

Nederlandse Mededingingsautoriteit

BESLUIT

Nummer 103747 / 95

Betreft zaak: Besluit ter vaststelling van de loodsgeldtarieven voor het jaar 2012

Samenvatting

Het markttoezicht op de registerloodsen is op grond van de Loodsenwet opgedragen aan de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad). De Raad moet op grond daarvan jaarlijks de loodsgeldtarieven vaststellen. De algemene raad van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc) dient daartoe uiterlijk 15 juli bij de Raad een voorstel in voor de loodsgeldtarieven van het daaropvolgende jaar. De Raad beoordeelt vervolgens of het voorstel aan de bij of krachtens de in de Loodsenwet gestelde eisen voldoet en of het in voldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze, productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. Indien de Raad van oordeel is dat het tariefvoorstel niet voldoet aan het voorgaande dan stelt de Raad de tarieven in afwijking van het voorstel van de NLc vast. De Raad heeft bovendien de mogelijkheid om bij het vaststellen van de tarieven correcties aan te brengen in verband met bijzondere omstandigheden.

Een belangrijke factor bij het bepalen van de tarieven is de raming van het aantal loodsreizen. Tussen het aantal loodsreizen en de tarieven bestaat een omgekeerd evenredig verband: hoe hoger het aantal loodsreizen, hoe lager de tarieven en andersom. In overleg met de NLc is in het onderhavige besluit voor de raming van het aantal loodsreizen van de (minder gunstige) economische prognosecijfers van het Centraal Plan Bureau (hierna: CPB) van september 2011 (in plaats van die van juni 2011) uitgegaan. De NLc heeft hiertoe op 14 oktober 2011 een aanpassing op het tariefvoorstel ingediend. In het aangepaste voorstel heeft de NLc 3 procent minder loodsreizen geraamd en de macro tariefwijziging omhoog bijgesteld, van -2,66 procent naar -0,39 procent ten opzichte van de tarieven 2011.

De kosten van het loodsen bestaan voor een groot deel uit de arbeidsvergoeding voor registerloodsen. Bij het bepalen van deze kosten heeft de NLc in het tariefvoorstel de verschillende uursoorten voor 2012 geraamd. Uit het onderzoek door de Raad is gebleken dat met name het aantal beschikbaarheidsuren, uren waarin een registerloods thuis zit in afwachting van een loodsreis, onjuist was bepaald.

Uitgangspunt voor de raming van de arbeidsvergoeding voor het aantal beschikbaarheidsuren is het aantal inzetbare uren. Omdat dit niet uit het tariefvoorstel bleek heeft de Raad de NLC verzocht concreet te onderbouwen op welke wijze de inzetbare uren berekend zijn. De Raad heeft op grond van de door de NLC verstrekte informatie geconcludeerd dat het aantal inzetbare uren (en daarmee samenhangend het aantal beschikbaarheidsuren) op onjuiste wijze was berekend in het tariefvoorstel. De Raad heeft moeten vaststellen dat met name de berekening van het verlof van registerloodsen en de daadwerkelijk beschikbaarheid van loodsdienstleiders onjuist in de berekening was meegenomen. De Raad heeft vastgesteld dat daardoor de kosten voor een bedrag van 2.599.400 euro te hoog zijn geraamd.

Daarnaast houdt de Raad rekening met de korting die ten onrechte in de loodsgeldtarieven 2010 heeft verwerkt in de tarieven voor 2012 verrekend te worden. Het gaat om een bedrag (kostenverhoging) van totaal 979.000 euro.

Per saldo dient de tariefgrondslag, zoals door de NLC voorgesteld, met 1.620.400 euro verminderd te worden. Deze tariefgrondslag is het uitgangspunt voor de berekening van de afdracht voor FLO en FLP. Aangezien de Raad deze grondslag in dit besluit lager vaststelt dan in het tariefvoorstel heeft dit automatisch tot gevolg dat de stortingen voor FLO en FLP in het bijgesteld tariefvoorstel te hoog zijn geraamd.

De Raad stelt derhalve de loodsgeldtarieven voor het jaar 2012 in afwijking van het tariefvoorstel vast. De verlaging van het macro tarief als gevolg van onderhavig besluit van de Raad wordt daarmee 1,55 procent ten opzichte van de tarieven 2011.

