

# **Jaarlijkse Evaluatie Besluit Flexibilisering Loodsplicht**

periode augustus 2003-december 2004

mei 2005

# **Jaarlijkse Evaluatie Besluit Flexibilisering Loodsplicht**

periode augustus 2003-december 2004

---

## Colofon

**Uitgegeven door:** Adviesdienst Verkeer & Vervoer

**Informatie:** Jan Paul Kors  
**Telefoon:** 010 2825960

**Uitgevoerd door:** Jan Paul Kors, Serge Kats

**Datum:** mei 2005

---

## Inhoudsopgave

---

### **Samenvatting 5**

- 1. Inleiding 7**
- 2. Kwalitatieve analyse 9**
  - 2.1 Juridische aspecten 9
  - 2.2 Communicatieaspecten 10
  - 2.3 Aantal acties op het gebied van flexibilisering loodsplicht 10
  - 2.4 Plannings-, uitvoerings-, en handhavingsaspecten 13
  - 2.5 Effecten op de veiligheid 15
  - 2.6 Aanvullende risico beheersende maatregelen 16
- 3. Kwantitatieve analyse veiligheidsniveau 17**
  - 3.1 Inleiding 17
  - 3.2 Resultaten kwantitatieve analyse 17
    - 3.2.1. Frequentie van ongevallen 18
    - 3.2.2. Consequenties van ongevallen 21
- 4. Conclusies en aanbevelingen 23**
  - 4.1 Conclusies 23
  - 4.2 Aanbevelingen ter verbetering huidige flexibilisering loodsplicht 24
  - 4.3 Aanbevelingen voor toekomstig NOD beleid 25
- 5. Referenties 27**
- 6. Vertegenwoordigde organisaties 29**

---

---

---

## Samenvatting

---

Per 1 augustus 2002 is het Loodspllichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet gewijzigd. Hiermee is het loodspllichtregime geflexibiliseerd en geregionaliseerd.

In het onderhavige besluit is bepaald dat anderhalf jaar na de inwerkingtreding van dit besluit de effecten van dit besluit dienen te worden geëvalueerd. AVV heeft daartoe begin 2004 een evaluatie van de effecten van deze flexibilisering en regionalisering van de loodspllicht opgeleverd. Inmiddels is deze eerste evaluatie besproken met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en is goedkeuring gegeven voor continuering van het ingezette beleid [1], waarbij gehecht wordt aan jaarlijkse evaluatierapportages.

In de voorliggende (tweede) evaluatie ligt het accent op de 'nieuwe' periode van augustus 2003 tot en met december 2004, maar zal inhoudelijk worden aangesloten op de eerste evaluatie [2] welke geldig is voor de periode augustus 2002 tot en met juli 2003.

Evenals de eerste evaluatie is in de voorliggende evaluatie onderscheid gemaakt tussen een kwalitatief en een kwantitatief deel. Ten behoeve van de kwalitatieve analyse hebben evaluatiegesprekken plaatsgevonden met regiovertegenwoordigers van de betrokken zeehavengebieden. De kwalitatieve evaluatie gaat onder meer in op uitvoering, handhaving en veiligheidsbeleving. Als uitgangspunt geldt dat een zo compleet mogelijk beeld wordt gegeven van het oordeel van de regionaal bevoegde autoriteiten over de effecten van de flexibilisering van de loodspllicht en de wijze waarop hieraan uitvoering is gegeven.

Om het veiligheidsniveau in kwantitatieve zin te kunnen evalueren zijn de speciaal voor deze evaluatie ontwikkelde 'ongevallenformats'<sup>1</sup> aangevuld voor de periode tot en met december 2004.

Uit de evaluatiegesprekken kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. Tweeënhalf jaar na de inwerkingtreding van de flexibilisering van de loodspllicht zijn er geen aanwijzingen dat het veiligheidsniveau is afgenomen. De aanvullende informatie vanuit de periode 1 augustus 2003 - 31 december 2004 levert daarmee een bevestiging van de gelijklopende conclusie uit de eerste evaluatie (periode 1 augustus 2002 - 31 juli 2003).
2. Het in de eerste evaluatie geconstateerde capaciteits- en bevoegdheidsprobleem voor handhaving bestaat nog steeds.

---

<sup>1</sup> de zogenaamde Toezichts- en Verantwoordingsformats (T&V formats)

---

Het betreft hier in het bijzonder de controle op de aanwezigheid van de kapitein tijdens de reizen, die in de ontheffingsaanvraag zijn opgegeven ten behoeve van de frequentie-eis. Er wordt echter tevens geconcludeerd dat bovengenoemde beperkingen niet hebben geleid tot een negatief effect op het veiligheidsniveau.

3. Alle regio's, behalve regio Scheldemonden, zijn van mening dat, gelet op de voorwaarden, het potentieel aan schepen dat voldoet aan de ontheffingsvoorwaarden nu zo goed als volledig is benut. In Regio Scheldemonden bestaat er naast de registerschepen nog wel een restpotentieel aan schepen die, gebaseerd op afmetingen en vervoerde lading, voor een ontheffing in aanmerking kunnen komen.
4. Tweeënhalf jaar aan ongevallenstatistieken voor deze specifieke evaluatie is nog onvoldoende<sup>2</sup> om goed onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de effecten van de flexibilisering van de loodsplicht op het veiligheidsniveau. De informatie biedt wel de mogelijkheid een eerste indruk te krijgen van het veiligheidsniveau. Op basis hiervan kunnen de volgende constatering worden geformuleerd:
  - In de tweeënhalf jaar na de inwerkingtreding van de flexibilisering loodsplicht waren geen *ontheffinghouders* betrokken bij ongevallen van het type schip-schip of schip-infrastructuur;
  - Het *totale* aantal aanvaringen van het type *schip-schip*, is stabiel over de jaren 1999 tot en met 2003. In 2004 is een daling waarneembaar in het totale aantal aanvaringen die met name is terug te leiden door een afname van het aantal ongevallen tussen een zeeschip en een binnenvaartschip.
  - Het totale aantal aanvaringen van het type *schip-infrastructuur* laat, volgend op een stijging in 2002 en 2003, ook een daling zien in 2004.

Er kan zodoende worden vastgesteld dat de kwantitatieve analyse de kwalitatieve ondersteunt in de constatering dat de flexibilisering van de loodsplicht geen afname van het veiligheidsniveau heeft laten zien.

---

<sup>2</sup> In het algemeen wordt een statistiekreeks van minimaal 5 jaar aangehouden om een verantwoorde statische analyse te kunnen uitvoeren

---

# 1. Inleiding

---

## **Algemeen**

Per 1 augustus 2002 is het Loodspllichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet gewijzigd. Hiermee is het loodsplichtregime geflexibiliseerd en geregionaliseerd.

In het onderhavige besluit is bepaald dat anderhalf jaar na de inwerkingtreding van dit besluit de effecten van dit besluit dienen te worden geëvalueerd. AVV heeft daartoe begin 2004 een evaluatie van de effecten van deze flexibilisering en regionalisering van de loodsplicht opgeleverd. Inmiddels is deze eerste evaluatie besproken met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en is goedkeuring gegeven voor continuering van het ingezette beleid [1]. De effecten zullen jaarlijks geëvalueerd worden.

