de Scheepvaartverkeerswet naar het oordeel van de bevoegde autoriteit ernstig wordt bemoeilijkt als gevolg van ijsgang:**

1. In geval van ijsgang is anderhalf maal het loodsgeld volgens het Z- of B-tarief verschuldigd.
2. Onder ijsgang wordt verstaan zodanig drijfijis of vast ijs, dat daardoor naar het oordeel van de bevoegde autoriteit het bevaren van een of meer van de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, ernstig wordt bemoeilijkt.

**g: Het loodsen van een schip dat in een zeegat of op de binnenwateren als gevolg van weersomstandigheden een veilige ligplaats moet innemen:**

Indien op de binnenwateren en voor zover het een zeegat betreft binnenwaarts de uiterton een zeeschip als gevolg van slecht weer, het krabben van ankers, het breken van ankertuig of soortgelijke niet te voorziene oorzaken, genoodzaakt wordt zijn ligplaats te verlaten en een veiliger ligplaats te gaan innemen, is, indien daarbij van de diensten van een loods is gebruikgemaakt, het loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd naar de tijdens de loodsreis afgelegde afstand in zeemijlen.

**h: Het loodsen van gesleepte schepen, anders dan bij het gebruikmaken van sleepboothulp bij het in- of uitvaren van een haven, dok of rede, of als gevolg van tijdens de reis ontstane bijzondere omstandigheden:**

1. Voor gesleepte zeeschepen wordt het loodsgeld volgens het Z- en het B-tarief met 10% verhoogd.
2. De tarieven voor gesleepte schepen blijven van toepassing, indien de loods om zijn dienst op de juiste wijze te kunnen uitoefenen overgaat op de sleepboot.
3. Indien slechts bij de aanvang of het einde van een loodsreis, bij het uit- of invaren van een haven of dok dan wel naar of van de rede, van sleepboothulp gebruik wordt gemaakt, vindt de verhoging van het loodsgeld, bedoeld in het eerste lid, geen toepassing. Deze verhoging geldt evenmin indien tijdens de loodsreis door omstandigheden welke bij de aanvang van de reis niet waren te voorzien, van sleepboothulp moet worden gebruik

gemaakt of indien gedurende de loodsreis een of meer sleepboten meevaren om zonedig hulp te bieden.

**i: Het loodsen van schepen tijdens proefvaarten:**

1. Voor een zeeschip dat een proeftocht maakt op de binnenwateren of in het zeeget binnenwaarts de uiterton, is telkens voor een afgelegde afstand van 8 zeemijlen loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd, waarbij gedeelten van deze afstand als 8 zeemijlen worden berekend.
2. Indien de proefreis, bedoeld in het eerste lid, zich daarna uitstrekt tot een positie zeewaarts de uiterton, is vanaf het punt waarop het schip koers zet naar zee, voor het bevaren van het zeetraject of een gedeelte daarvan, loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd. Bij terugkeer uit zee is nogmaals loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.
3. Indien hierop aansluitend binnenwaarts de uiterton op het zeetraject wordt heen en weer gekoerst, is loodsgeld volgens het B-tarief op de wijze, bedoeld in het eerste lid, verschuldigd vanaf het punt waarop het schip voor de eerste maal weer koers zet in de richting naar zee en, indien dit op het binnentraject geschiedt, vanaf het punt waarop voor de eerste maal de zeehaven wordt voorbijgevaren of verlaten.

**j: Het loodsen van schepen bij verhaalreizen:**

Indien een kapitein van een zeeschip in een zeehaven dan wel in een binnenhaven een andere ligplaats gaat innemen (verhaalreis), is ongeacht de afstand loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd voor een afgelegde afstand van minder dan 8 zeemijlen.