1	Inleiding en procedure	4
2	Wettelijke beoordelingskader.....	5
2.1	Wet markttoezicht registerloodsen	5
2.2	Loodsenwet.....	7
2.3	Besluit markttoezicht registerloodsen.....	9
2.4	Regeling markttoezicht registerloodsen.....	9
2.5	Eerdere relevante besluiten van de Raad	10
3	Het tariefvoorstel van de NLc.....	12
3.1	Consultatie tariefvoorstel.....	13
3.2	Zienswijzen aan de Raad	15
3.3	Informatievoorziening door de NLc.....	16
4	Beoordeling tariefvoorstel door de Raad	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Beoordeling accountantsverklaring.....	17
4.3	Beoordeling artikel 27c, zesde lid, LW.....	18
4.4	Beoordeling artikel 27c, tweede en derde lid, LW	46
4.5	Beoordeling artikel 27c, vierde lid, LW (consultatie)	48
4.6	Beoordeling artikel 27d, eerste lid, LW en Bmr.....	49
4.7	Beoordeling restpostbenadering Scheldemonden.....	49
5	Beoordeling efficiëntie.....	51
5.1	Inleiding	51
5.2	Algemeen beoordelingskader	51
5.3	Opzet onderzoek efficiëntie.....	55
5.4	Eerste fase van het onderzoek.....	57
5.5	Tweede fase onderzoek.....	59
6	Vaststelling van de tarieven	64
6.1	Inleiding	64
6.2	Tariefgrondslag	64
6.3	De loodsgeldtarieven per zeehavengebied.....	68
6.4	Het schema voor de frequentiekorting.....	69
6.5	De verhogings- en verlagingsfactor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen.....	69
6.6	De loodsvergoedingen	70
6.6	De betalingskorting vanwege automatische incasso	70
7	Besluit	71

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, van de Loodsenwet.

1 Inleiding en procedure

1. Op 14 juli 2011 is een voorstel van de NLC in de zin van artikel 27c, eerste lid, van de Loodsenwet (hierna: LW) voor de loodsgeldtarieven voor het jaar 2012 door de Raad ontvangen.¹ De NLC heeft op 14 oktober 2011, op verzoek van de Raad,² een aanpassing op het voorstel voor de loodsgeldtarieven 2012 ingediend³ waarin rekening is gehouden met de gewijzigde economische omstandigheden, zoals deze uit de Macro Economische Verkenningen van september 2011 blijken. Bij schrijven van 22 november 2011 heeft de NLC een correctie op de aanpassing ingediend.⁴ Het voorstel van 14 juli 2011 en de aanpassing op het tariefvoorstel worden hierna gezamenlijk aangeduid als: het tariefvoorstel.
2. In dit besluit wordt beoordeeld of de Raad de loodsgeldtarieven conform het tariefvoorstel van de NLC kan vaststellen, dan wel, ingevolge artikel 27g LW, de tarieven in afwijking van het tariefvoorstel dient vast te stellen. Daartoe heeft onderzoek plaatsgevonden naar het door de NLC ingediende tariefvoorstel.
3. Tijdens het onderzoek is meerdere malen overleg gevoerd tussen vertegenwoordigers van de NLC en de Nederlandse Mededingingsautoriteit.⁵
4. Daarnaast heeft de Raad diverse malen per brief informatie opgevraagd over onder meer de methode van raming van het aantal loodsverrichtingen voor 2012, de wijze van toerekening van de kosten aan de Scheldevaart, de wijze van inroostering van loodsen en diverse andere kostenposten uit het tariefvoorstel.⁶ De NLC heeft schriftelijk aanvullende informatie aan de Raad verstrekt.⁷

¹ 103747/5, het tariefvoorstel is donderdag 14 juli 2011 overhandigd ten kantore van de NMa.

² 103747/26.

³ 103747/38.

⁴ 103747/71.

⁵ 6 september: 103747/17, 2 november: 103747/54 (reactie NLC: 103747/76), 14 november: 103747/60 (reactie NLC: 103747/77) en 3 november: 103747/84.

⁶ 103747/13, 103747/14, 103747/15, 103747/34, 103747/36, 103747/39, 103747/47, 103747/49, 103747/50, 103747/91, 103747/90, 103747/90 en 103747/89.