## **Proces en inhoud**

Evenals de eerste evaluatie is in de voorliggende evaluatie onderscheid gemaakt in een kwalitatief en een kwantitatief deel.

Ten behoeve van de kwalitatieve analyse hebben evaluatiegesprekken plaatsgevonden met regiovertegenwoordigers (zie hoofdstuk 6) van de betrokken zeehavengebieden. De kwalitatieve evaluatie gaat onder meer in op uitvoering, handhaving en veiligheidsbeleving. Als uitgangspunt geldt dat een zo compleet mogelijk beeld wordt gegeven van het oordeel van de regionaal bevoegde autoriteiten over de effecten van de flexibilisering van de loodsplicht en de wijze waarop hieraan uitvoering is gegeven.

Om het veiligheidsniveau in kwantitatieve zin te kunnen evalueren zijn de speciaal voor deze evaluatie ontwikkelde 'ongevallenformats'<sup>3</sup> aangevuld voor de periode tot en met december 2004 (zie hoofdstuk 3).

## **Afbakening**

De evaluatie sluit inhoudelijk aan op de eerste evaluatie [AVV, 2004, Evaluatie Besluit Flexibilisering Loodspllicht], die geldig is voor de periode augustus 2002 tot en met juli 2003. Het accent van deze kwalitatieve evaluatie ligt derhalve op de 'nieuwe' periode van augustus 2003 tot en met december 2004.

Daarentegen zal de kwantitatieve informatie geanalyseerd worden over de *gehele* periode vanaf de datum van invoering van de AMvB (augustus 2002). Met als basis de uitgevoerde analyse ten behoeve van de vorige evaluatie. Uit de verlengde tijdreeksen kunnen immers betrouwbaardere conclusies worden getrokken. Desalniettemin is een evaluatieperiode van tweeënhalve jaar nog te kort om een *statistisch betrouwbare* conclusie over het veiligheidsniveau te geven.

---

<sup>3</sup> de zogenaamde Toezichts- en Verantwoordingsformats (T&V formats)



---

De kwalitatieve en kwantitatieve analyse zijn daarom ook in deze evaluatie aanvullend aan elkaar, en voldoende om voor wat betreft de loodplichtflexibilisering betrouwbare conclusies te trekken over het veiligheidsniveau.

Het evaluatiegebied heeft betrekking op de loodplichtige vaarwateren op het Nederlands beheersgebied.

---

<sup>4</sup> AVV 2004, Evaluatie Besluit Flexibilisering Loodplicht

---

## 2. Kwalitatieve analyse

---

De effecten van de invoering van de Loodsplicht flexibilisering zijn voor de regio's Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond geëvalueerd voor de periode van augustus 2003 t/m december 2004. Er wordt met name aandacht gegeven aan aspecten die afwijken van de eerste evaluatie over de periode augustus 2002 tot en met juli 2003. Voor de regio Scheldemonen heeft de eerste evaluatie betrekking op de periode van augustus 2003 tot en met oktober 2003.

Er is gekozen voor een hoofdstukindeling conform de eerste evaluatie, aangezien dit een optimale aansluiting en vergelijking met voorgaande evaluatierapportage mogelijk maakt.

### 2.1 Juridische aspecten

In geen van de zeehavenregio's is hinder ondervonden van de, in de eerste evaluatie geconstateerde, *formele* beperkingen ten aanzien van het ontbreken van bevoegdheid - in het kader van het loodsplicht besluit – voor een bedrijfsbezoek gedurende de ontheffingsaanvraag. De aspirant ontheffinghouder beseft immers dat een goede samenwerking met de regionaal bevoegde autoriteit van wederzijds belang is.

Tevens zijn in geen van de zeehavenregio's in de praktijk beperkingen geconstateerd met de operationalisering van het criterium windsterkte. Dit in tegenstelling tot de voorgaande evaluatie, waarin werd aangegeven dat de verschillende waarden voor de verschillende regelingen (Ontheffing, Verklaring van Vrijstelling, etc.) voor hetzelfde criterium windsterkte voor verwarring zorgt. Opvallend hierbij is dat regio Noord Nederland en Scheldemonen bewust hebben gekozen voor een kwalitatieve omschrijving van de (extreme) weersomstandigheden waarbij ad-hoc loodsplicht zal worden opgelegd. De eindverantwoordelijkheid voor een veilige vaart ligt echter te allen tijde bij de kapitein van het schip.

In de regio Scheldemonen bestaat, evenals in de eerste evaluatie, de wens om slechts één lengtemaat te hanteren. In de huidige situatie wordt in de beleidsregels gewerkt met Londen Lengte (ontheffingsrange 75-90 m), terwijl in de regio wordt gewerkt Lengte over Alles (ontheffingsrange 80-95 m.). Een vergelijkbare situatie bestaat in de regio Noord-Nederland, waarbij Duitsland werkt met Lengte over Alles, terwijl in de beleidsregels gewerkt wordt met Londen Lengte. Hierover wordt overlegd met Duitsland.

---

## 2.2 Communicatieaspecten

Lopende het ontheffingenbeleid zijn communicatieaspecten aan de orde bij de jaarlijkse verlenging van de reeds verleende ontheffingen. De regionaal bevoegde autoriteiten geven aan dat ze de betreffende ontheffinghouders zoveel mogelijk tijdig een herinnering versturen, waarin wordt verzocht de informatie (met name frequentie-eis) benodigd voor de verlenging van de ontheffing aan te leveren. *Regio Rotterdam-Rijnmond* heeft de mogelijkheid om zelfstandig per ontheffinghouder in deze informatie te voorzien.

In de meeste gevallen voldoen de huidige ontheffinghouders wederom aan de frequentie-eis en wordt op basis hiervan de ontheffing automatisch verlengd. Dat verlicht de ontheffinghouder van administratieve handelingen.

*Regio Scheldemonden* geeft aan dat nog niet is voorzien in een Engelse vertaling van de regionale beleidsregels, zoals dat werd gemeld in de voorgaande evaluatie. Ondanks dat vanuit de sector geen negatieve reacties zijn gekomen, blijft deze wens bestaan.

## 2.3 Aantal acties op het gebied van flexibilisering loodsplicht

### **Gebruik van ontheffingen**

Onderstaand wordt in een overzicht aangegeven hoeveel ontheffingen zijn aangevraagd en hoeveel er zijn verleend. Het betreft de gehele periode na de inwerkingtreding van de flexibilisering loodsplicht, van 1 augustus 2002 t/m december 2004. Behalve voor de regio Scheldemonden. Het betreft hier de periode augustus 2003 t/m december 2004.