**k: Het loodsen van schepen bij haal- of meeneemreizen:**

1. Indien een kapitein van een zeeschip voor een zeeget een loods aan boord neemt of in dat zeeget een loods aan boord houdt om dienst te verrichten op een zeereis langs de Nederlandse kust, is voor deze zeereis per 40 zeemijlen de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd, waarbij gedeelten van deze afstand als 40 zeemijlen worden gerekend.
2. Indien de kapitein van een in een binnen- of buitenlandse haven liggend zeeschip, aldaar een loods aan boord wenst te nemen voor een andere - Nederlandse - haven, in plaats van zulks te doen ter hoogte van het betrokken zeeget, is, indien de kapitein door deze loods tijdens de zeereis dienst laat verrichten, hiervoor loodsgeld verschuldigd, overeenkomstig het eerste lid.
3. Indien een kapitein van een zeeschip voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen een loods aan boord neemt of een loods van boord gaat in het rendez-vous gebied (geulreis) is hiervoor een toeslag verschuldigd op het Z-tarief overeenkomstig het eerste lid.

4. Indien een kapitein van een zeeschip voor loodsreizen van uit zee komende schepen een loods aan boord neemt bij het beloodsingspunt Steenbank om vervolgens via het Scheur de haven aan te lopen (Westrond), of bij naar zee gaande schepen in omgekeerde richting, is hiervoor een toeslag verschuldigd op het Z-tarief overeenkomstig het eerste lid.

De volgende rekenregels gelden voor de gevallen waarin een loodsreis om meer dan één reden als bijzondere loodsreis moet worden aangemerkt, alsmede een afrondingsregel:

**Rekenregels voor de gevallen waarin een loodsreis om meer dan één reden als bijzondere loodsreis moet worden aangemerkt:**

1. De verhogingen van het loodsgeld worden toegepast in de volgorde van de artikelen van dit hoofdstuk, met dien verstande dat elke volgende verhoging wordt berekend over het dan reeds verhoogde bedrag.
2. Het bepaalde in dit hoofdstuk ten aanzien van de verschuldigdheid van het loodsgeld volgens het Z- of B-tarief, laat de eventuele verschuldigdheid van de in het loodsgeld begrepen loodsvergoedingen onverlet.

**Rekenregels voor de afrondingen:**

1. Indien bij toepassing van een van deze bijlage genoemde artikelen het bedrag van het loodsgeld uitkomt in decimalen, wordt het decimaalbedrag afgerond tot op een gehele euro en wel naar boven, indien dit 50 of meer cent en naar beneden, indien dit minder dan 50 cent bedraagt.
2. De afronding, bedoeld in het eerste lid, vindt bij toepassing van meer dan een van de hiervoor bedoelde artikelen eerst plaats na de laatste bewerking.

Overzicht van de loodsvergoedingen en overige tarieven 2010

*Onderdeel A: De loodsvergoedingen conform artikel 4.19, eerste lid van het Besluit markttoezicht registerloodsen*

In de volgende gevallen moet de kapitein, eigenaar of rompbevrachter, die gebruik maakt van de diensten van een loods, de daarbij vermelde vergoedingen betalen:

**4.19.a. Het bestellen van een loods buiten kantooruren**

Indien een loods wordt aangevraagd op een tijdstip buiten de vastgestelde kantooruren: **€nihil**.

**4.19.b. Het afbestellen van een bestelde loods of het niet gebruikmaken van de diensten van een bestelde loods door het schip**

Indien een aangevraagde loods wordt afbesteld of onverrichter zake moet terugkeren, hetzij omdat de reis wordt uitgesteld, hetzij omdat het schip zonder de komst van de loods af te wachten, reeds was vertrokken vóór het tijdstip, dat de loods aan boord had kunnen zijn: **€124**.