⁷ Naar aanleiding van schriftelijke vragen: 103747/22, 103747/23, 103747/24, 103747/42, 103747/43, 103747/48, 103747/55, 103747/61, 103747/74, 103747/70, 103747/78, 103747/85. Verder heeft de NLC aanvullend toegestuurd: 103747/59 (intrekking 103747/86), 103747/62, 103747/63, 103747/64, 103747/65, 103747/68, 103747/75

5. In het kader van het onderzoek heeft de Raad de Hay-groep verzocht de hoogte van de salariëring van het ondersteunend personeel te onderzoeken. De Hay-groep heeft op 8 november 2011 haar bevindingen aan de Raad gerapporteerd.⁸ Aan Ernst & Young is gevraagd om de toerekening van kosten aan de Scheldevaart te onderzoeken. Ernst & Young heeft haar bevindingen op 25 november 2011 aan de Raad gerapporteerd.⁹ De NLC heeft haar opmerkingen kunnen plaatsen bij conceptversies van de beide rapporten. De door de NLC gemaakte opmerkingen zijn in de eindrapportages verwerkt. Beide eindrapportages zijn aan de NLC gezonden¹⁰ en door de Raad bij de besluitvorming betrokken.
6. Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de loodsgeldtarieven als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, Lw. De tarieven voor de overige diensten en taken als bedoeld in artikel 27f, tweede lid, Lw, zijn reeds in een afzonderlijk besluit door de Raad vastgesteld.¹¹

2 Wettelijke beoordelingskader

2.1 Wet markttoezicht registerloodsen

7. Op 1 januari 2008 is de Wet markttoezicht registerloodsen¹² (hierna: Wmr) in werking getreden.¹³ Bij deze wet is een aantal bepalingen van de Loodsenwet gewijzigd, zijn nieuwe bepalingen aan die wet toegevoegd en is het markttoezicht op de registerloodsen opgedragen aan de Raad.
8. In de memorie van toelichting bij de Wmr¹⁴ wordt toegelicht waarom de wetgever het noodzakelijk vond een ingrijpend toezichtregime voor het Loodswezen in het leven te roepen.
9. Sinds de verzelfstandiging van het Loodswezen in 1988 is het aanbod van dienstverlening door de wetgever aan de registerloodsen opgedragen. De registerloodsen zijn private ondernemers. Registerloodsen kunnen uit mededingingsoogpunt worden beschouwd als een collectief monopolie.¹⁵ De Raad benadrukt dat registerloodsen ondernemers zijn die net als elke andere ondernemer,

⁸ 103747/51.

⁹ 103747/79.

¹⁰ 103747/90 en 103747/99.

¹¹ 103882/4.

¹² Stb. 2007, 559.

¹³ Stb. 2007, 560.

¹⁴ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3.

¹⁵ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 1.

een zeker ondernemersrisico lopen Bij verwezenlijking van het ondernemersrisico dienen ondernemers het risico te dragen, zonder dit (geheel) af te wentelen op hun afnemers.

10. Op deze monopolistische markt acht de wetgever externe beïnvloeding noodzakelijk om een behoorlijke verhouding tussen prijs en kwaliteit te bewerkstelligen. De scheepvaart heeft een wettelijke verplichting gebruik te maken van de loodsdienstverlening. Als gevolg daarvan heeft de afnemer van deze dienst ten aanzien van het gebruik van de dienst en de dienstverlener geen keuzevrijheid. Omdat er bij het loodsen van zeeschepen geen werkelijke alternatieven zijn voor het bestaande aanbod, ontbreekt bij de aanbieder een belangrijke externe prikkel om kritisch te zijn op de prijsstelling. Daarnaast zijn er geen marktpartijen aan de vraagzijde die voldoende tegenwicht kunnen bieden om vanuit een positie van gelijkwaardigheid te onderhandelen.¹⁶ In een dergelijke markt is ingrijpend toezicht gerechtvaardigd.
11. Een belangrijke rol bij het toezicht speelt dat prestatie en kosten meer met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met efficiencyfactoren.¹⁷
12. De wetgever stelt dat bij de loodsdienstverlening sprake is van doelstellingen van algemeen en sectoraal belang. Eén van de doelstellingen is dat het Loodswezen moet worden gestimuleerd om behaalde efficiencyvoordelen niet alleen aan de eigen organisatie, maar ook aan de sector ten goede te laten komen. Deze doelstellingen waren van invloed op de keuze van het type toezicht en de daarbij behorende instrumenten.¹⁸
13. Ondanks dat het Loodswezen volgens de wetgever tussen 1988 en de totstandkoming van de Wet markttoezicht registerloodsen efficiënter is gaan werken, heeft zij de daarmee behaalde financiële voordelen echter grotendeels ten goede laten komen aan de eigen organisatie, en slechts in beperkte mate aan de sector. Er kan volgens de wetgever niet worden gesproken van een transparante en evenwichtige prijsontwikkeling. Transparantie en evenwicht in de prijsontwikkeling kan beter worden bereikt wanneer een onafhankelijke toezichthouder het tarief gaat vaststellen aan de hand van zo objectief mogelijke maatstaven.