**Tabel 1**  
Aangevraagde en verleende ontheffingen tot en met december 2004

Regio	Periode					
	Aug '02 t/m jul '03 (Scheldemonen: aug'03 t/m okt '03)		Aug '03 t/m dec '04 (Scheldemonen: nov'03 t/m dec '04)		Aug'02 t/m dec '04 (Scheldemonen: aug'03 t/m dec '04)	
	Ontheffingen <sup>5</sup>		Ontheffingen		Ontheffingen	
	Aanvragen	verleend	aanvragen	verleend	aanvragen	verleend
Noord Nederland	10	8	6	5	16	13
Amsterdam-IJmond*	32	29	9	5	41	34
Rotterdam-Rijnmond	37	14	19	16	56	30
Scheldemonen*	60	58	29	29	89	87

De frequentie-eisen voor het minimum aantal gemaakte reizen (voor de combinatie kapitein-schip) in de periode voorafgaand aan de ontheffingsaanvraag verschilt per regio:

- o Noord Nederland: in de laatste 12 maanden: minimaal 3x in en 3x uit
- o Amsterdam-IJmond: in de laatste 24 maanden: 12x in en 12x uit, waarvan in de laatste 12 maanden minimaal 3x in en 3x uit.
- o Rotterdam-Rijnmond: in de laatste 24 maanden: 12x in en 12x uit, waarvan in de laatste 12 maanden minimaal 3x in en 3x uit. (eis voor jaarlijkse verlenging: 6x in en 6x uit)
- o Scheldemonen: in de laatste 12 maanden minimaal 12x in en 12x uit

\*In regio Amsterdam-IJmond en Scheldemonen betreft het hier in bijna alle gevallen ontheffingen voor registerschepen. Zie ook onderstaande toelichting.

Toelichting bij de tabel:

- *Noord Nederland*: Vanwege de plaatselijke onbekendheid met het vaargebied zijn er niet veel aanvragen voor een ontheffing. Deze plaatselijke onbekendheid hangt samen met het feit dat er weinig lijndiensten varen in dit gebied. Voor de vaargebieden Den Helder en Harlingen is geen, respectievelijk 1 (inmiddels weer vervallen) ontheffing verleend. Volgens de gemeente Harlingen is dit te wijten aan de 'te' lage lengtegrens voor ontheffinghouders van 90 meter; in tegenstelling tot de andere vaargebieden in regio Noord Nederland waar de grens bij 110 meter is gesteld.
- *Amsterdam-IJmond*: Het betreft - op enkele schepen na - uitsluitend ontheffingen aan Binnen/Buiten (BiBu) registerschepen<sup>6</sup>. Deze ontheffingen gelden voor het gebied buitengaats. Binnengaats hebben de BiBu's al een generieke vrijstelling.

<sup>5</sup> Een ontheffing geldt voor de combinatie schip-kapitein. Voor 1 schip kunnen dus meerdere ontheffingen gelden (in Regio Scheldemonen betreft het bijvoorbeeld 58 ontheffingen verdeeld over 32 schepen). Bovendien kan een ontheffing per ontheffinghouder een of meerdere gelijksoortige schepen bevatten. Een ontheffing is 1-3 jaar geldig (verschilt per regio).

<sup>6</sup> Schepen opgenomen in het Register Loodsplicht kleine zeeschepen (Rijnschepen, Denemarkenvaarders, Binnen/Buiten schepen (BiBu's) en Lage Kruiplijncoasters (LKC) hebben met versoepelde voorwaarden te maken. Voor toelating tot dit Register, worden voor Rijnschepen en Denemarkenvaarders alleen aan het schip en aan het vaargebied eisen gesteld. Aan BiBu's en LKC's worden tevens eisen aan de kwaliteit van de bemanning gesteld.

---

Deze schepen zijn thuis in het gebied en voldoen ook meestal eenvoudig aan de frequentie-eis. Aan BiBu's zonder ontheffing wordt sinds 2004 buitengaats loods op afstand (LOA) ondersteuning verleend.

- *Rotterdam-Rijnmond*: Aan BiBu's werd voor het buitengebied, al voordat de AMvB Flexibilisering Loodsplicht in werking trad, altijd al een 'ad-hoc' ontheffing verleend. Deze mogelijkheid is in nauwe samenwerking met de regionale loodsencorporatie gerealiseerd. Het is de wens om in de toekomst deze mogelijkheid structureel in het regionale ontheffingenbeleid in te passen. Door de verbeterde bekendheid met de voorwaarden voor ontheffing is in deze tweede evaluatieperiode *het verschil* tussen aangevraagde en verleende ontheffingen niet meer zo groot als in het eerste jaar van evaluatie.
- *Scheldemonden*: Het betreft het hier - op 3 na - uitsluitend ontheffingen die verleend zijn aan registerschepen.
- Zowel voor de regio *Noord Nederland* als de regio *Amsterdam-IJmond* geldt dat er weinig lijndiensten varen, waardoor er relatief weinig schepen aan de frequentie-eis kunnen voldoen.

Aanvullend op bovenstaande is aan de regio's gevraagd om een inschatting te geven van het theoretische potentieel aan ontheffingen (rekeninghoudend met scheepsafmetingen, gevaarlijke lading in bulk en frequentie-eis). Alle regio's, behalve Scheldemonden, zijn van mening dat, gelet op de voorwaarden, het potentieel nu zo goed als volledig is benut en er daarom in het komende jaar niet veel nieuwe aanvragen te verwachten zijn. In regio Scheldemonden is er naast de registerschepen nog wel een restpotentieel aan schepen dat, gebaseerd op afmetingen en vervoerde lading, voor een ontheffing in aanmerking zou kunnen komen. De reden van het uitblijven wordt gezocht in een onbekendheid met de beleidsregels, mede veroorzaakt door het ontbreken van een Engelse vertaling (zie ook paragraaf 2.2) en de hoge frequentie-eis. In het algemeen zijn de regio's, gezien de hoogte van de frequentie-eisen, niet verrast door het beperkte aantal aangevraagde ontheffingen.

#### **Gebruik van verruimde verklaringen van vrijstelling**

*(alleen van toepassing voor regio Rotterdam-Rijnmond)*

Door alle verklaringhouders in de regio Rotterdam-Rijnmond is gebruik gemaakt van een verruimde verklaring waarmee de mogelijkheid wordt geboden om ook naar andere ligplaatsen binnen een door de (Rijks-) havenmeester vastgesteld gebied te varen.

#### **Gebruik van verruimde ontheffingsmogelijkheden voor verhaalreizen**

*(alleen van toepassing voor regio Rotterdam-Rijnmond)*

Er wordt met tevredenheid gebruik gemaakt van de verruimde bevoegdheid van de (Rijks-)havenmeester om (ad-hoc) ontheffing te verlenen voor verhaalreizen waarbij de hoofdvaarweg wordt gekruist of bevaren.

---

## Aanvullende analyse

### *Aantal vrijwillige loodsreizen*

Onder een vrijwillige loodsreis wordt verstaan: een – op verzoek van de kapitein - geloodste reis met een schip dat in aanmerking komt voor een vrijstelling of beschikt over een ontheffing.

Het komt in de praktijk veelvuldig voor dat een generiek vrijgesteld schip een vrijwillige loodsreis aanvraagt (het betreft zelden een ontheffinghouder). Met name in de regio Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Scheldemonden<sup>7</sup>, is dat het geval. In de regio Noord Nederland is in sprake van het relatief hoogste aantal *uitgevoerde* vrijwillige loodsreizen<sup>8</sup> ten opzichte van het totaal aan geloodste reizen. Dit bevestigt het beeld dat er voor de schepen in het vaargebied Noord Nederland om verschillende redenen relatief meer behoefte bestaat aan vrijwillige loodsdienstverlening. Regio Noord Nederland verwacht dat bij een stijging van de loodstarieven deze behoefte zal afnemen.

Vanwege de beperkt beschikbare data<sup>9</sup> is het in deze evaluatie nog niet mogelijk een verband te leggen tussen de flexibilisering loodsplicht en een mogelijke toename van het aantal vrijwillige loodsreizen.