**4.19.c. Oponthoud tijdens de loodsreis door een aan het schip toe te rekenen omstandigheid die niet van nautische of meteorologische aard is;**

Indien een oponthoud plaats heeft van meer dan een half uur na het tijdstip, waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moest zijn: **€61** voor elk uur of gedeelte daarvan volgend op het eerste half uur tot ten hoogste **€496** voor het eerste etmaal en **€245** voor elke 12 uur - of gedeelte daarvan - van elk volgend etmaal. Het vorenstaande geldt eveneens, indien gedurende de loodsreis een loodsverwisseling heeft plaatsgevonden en deze loodsreis daarna niet wordt voortgezet binnen de tijdsduur van een half uur, alsmede voor elk oponthoud van meer dan een half uur gedurende de loodsreis. Het vorenstaande is niet van toepassing indien het oponthoud een gevolg is van:

- 1°. weersomstandigheden ter plaatse;
- 2°. het schutten in een getijsluis;
- 3°. de stand van het getij;
- 4°. gebreken van het schip, welke ontstaan zijn gedurende de loodsreis.

**4.19.d. Het na beëindiging van een inkomende loodsreis aan boord houden van de loods voor verdere dienstverrichting;**

Indien een kapitein na een volbrachte loodsreis in een haven een loods aan boord houdt om nader over hem te beschikken of hem dienst te laten verrichten in verband met de veiligheid van het schip:

€61 voor elk uur of gedeelte daarvan tot ten hoogste €496 voor het eerste etmaal en €245 voor elke 12 uur - of gedeelte daarvan - van elk volgend etmaal.

**4.19.e. Het na beëindiging van een uitgaande loodsreis aan boord houden van de loods voor verdere dienstverrichting;**

Indien een kapitein na een volbrachte loodsreis op een rede een loods aan boord houdt om nader over hem te beschikken of hem dienst te laten verrichten in verband met de veiligheid van het schip:

€61 voor elk uur of gedeelte daarvan tot ten hoogste €496 voor het eerste etmaal en €245 voor elke 12 uur - of gedeelte daarvan - van elk volgend etmaal.

**4.19.f. Het aan boord nemen van een loods op een voor de desbetreffende regio ongebruikelijke plaats;**

Indien een kapitein een loods aan boord wenst te nemen op een andere dan de voor die reis gebruikelijke beloodsingsplaats ter hoogte van het betrokken zeegat: €496 per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip, waarop de loods de gebruikelijke plaats van waaruit hij zijn diensten aanvangt heeft verlaten, tot het tijdstip waarop het door hem beloodste schip is aangekomen daar waar de kapitein in normale omstandigheden een loods aan boord had kunnen nemen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kon worden verricht.

Indien een loods niet op een voor die reis gebruikelijke beloodsingsplaats wordt ontscheept, maar door de kapitein naar zee wordt medegenomen, ongeacht of op die zeereis loodsdienst wordt of kan worden verricht: €496 per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip van het passeren van die gebruikelijke beloodsingsplaats tot dat van terugkeer op de gebruikelijke plaats van waaruit hij zijn diensten aanvangt.

**4.19.g. Het na aanvang van een uitgaande loodsreis laten terugkeren van het schip door hetzelfde zeegat;**

Indien een loods bij het maken van een reis na het verlaten van het zeegat aan boord wordt gehouden, met de bedoeling hem dit schip vervolgens door hetzelfde zeegat weer naar binnen te laten loodsen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kan worden verricht en ongeacht of op die reis een haven wordt aangedaan: €22 voor elk uur of gedeelte daarvan, te rekenen tussen de tijdstippen van het uitgaand en binnenkomend passeren van het punt waar de loods in normale omstandigheden aan boord komt, of van boord gaat.

**4.19.h. Het opnemen van de loods in een observatie-inrichting of ziekenhuis aan de wal na het dienstdoen op een besmet schip;**

Indien een loods, ten gevolge van zijn komst aan boord van een besmet schip, in een observatie-inrichting of ziekenhuis aan de wal is moeten worden opgenomen: €496 per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip, waarop hij is opgenomen, vermeerderd met de ter zake uit deze opneming voortvloeiende kosten.