### *'ad-hoc loodsplicht'*

Onder ad-hoc loodsplicht wordt hier verstaan de loodsplicht die voor een specifieke reis wordt opgelegd aan een vrijgesteld schip of een ontheffinghouder.

In bijna alle gevallen heeft de toewijzing van ad-hoc loodsplicht verband gehouden met de heersende weersomstandigheden (voornamelijk slecht zicht). Een enkele maal betrof dit ook een ontheffinghouder. Er bestaan geen aanwijzingen dat ontheffinghouders relatief vaker ad-hoc loodsplicht krijgen toegewezen dan generiek vrijgestelde schepen of verklaringhouders of andersom.

## 2.4 Plannings-, uitvoerings-, en handhavingsaspecten

Het advies van Det Norske Veritas<sup>10</sup> om voor de uitvoering en handhaving van de regionale beleidsregels een veiligheidsmanagementsysteem als beheersinstrument op te zetten, is door geen enkele regio opgevolgd. In de praktijk ziet geen van de regio's dit als een probleem.

---

<sup>7</sup> In Scheldemonden werd bij de regionale loodsencorporatie in 2004 circa 850 maal vrijwillig om een loods gevraagd. Het is niet bekend hoeveel er daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

<sup>8</sup> Ter illustratie: In 2004 betrof het 162 vrijwillige loodsreizen. Dit is 8% van het totaal aantal beloodste reizen per jaar. Ter vergelijking: in Regio Rotterdam Rijnmond betrof het in 2004 134 vrijwillige loodsreizen; ofwel 0.2% van het aantal beloodste reizen per jaar.

<sup>9</sup> Geen historische tijdreeks en geen uitsplitsing naar vrijwillige loodsreizen door schepen die sinds de invoering van de AMvB generiek zijn vrijgesteld

<sup>10</sup> Het betreft hier de Rotterdamse vestiging van het Noorse Klassebureau Det Norske Veritas.

---

Om de uitvoering van de regionale beleidsregels beheersbaar te houden zijn er binnen de regio's wel prioriteiten gesteld waardoor binnen de bestaande formatie en werkwijze, tijd en geld beschikbaar is gesteld. Inzicht om tot de keuze te komen tot inpassing in de bestaande formatie en werkwijze is mede op basis van voorziene kleinschaligheid (zie ook paragraaf 2.3).

Uitzondering op bovenstaande is de regio Rotterdam-Rijnmond waar het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) binnen de hoofdafdeling Verkeersmanagement (VKM) een sector verantwoordelijk gemaakt heeft voor de uitvoering en beheersing van de Flexibilisering loodsplicht. Voor alle regio's geldt dat de hoogste inzet was benodigd in de aanloop naar de inwerkingtreding van de AMvB en de maanden daarna. Gedurende de evaluatieperiode van de voorliggende evaluatie was de benodigde inzet een stuk lager.

Algemeen kan opgemerkt worden dat de uitvoering en handhaving van de flexibilisering van de loodsplicht ingebed is in de bestaande procedures.

Daar waar de regio's bestaande capaciteit hebben moeten aanspreken om de uitvoerings- en handhavingstaken uit te voeren is er niet altijd voldoende capaciteit aanwezig voor bijvoorbeeld bedrijfsbezoeken naar aanleiding van aanvragen tot ontheffing. In sommige gevallen zoekt men de samenwerking met andere bevoegde autoriteiten (bijvoorbeeld de Marechaussee). Er wordt overigens geconcludeerd dat dit capaciteitsprobleem geen merkbaar effect op het veiligheidsniveau heeft. Voor de regio Rotterdam-Rijnmond, waar formatieplaatsen zijn vrijgemaakt voor uitvoerings- en handhavingstaken, geldt dat de bijbehorende werkzaamheden uitstekend kunnen en worden uitgevoerd.

In het algemeen is men ook van mening dat de ontheffingsaanvragers niet gebaat zijn bij een non-coöperatieve houding ten opzichte van de autoriteit, zodat de mede- en samenwerking vanuit de doelgroep vanzelfsprekend goed is.

Binnen alle regio's is men van mening dat het monitoren van de doelgroepschepen (ontheffinghouders en 'nieuw' vrijgestelden) geen beperkingen kent. De benodigde informatie<sup>11</sup> om te kunnen monitoren op doelgroepschepen is op de juiste plaats aanwezig en zichtbaar.

Specifiek vanuit de regio's worden de volgende bevindingen (nogmaals) aangegeven:

- Vanuit regio Noord-Nederland wordt nog steeds informeel een beroep gedaan op de Marechaussee ter controle van de aanwezigheid van de kapitein (aspirant ontheffingshouder) tijdens reizen die in de ontheffingsaanvraag zijn gedaan. In de praktijk blijkt dit goed te werken.

---

<sup>11</sup> In de vorm van (papier) lijsten met scheepsnamen op de Verkeersposten. De informatie van deze lijsten is dus (nog) niet gekoppeld aan de bestaande labels van de verkeersbegeleidingssystemen.

---

Daarnaast is de regio van mening dat de uitbreiding van het VTS-gebied (met name richting Harlingen) ten goede zal komen aan de uitvoering en handhaving van het regionale NOD beleid.

- De regio Amsterdam-IJmond stelt dat een modern verkeersbegeleidingssysteem, voor het gehele beheersgebied van het Centraal Nautische beheer (CNB), ten goede zal komen aan de uitvoering en handhaving van het regionale NOD beleid. Een geautomatiseerde koppeling van de loodsstatus hierin is noodzakelijk voor een adequate handhaving
- De regio Rotterdam-Rijnmond geeft aan dat er ten opzichte van de bevindingen gedaan in de eerste evaluatie niets veranderd is: Het (HbR) heeft voor de monitoring aparte operationele procedures voor het Verkeersmanagement opgesteld. De registratie van de loodsplichtige status in het IVS 90 van RWS ZH ontbreekt echter, waardoor het monitoren van de doelgroepschepen vanuit het VTS van RWS bemoeilijkt wordt (voornamelijk wanneer deze schepen vanuit de Volkerak het Rotterdam-Rijnmond gebied binnenvaren).
- De regio Scheldemonden geeft aan dat de beperkte capaciteit voor handhaving - in de huidige uitvoering van het NOD beleid - in de praktijk geen problemen geeft, aangezien de ontheffinghouders – op 3 na - allemaal registerschepen zijn. Hierdoor is een bedrijfsbezoek in het kader van de flexibilisering loodsplicht overbodig.

## 2.5 Effecten op de veiligheid

### Direct effect

Ook in de tweede evaluatieperiode is er vanuit de praktijkervaringen geen invloed op het bestaande veiligheidsniveau geconstateerd als gevolg van de invoering van flexibilisering loodsplicht. Deze constatering wordt ondersteund door de uitkomsten van het kwantitatieve deel van deze evaluatie (zie hoofdstuk 3)

### Indirect effect

Van een verminderde capaciteit van loodsdienstverlening ten gevolge van anticipatie op ontwikkelingen ten aanzien van het NOD beleid, zoals dat in de eerste evaluatie werd vermeld, is geen sprake meer. Bovendien is de afname van het aantal geloodste reizen ten gevolge van de AMvB gering gebleken (Zie ook paragraaf 2.3).<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> In het algemeen, dus niet in directe relatie met de AMvB, komt het wel regelmatig voor dat schepen, ondanks een tijdige ETA-melding, soms lang moeten wachten alvorens een loods beschikbaar is. In de regio Scheldemonden was er in 2004 circa 80 maal geen loods beschikbaar. In de regio Amsterdam-IJmond wordt er in een aantal gevallen voor gekozen om, onder verantwoordelijkheid van de kapitein, de uitgaande vaart zonder loods toe te staan (ad-hoc ontheffing).



---

## 2.6 Aanvullende risico beheersende maatregelen

In aansluiting op de reeds genoemde aanvullende maatregelen zoals die genoemd zijn in de eerste evaluatierapportage, kan de volgende stand van zaken gemeld worden.

- Er zijn, ten opzicht van de eerste evaluatie, geen nieuwe risicobeheersende maatregelen getroffen.
- In regio Amsterdam-IJmond zal de realisatie van het gewenste verkeersbegeleidingssysteem binnenkort van start gaan
- De registratie van de loodplichtige status in het IVS 90 ontbreekt nog steeds (zie ook paragraaf 2.4)

---

## 3. Kwantitatieve analyse veiligheidsniveau

---

### 3.1 Inleiding

De hier beschreven analyse van het veiligheidsniveau sluit aan bij de gepresenteerde analyse in het vorige evaluatie rapport. Eerst zal de rapportage methodiek in het kort worden weergegeven en vervolgens de uitgangspunten voor de analyse en de resultaten.

De door de regionale bevoegde autoriteiten (Rijkshavenmeesters) jaarlijks opgestelde Toezicht- en Verantwoordingsrapportages vormen de belangrijkste bron voor de kwantitatieve analyse. Deze rapportages worden opgesteld volgens een vastgestelde opzet, het zogenaamde 'format Toezicht en Verantwoording' (hierna te noemen 'format'). Deze formats bieden informatie over volgende indicatoren;

- Frequentie van ongevallen, en
- Consequenties van ongevallen.

Het uitgangspunt van de formats is informatie geven over het effect van de flexibilisering loodsplicht op de nautische veiligheid. Als bron zullen alleen het aantal ongevallen en de gevolgen worden opgenomen die ontstaan zijn uit een nautisch ongeval. Dit betreft dan een aanvaring tussen twee schepen; een aanvaring tussen een schip en infrastructuur en het aan de grond lopen van een schip. Voor een eenduidige registratie en uniformiteit is gekozen voor de volgende uitgangspunten;

- alleen registratie van nautische verkeersongevallen
- en de te registreren gevolgen dienen direct verband te hebben met een nautische verkeersongeval.

### 3.2 Resultaten kwantitatieve analyse

De vastgestelde en gevulde formats ten behoeve van de eerste evaluatie zijn door de regionaal bevoegde autoriteiten aangevuld met gegevens vanaf augustus 2003 tot december 2004. In de vorige evaluatie is om een eenduidige referentie van het veiligheidsniveau te krijgen, waar de evaluatie aan zou kunnen worden getoetst (de nulmeting), eerst over de volledige verslagjaren 1999, 2000, 2001 gerapporteerd. En vervolgens is over de maanden januari tot en met juli 2002 (tot invoering flexibilisering loodsplicht) gerapporteerd. Vervolgens is in de eerste evaluatie gerapporteerd over het eerste volledige jaar na invoering flexibilisering loodsplicht (dus tot augustus 2003).

De kwantitatieve analyse in dit rapport is gebaseerd op verslaglegging van ongevalgegevens van 1999 tot en met 2004.

---

Vanwege het gebroken verslagjaar in de eerste evaluatie zijn ondergenoemde aanpassingen noodzakelijk geweest, om te komen tot een statistisch verantwoorde reeks voor de komende verslagjaren, waarbij in de toekomst aangesloten kan aan de periode (januari tot en met december)

- De gepresenteerde gegevens over het jaar 2002 betreft informatie van de ongevalgegevens over de periode januari tot augustus 2002 opgehoogd met een factor 12/7. Deze factor is toegepast om zodoende eenduidigheid met de vorige evaluatie vast te houden.
- Om tot het gepresenteerde jaar 2003 te komen, zijn de gegevens over de maanden augustus 2002 tot en met december 2004, waarbij om tot 12 maanden te komen, met een factor 17/12 vermenigvuldigd.
- Vanaf 2004 worden de gegevens gepresenteerd worden over het volledige verslagjaar januari tot en met december 2004.

Deze informatie is niet geheel compleet:

De gegevens van de regio Scheldemonden waren bij het verschijnen van dit rapport nog niet in de vereiste formats beschikbaar, waardoor deze niet goed vergelijkbaar zijn met de aangeleverde ongevalgegevens van de andere regio's. Om die reden zijn er geen gegevens van de regio Scheldemonden gebruikt voor de kwantitatieve analyse.

Gedurende het opstellen van de vorige evaluatie heeft de registratie van ongevallen volgens de formats in alle regio's al geleid tot meer aandacht bij de regionaal bevoegde autoriteit voor deze registratie. De expositie<sup>13</sup> waartegen het aantal ongevallen kan worden uitgezet bleek echter niet goed te kunnen worden vastgesteld. Reeds bij het uitvoeren van de eerste evaluatie is vastgesteld dat voor de registratie van de expositie meer onderzoek zal moeten plaatsvinden. Daarom is er in dit rapport wederom voor gekozen om het veiligheidsniveau te presenteren in de vorm van absolute aantallen ongevallen en gevolgen. Deze presentatie wijze sluit aan op de huidige praktijk van veiligheidswaardering voor andere modaliteiten.

Dit is tevens dan ook de voornaamste reden dat bij de vervolganalyse van de effecten van de flexibilisering loodsplicht, wederom niet te sterk is geleund op de ongevalleninformatie uit de rapportages. De ingevulde rapportages zijn, ook in deze evaluatie, bruikbaar in combinatie met de kwalitatieve evaluatie, waar eventuele indrukken gestaafd kunnen worden aan de hand van de ongevallenrapportages.

### **3.2.1. Frequentie van ongevallen**

Tabel 2 bevat het totaal van het aantal ongevallen dat zich heeft voorgedaan op de loodsplichtige Rijkswateren binnen de regio's Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond.

---

<sup>13</sup> Bijvoorbeeld vaartuigkilometers

**Tabel 2**

Aantallen ongevallen op loodsplichtige vaarwateren (Regio's Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond).

Ongevallen (absoluut)	1999	2000	2001	2002*	2003**	2004
SCHIP-SCHIP	66	55	61	60	62	49
SCHIP-INFRASTRUCTUUR	27	22	76	111	89	64
Aan de grond gelopen schepen	16	14	14	33	16	11

\* Ongevallen over periode van 1 januari 2002 t/m 31 juli 2002, vermenigvuldigd met 12/7

\*\* Ongevallen over periode van 1 augustus 2002 t/m 31 december 2003, vermenigvuldigd met 12/17

Tabel 2 geeft informatie op hoofdlijnen. Het betreft dus alleen aanvaringen tussen twee of meer schepen: *schip-schip*, aanvaringen tussen een schip en de haveninfrastructuur: *schip-infrastructuur* en 'aan de grond gelopen schepen'.