**4.19.i. Het voor of na beëindiging van de loodsreis aan boord komen, respectievelijk blijven, zonder dat loodsdienst wordt verricht.**

Indien een loods voor de aanvang of na de beëindiging van de loodsreis aan boord is gekomen onderscheidenlijk van boord gaat op een gebruikelijke beloodsingsplaats: €22 per uur of een gedeelte daarvan, gedurende de tijd welke hij aan boord is en geen loodsdienst verricht.

Waar in bovenstaande tekst gesproken wordt van een etmaal is bedoeld een tijdvak van 24 uur, ongeacht de aanvang.

## ***Onderdeel B: Loodsvergoedingen conform artikel 4.20 van het Besluit markttoezicht registerloodsen***

### **Definities:**

#### **Reis binnen een regio (regioreis):**

Onder “reis binnen de regio” wordt verstaan: reis, die voortvloeit uit een verzoek van de kapitein, waarbij het vervoer over land voor de loodsreis eindigt en na de loodsreis aanvangt nabij een loodsplichtige scheepvaartweg van dezelfde regio, waartoe de betrokken registerloods behoort, alsmede een reis waarvan de bestelling van een registerloods om een schip te loodsen in een loodsgebied wordt geannuleerd nadat deze reeds op weg was naar het te loodsen schip.

#### **Reis buiten een regio:**

Onder “reis buiten de regio” wordt verstaan: reis, die voortvloeit uit een verzoek van de kapitein, waarbij het vervoer voor of na de loodsreis aanvangt of eindigt op een plaats gelegen buiten de regio, waartoe de registerloods behoort. Een reis, in de zin van deze paragraaf, duurt:

- a. vanaf het tijdstip, waarop de loods de standplaats verlaat tot het tijdstip van embarkatie van het te loodsen schip in het buitenland, of
- b. vanaf het tijdstip van debarkatie van het geloodste schip in het buitenland, tot het tijdstip waarop de loods aankomt op de standplaats.

#### **Reiskosten:**

Onder “reiskosten” wordt verstaan:

1. kosten van taxi, trein, tram, bus, taxi, metro, vliegtuig of overige vervoermiddelen, veertol- en tunnelgeld;
2. besprekgelden voor internationale trein- en bootverbindingen;
3. kosten van telefoongesprekken in het buitenland, indien deze in verband met de dienstuitvoering noodzakelijk zijn;
4. kosten, verbonden aan het gebruik van een helioplano, voor zover de loods hiervan met instemming van de kapitein gebruik maakt.

### **B.A. Reis- en verblijfkosten voor reizen *binnen* een regio als bedoeld in artikel 10 van de Loodsenwet**

**B.A. I** Het vervoer over land geschiedt per regio ter beoordeling en onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de betreffende regionale loodsencorporatie.

**B.A.II.** Voor regioreizen zijn voor het vervoer over land de volgende forfaits verschuldigd:

	<b>Regio Noord</b>	
4.20.a.1a	Zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven	€52,00
4.20.a.1b	Zeehavengebied Harlingen/Terschelling	€52,00
	<b>Regio Amsterdam-IJmond</b>	
4.20.a.1c	Zeehavengebied Den Helder	€47,00
4.20.a.1d	Zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden	€47,00
	<b>Regio Rotterdam-Rijnmond</b>	
4.20.a.1e	Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond	€51,00
	<b>Regio Scheldemonden</b>	
	Voor registerloodsen met de standplaats Vlissingen:	
4.20.a.1f	Sloehaven / Everingen	€ 40,00
4.20.a.1g	Binnen- en Buitenhaven / boot	€ 15,00
4.20.a.1h	Hansweert	€ 78,00
4.20.a.1i	Krammersluis	€128,00
4.20.a.1j	Kreekrak	€110,00
4.20.a.1k	Roompot	€ 71,00
4.20.a.1l	Volkerak	€199,00
4.20.a.1m	Oversturen zeeloods Terneuzen	€226,00
4.20.a.1n	Heliport Maasvlakte	€226,00
	Voor registerloodsen met de standplaats Terneuzen:	
4.20.a.1o	Havengebied Terneuzen	€ 19,00
4.20.a.1p	Sas van Gent, Sluiskil en Walsoorden	€ 34,00