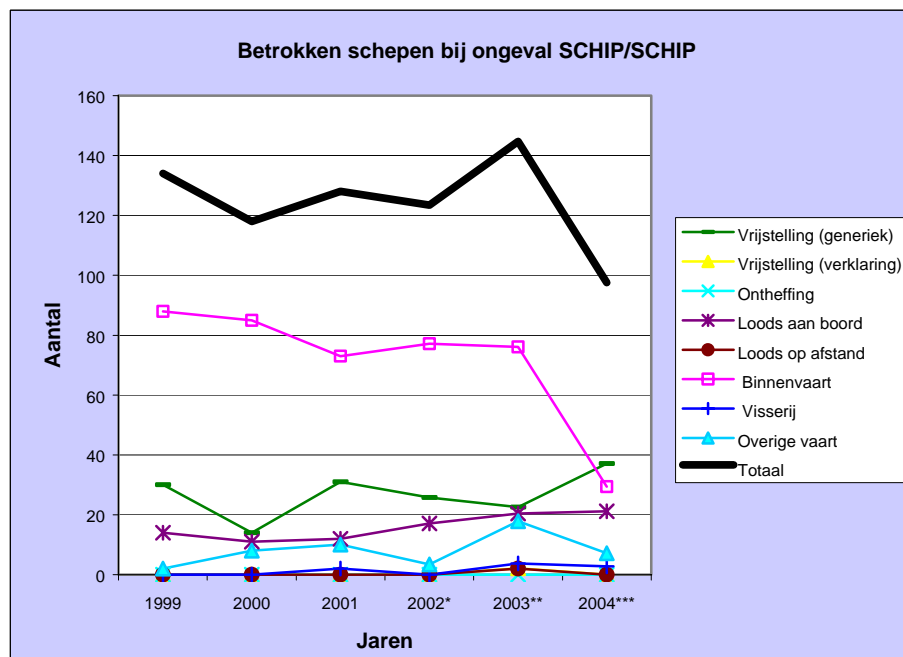
Om de algemene indrukken hieruit nader te onderzoeken zijn de ongevallen 'schip-schip', 'schip-infrastructuur' en 'aan de grond gelopen schepen' hierna verder uitgewerkt.

In grafiek 1 is weergegeven hoeveel schepen betrokken waren bij de ongevallen *schip-schip*, met uitsplitsing naar scheepstype en welke "loodsstatus" die schepen hadden.

Volgens de regionaal bevoegde autoriteiten mag geconstateerd worden dat de registratiegraad van de ongevallen *schip-schip*, waarbij sprake is van significante schade aan de schepen, over de jaren 1999 t/m 2004 van goede kwaliteit is.

**Grafiek 1**

Betrokken schepen bij ongeval *SCHIP-SCHIP*, (Regio's Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond).



\* Ongevallen over periode van 1 januari 2002 t/m 31 juli 2002, vermenigvuldigd met 12/7

\*\* Ongevallen over periode van 1 augustus 2002 t/m 31 december 2003, vermenigvuldigd met 12/17

\*\*\* Ongevallen over periode van 1 januari 2004 t/m 31 december 2004

Grafiek 1 maakt inzichtelijk dat over de jaren 1999-2003 het totaal aantal betrokken schepen bij het type ongeval *schip-schip* stabiel is.

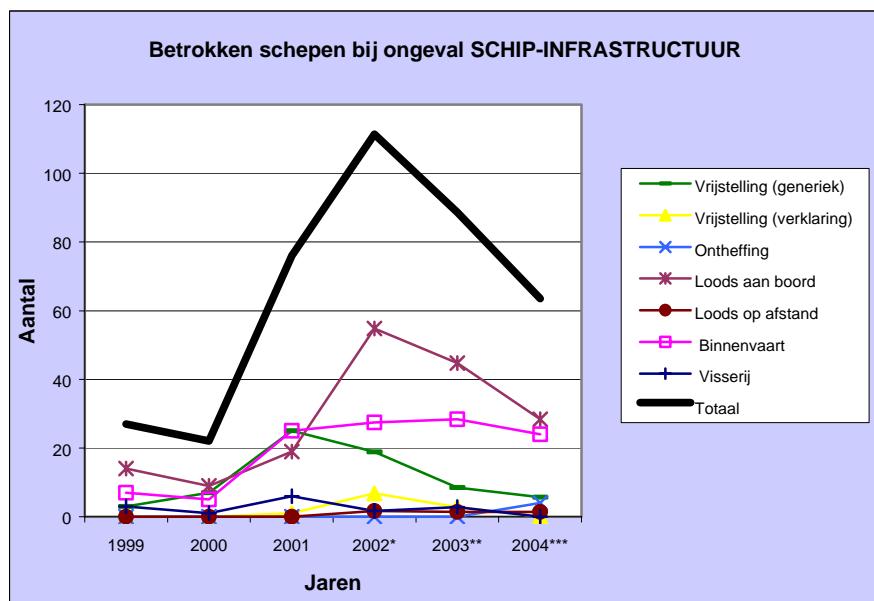
In 2004 is een daling waarneembaar in het totale aantal aanvaringen die met name is terug te leiden door een afname van het aantal ongevallen tussen een zeeschip en een binnenvaartschip. Het aantal generiek vrijgestelde schepen betrokken bij aanvaringen is gemiddeld over 2003 en 2004 iets gestegen ten opzichte van de jaren voor de invoering van het Besluit Flexibilisering Loodsplicht (1999-2002). De cijferreeks na de inwerkingtreding van het Besluit Flexibilisering Loodsplicht is echter nog te kort en te wisselend om hieruit conclusies te kunnen trekken.

Er hebben zich in de periode augustus 2002 tot en met december 2004 geen ongevallen voorgedaan waarbij schepen met een ontheffing waren betrokken.

In grafiek 2 is weergegeven hoeveel schepen betrokken waren bij aanvaringen van het type *schip-infrastructuur*, met uitsplitsing naar hun loodsstatus.

**Grafiek 2**

Betrokken schepen bij ongeval *SCHIP-INFRASTRUCTUUR*  
(Regio's Noord Nederland, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond)



\* Ongevallen over periode van 1 januari 2002 t/m 31 juli 2002, vermenigvuldigd met 12/7

\*\* Ongevallen over periode van 1 augustus 2002 t/m 31 december 2003, vermenigvuldigd met 12/17

\*\*\* Ongevallen over periode van 1 januari 2004 t/m 31 december 2004

Over de periode augustus 2002 tot december 2004 hebben er geen ongevallen plaats gevonden waarbij schepen met een ontheffing waren betrokken.

In de periode 2000 – 2002 is een opvallende stijging te zien van het aantal aanvaringen van het type *schip-infrastructuur*.

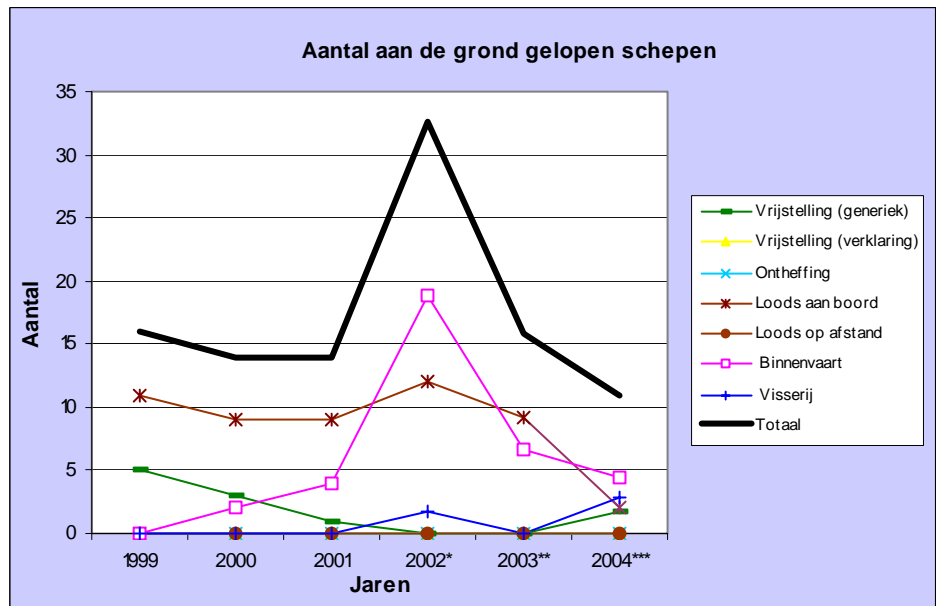
Deze stijging is toe te schrijven aan een intensivering van de registratie van het aantal aanvaringen *schip-infrastructuur* door het Havenbedrijf Rotterdam NV, voorheen Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) (Vanaf 2001 heeft het GHR de registratie uitgebreid van één naar meerdere bronnen, door meer partijen te betrekken bij de ongevallenmonitoring).

Voor de daling na 2002 kan nog geen verklaring worden gegeven.

In grafiek 3 is weergegeven hoeveel schepen aan de grond gelopen zijn, met uitsplitsing naar loodsstatus.

**Grafiek 3**

Aan de grond gelopen schepen  
(Regio's Noord Nederland, Amsterdam-  
IJmond en Rotterdam-Rijnmond)



\* Ongevallen over periode van 1 januari 2002 t/m 31 juli 2002, vermenigvuldigd met 12/7

\*\* Ongevallen over periode van 1 augustus 2002 t/m 31 december 2003, vermenigvuldigd met 12/17

\*\*\* Ongevallen over periode van 1 januari 2004 t/m 31 december 2004

Het aantal aan de grond gelopen schepen laat een sterke stijging zien in 2002. Zoals eerder vermeld is ook deze stijging voornamelijk toe te schrijven aan een intensivering van de registratie van het aantal aanvaringen *schip-infrastructuur* door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Voor de daling na 2002 kan nog geen verklaring worden gegeven.

### 3.2.2. Consequenties van ongevallen

In de door de door regionale bevoegde autoriteit aangevulde formats zijn tevens de ontwikkeling van de diverse consequenties van ongevallen bijgehouden. Geconstateerd is dat er onvoldoende duidelijkheid geboden kan worden over vertragingsschade en het aantal schades aan schepen en infrastructuur. Bovendien is er op dit moment onvoldoende informatie om de schades in € uit te drukken. Evenals in de eerste evaluatie zullen de consequenties van ongevallen gerelateerd worden aan de het aantal slachtoffers.

In tabel 3 is weergegeven hoe vaak sprake was van gewonden en dodelijke slachtoffers/vermisten ten gevolge van één van de in tabel 1 opgenomen ongevallen.

---

**Tabel 3**

Gevolgen van ongevallen  
(Regio's Noord Nederland, Amsterdam-  
IJmond en Rotterdam-Rijnmond)

Slachtoffers	1999	2000	2001	2002*	2003**	2004
Doden en vermisten	0	0	1	0	1	1
Gewonden	4	7	1	3	8	5

\* Ongevallen over periode van 1 januari 2002 t/m 31 juli 2002, vermenigvuldigd met 12/7

\*\* Ongevallen over periode van 1 augustus 2002 t/m 31 december 2003, vermenigvuldigd met 12/17

Over de periode van 1999 tot 2004 zijn er geen milieuschades, als gevolg van de in tabel 2 opgenomen ongevallen.

---

## 4. Conclusies en aanbevelingen

---

### 4.1 Conclusies

Onderstaande conclusies zijn opgesteld aan de hand van de conclusies uit de eerste evaluatie [2]. Conclusies uit de eerste evaluatie die betrekking hadden op de voorbereiding van de AMvB en juridische en communicatieaspecten worden hieronder niet herhaald.

- 1) Tweeënhalf jaar na de inwerkingtreding van de flexibilisering van de loodsplicht zijn er geen aanwijzingen dat het veiligheidsniveau is afgenomen. De aanvullende informatie uit de periode 1 augustus 2003 – 31 december 2004 levert een bevestiging van de gelijklopende conclusie uit de eerste evaluatie (periode 1 augustus 2002- 31 juli 2003)
- 2) In tegenstelling tot de eerste evaluatie zijn er geen problemen gemeld met betrekking tot het operationaliseren van criteria als windsterkte en zicht. In de regio's waarvoor hier kwantitatieve grenzen zijn gesteld, gelden deze slechts als richtlijn en is er voldoende mogelijkheid om, op basis van de actuele waarnemingen en expert-judgement, eventuele (beperkende) maatregelen op te leggen.
- 3) Geen van de regio's heeft een nieuw veiligheidsmanagementsysteem als beheersinstrument geïnstalleerd. Algemeen kan opgemerkt worden dat de uitvoering en handhaving van de flexibilisering van de loodsplicht ingebed is in de bestaande procedures. Dit heeft te maken met de beschikbare tijd en middelen die hiervoor beschikbaar gesteld (kunnen) worden. Uitzondering hierop is de regio Rotterdam-Rijnmond waar het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) binnen de hoofdafdeling Verkeersmanagement (VKM) een aparte sector verantwoordelijk gemaakt heeft voor de uitvoering en beheersing van de flexibilisering loodsplicht.
- 4) Het in de eerste evaluatie geconstateerde capaciteits- en bevoegdheidsprobleem voor handhaving bestaat nog steeds. Het betreft hier in het bijzonder de controle op de aanwezigheid van de kapitein tijdens de reizen, die in de ontheffingsaanvraag zijn opgegeven ten behoeve van de frequentie-eis. Er wordt echter tevens geconcludeerd dat bovengenoemde beperkingen niet hebben geleid tot een negatief effect op het veiligheidsniveau.
- 5) De regiovertegenwoordigers constateren, evenals in de eerste evaluatie, dat de huidige nationale regelgeving en regionale beleidsregels voor ontheffingen, verklaringen van vrijstelling en generieke vrijstelling hebben geleid tot een inconsequente behandeling van de verschillende doelgroepen (registerschepen en ontheffinghouders) en dat de huidige nationale regelgeving in deze vereenvoudiging en harmonisatie verdient.