**B.A.III.** Indien de kapitein, eigenaar of rompbevrachter, die gebruik maakt van de diensten van een loods en de loods per helikopter aan boord komt is zijn de volgende forfaits verschuldigd:

	<b>Regio Amsterdam-IJmond</b>	
4.20.a.2a	Helibeloodsing in het geulgebied	€3.902,00
4.20.a.2b	Helibeloodsing in het kruispost gebied	€2.152,00
	<b>Regio Rotterdam-Rijnmond</b>	
4.20.a.2c	Helibeloodsing in het geulgebied	€3.902,00
4.20.a.2d	Helibeloodsing in het kruispost gebied	€2.152,00

	<b>Regio Scheldemonden</b>	
4.20.a.2e	Normale omstandigheden inkomend of uitgaand	€2.393,00
4.20.a.2f	Idem tweede loods zelfde schip en zelfde tijd	€312,00
4.20.a.2g	Gestaakte dienst inkomend	€2.393,00
4.20.a.2h	Idem tweede loods zelfde schip en zelfde tijd	€312,00
4.20.a.2i	Gestaakte dienst uitgaand	€1.560,00
4.20.a.2j	Idem tweede loods zelfde schip en zelfde tijd	€312,00

**B.B. Reis- en verblijfkosten *buiten* een regio als bedoeld in artikel 10 van de Loodsenwet**

**B.B.I.** Voor het reizen in een openbaar vervoermiddel geldt een vergoeding volgens het tarief voor de eerste klas.

**B.B.II.** Voor het reizen per boot geldt een vergoeding volgens het tarief voor een normale hut. Indien nog slechts een bijzondere hut verkrijgbaar was, geldt een vergoeding volgens het tarief van de hut, die nog voor het laagste tarief beschikbaar was.

**B.B. III.** De taxikosten worden slechts vergoed voor zover gebruik van een taxi noodzakelijk is voor een doelmatige dienstverlening

**B.B. IV.** Voor het reizen per vliegtuig geldt een vergoeding volgens het business-classtarief.

**B.B. V.** Voor binnenlandse reizen bedraagt de vergoeding voor de kosten voor maaltijden en een bedrag voor het doen van kleine uitgaven, afhankelijk van de duur van de reis, **€62,00** per 12 uren of een gedeelte van 12 uren.

**B.B.VI.** Voor buitenlandse reizen bedraagt de vergoeding voor de kosten voor maaltijden, voor het doen van kleine uitgaven, afhankelijk van de duur van de reis, de kosten verbonden aan de aan- en verkoop van deviezen alsmede een koersverlies, geleden bij de verkoop van het verschil tussen de voor de dienstreis aangekochte deviezen en die welke zijn verbruikt van **€67,00** per 12 uren of een gedeelte van 12 uren.

**B.B.VII.** Indien de loods tijdens de hierna genoemde perioden aan boord geen maaltijd verstrekt is, moet door de kapitein van het schip een vergoeding voor gemiste maaltijd worden betaald:

a. ontbijt: 07.00 uur-09.00 uur;

- b. lunch: 12.00 uur-14.00 uur;
- c. diner: 18.00 uur-20.00 uur<sup>67</sup>.

**B.B.VIII.** De vergoeding voor een gemiste maaltijd aan boord bedraagt voor:

- a. ontbijt:     € 8,00.
- b. lunch:       €24,00.
- c. diner:       €15,00.

---

<sup>67</sup> Voor de kosten geldt een vergoeding gelijk aan de door de loods werkelijk betaalde kosten voor nachtverblijf met of zonder ontbijt, na overlegging van bewijsstukken.