- 
- 6) Alle regio's, behalve regio Scheldemonden, zijn van mening dat, gelet op de voorwaarden, het potentieel aan schepen dat voldoet aan de ontheffingsvoorwaarden nu zo goed als volledig is benut. In Regio Scheldemonden bestaat er naast de registerschepen nog wel een restpotentieel aan schepen die, gebaseerd op afmetingen en vervoerde lading, voor een ontheffing in aanmerking kunnen komen.
- 7) Tweeënhalf jaar aan ongevallenstatistieken voor deze specifieke evaluatie is nog onvoldoende<sup>14</sup> om goed onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de effecten van de flexibilisering van de loodsplicht op het veiligheidsniveau. De informatie biedt wel de mogelijkheid een indruk te krijgen van het veiligheidsniveau. Op basis hiervan kunnen de volgende constatering worden geformuleerd:
- In de tweeënhalf jaar na de inwerkingtreding van de flexibilisering loodsplicht waren geen *ontheffinghouders* betrokken bij ongevallen van het type schip-schip of schip-infrastructuur
  - Het *totale* aantal aanvaringen van het type *schip-schip*, is stabiel over de jaren 1999 tot en met 2003. In 2004 is een daling waarneembaar in het totale aantal aanvaringen die met name is terug te leiden door een afname van het aantal ongevallen tussen een zeeschip en een binnenvaartschip.
  - Het totale aantal aanvaringen van het type *schip-infrastructuur* laat, volgend op een stijging van 2002 en 2003, ook een daling zien in 2004.

## 4.2 Aanbevelingen ter verbetering huidige flexibilisering loodsplicht

Ondanks dat er tot dusver geen negatieve effecten op het veiligheidsniveau zijn waargenomen, blijven onderstaande aanbevelingen met betrekking tot handhaving, zoals genoemd in de eerste evaluatie, van kracht.

- 1) De regiovertegenwoordigers van Noord Nederland en Scheldemonden bevelen aan om voor de handhaving van de flexibilisering loodsplicht door de Rijkshavenmeester, de capaciteit (mensen en middelen) op het water en aan de wal te versterken of de handhavingstaken bij een andere daarvoor geschikte partij - met voldoende capaciteit - neer te leggen.

Ook de onderstaande aanbevelingen uit de eerste evaluatie blijven van kracht:

- 2) Het HbR pleit voor een aanvullende juridische bepaling in de flexibilisering loodsplicht, die de regionaal bevoegde autoriteit in staat stelt om aan een verleende ontheffing beperkingen te verbinden.

---

<sup>14</sup> In het algemeen wordt een statistiekreeks van minimaal 5 jaar aangehouden om een verantwoorde statische analyse te kunnen uitvoeren

---

Het betreft hier bijvoorbeeld de situatie waarin een ontheffinghouder na de ontheffingverlening blijkt geeft van onvoldoende kennis ter zake (bijvoorbeeld bij het niet slagen van latere examens voor een verklaring van vrijstelling).

- 3) Regio Amsterdam-IJmond is van mening dat het principe "Gelijksoortige schepen" zoals dat geldt voor de aanvragers van een Verklaring van vrijstelling van loodsplicht, ook voor de aanvragers van een ontheffing van loodsplicht zou moeten kunnen gelden.

### 4.3 Aanbevelingen voor toekomstig NOD beleid

De onderstaande aanbevelingen strekken niet specifiek ter verbetering van de huidige flexibilisering loodsplicht, maar zijn wel relevant voor het toekomstige NOD beleid.

De genoemde aanbevelingen in de eerste evaluatie ten aanzien van een verdere verruiming van de lengtegrenzen en aansluiting met de categorale vrijstelling van het Register Loodsplicht kleine zeeschepen kunnen nu als volgt worden vastgesteld:

- 1) Alle regiovertegenwoordigers spreken de voorkeur uit voor een betere aansluiting van het Register Loodsplicht Kleine Zeeschepen en de flexibilisering loodsplicht. Er wordt hierbij voorgesteld om de uitgangspunten van de flexibilisering loodsplicht leidend te laten zijn. Een mogelijkheid kan zijn om de lengtegrenzen voor vrijstellingen en ontheffingen te verruimen in combinatie met een overgangsregeling voor bestaande registerschepen. In regio Rotterdam Rijnmond bestaat de wens om de lengtegrenzen voor ontheffingen te verleggen naar een lengte van 110 meter (of meer). Regio Scheldemonden beveelt een generieke ontheffing aan voor de registerschepen, aangezien deze schepen reeds voldoen aan een kwaliteitsborging, een (weliswaar lagere) frequentie-eis en een vrijstelling voor het riviertraject.
- 2) Door de gemeente Harlingen wordt aanbevolen om voor het traject Terschelling-Harlingen de generieke vrijstellingsgrens te verhogen van 70 naar 90 meter en de ontheffingsgrens te verhogen van 90 naar 110 meter scheepslengte<sup>15</sup>. Met een dergelijke verlenging worden de voorwaarden voor loodsplicht gelijkgetrokken met de andere Noordelijke Zeehavens.

Daarnaast blijven onderstaande aanbevelingen, reeds genoemd in de eerste evaluatie van toepassing:

- 3) Regio Scheldemonden beveelt aan om de voor deze regio geldende categorie "seinvoerende schepen" niet te ontheffen van loodsplicht (in de AMvB worden alleen restricties gesteld aan het vervoer van gevaarlijke lading in bulk). Dit wordt aanbevolen om de behandeling van deze doelgroep consequent te houden; "seinvoerende schepen" komen immers ook niet in aanmerking voor LOA (Loods op afstand). Een voorbeeld van bovenstaande betreft het vervoer van munitie, dat niet als gevaarlijke lading in bulk wordt getypeerd.

---

<sup>15</sup> Dit voorstel wordt momenteel in overleg met de Rijkshavenmeester uitgewerkt.

- 
- 4) Regio Amsterdam-IJmond is van mening dat – gezien de schaalvergroting in de visserij – de categorale vrijstelling voor vissersschepen zou moeten worden herzien<sup>16</sup>.
  - 5) De regio's Amsterdam-IJmond en Noord Nederland stellen dat een uitbreiding van het verkeersbegeleidingssysteem (c.q. VTS dekkingsgebied) ten goede zal komen aan de uitvoering en handhaving van het regionale NOD beleid.

---

<sup>16</sup> In het Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer (BOS) van het CNB Noordzeekanaalgebied is de wens aan DGTL voorgelegd dat ook bepaalde categorieën visserijschepen (groter dan 90m), die niet frequent de havengebieden van IJmuiden bezoeken eigenlijk ook onder de loodsplicht zouden moeten worden gebracht.

---

## 5.Referenties

---

[1] Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 21 juni 2004, kenmerk; DGG/V-04/002700/VV, onderwerp; Nadere besluitvorming ter zake de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen.

[2] Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV); Evaluatie Besluit Flexibilisering Loodspllicht; januari 2004

---

---

---

## 6. Vertegenwoordigde organisaties

---

Onderstaande organisaties zijn betrokken geweest bij de evaluatie. Met daarbij de voornaamste contactpersonen

### Regio Noord-Nederland

Organisatie	Contactpersonen
RWS NN	R. Bonnema; S. Barsingerhorn J. de Wit
RWS NN-District Waddenzee	D. Nijhoff M. Tjoelker
Gemeente Harlingen	L. Jansen
Groningen Seaports	W. van der Kooi
CMM en namens gem. Den Helder	B. Duell E. de Haan

### Regio Amsterdam-IJmond:

Organisatie	Contactpersonen
Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam	H. Anker J. Sallows
RWS NH	P.L. Paap

### Regio Rotterdam-Rijnmond:

Organisatie	Contactpersonen
Havenbedrijf Rotterdam NV	J. Verkiel T. Margadant
RWS ZH	E. Hoeboer M. Kunst

### Regio Scheldemonden

Organisatie	Contactpersonen
RWS ZL	A. de Jong P. Sterrenburg
Schelde Coördinatiecentrum (SCC)	