¹⁶ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 8 en 9.

¹⁷ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 9.

¹⁸ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 8 t/m 11.

14. Bij de vaststelling van de tarieven moet bovendien de mogelijkheid tot het opleggen van een efficiencyprikkel zijn ingebouwd. Dit stimuleert het Loodswezen de kosten zo laag mogelijk te houden en investeringsbeslissingen zorgvuldig te overwegen. Bovendien ontstaat voor het Loodswezen op die manier een prikkel om in dergelijke situaties de omzetsijging niet als vanzelfsprekend te vertalen in een stijging van de vergoeding voor arbeid. Dit hoeft niet noodzakelijkerwijs te leiden tot een ongerechtvaardigd verlies van eigen vrijheid en verantwoordelijkheid voor de eigen bedrijfsvoering van het Loodswezen.¹⁹

2.2 Loodsenwet

15. In artikel 27a LW is onder andere bepaald dat de loodsgeldtarieven worden vastgesteld overeenkomstig hoofdstuk VIA (Tarieven en markttoezicht).
16. 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.
17. 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.
18. 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. In artikel 3 van de Regeling markttoezicht registerloodsen (hierna: Rmr) zijn deze regionale overlegcommissies aangewezen. Deze commissies bestaat 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.
19. 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.

¹⁹ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 10.

20. 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.
21. 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. Hierin kunnen regels met betrekking tot de redelijkheid, de kostenoriëntatie en overige maatstaven voor de structuur van deze tarieven worden vastgesteld. Dit is neergelegd in het Besluit markttoezicht registerloodsen (hierna: Bmr).
22. 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.

23. De bevoegdheid van de Raad om op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW om een besluit vast te stellen dat afwijkt van het door NLC gedane voorstel voor de tarieven is niet beperkt tot een marginale beoordeling van de door de NLC voorgestelde tarieven. De Raad heeft bij toepassing van artikel 27g LW beoordelingsvrijheid.
24. De Raad heeft 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

25. In hoofdstuk 4 van het Bmr ("Loodsgeldtarieven, andere tarieven en leveringsvoorwaarden") worden onder meer nadere voorschriften gegeven ten aanzien van de loodsgeldtarieven. Deze nadere voorschriften dienen in acht te worden genomen bij het opstellen van het voorstel en de vaststelling van de tarieven.
26. 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 er geen sprake mag zijn van een negatief saldo. Dit betekent dat de kosten gemoeid met het genereren van de overige inkomsten die inkomsten niet mogen overtreffen.
27. 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 KTS, bedoeld in artikel 27b van de wet, en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.

2.4 Regeling markttoezicht registerloodsen

28. In artikel 4 van de Regeling markttoezicht registerloodsen is de correctiefactor als bedoeld in artikel 27d, derde lid, LW vastgelegd. Met deze correctiefactor wordt de bestaande kruisfinanciering tussen regio's afgebouwd ten einde op een kostdekkend kostenniveau te komen per regio. De Raad dient de correctiefactor bij de vaststelling van de tarieven in acht te nemen.

29. De Rmr is op met ingang van 13 december 2011 gewijzigd en de correctiefactor voor 2012 is als volgt bepaald:²⁰

Zeehavengebied	Correctiefactor
Delfzijl	+ 4,58%
Harlingen – Terschelling	+ 7,62%
Den Helder	+ 4,02%
Amsterdam – IJmond	+ 0,13%
Rotterdam – Rijnmond	- 0,36%
Scheldemonden	+ 1,36%

Tabel 1: correctiefactor afbouw kruissubsidiëring

2.5 Eerdere relevante besluiten van de Raad

30. In het kader van de vaststelling van de loodsgeldtarieven 2012 zijn de volgende eerdere besluiten van de Raad relevant.

2.5.1 WACC (Weighted Average Cost of Capital)

31. 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) is vastgesteld (hierna: het WACC-besluit).²¹ Bij dit besluit is de vermogenskostenvoet vastgesteld op 11,1 procent. De tegen dit besluit gerichte bezwaren zijn bij besluit van 30 september 2008 ongegrond verklaard.²²
32. Het Loodswezen heeft hiertegen beroep ingesteld bij de rechtbank Rotterdam. Bij uitspraak van 20 januari 2011²³ heeft de rechtbank Rotterdam het beroep van het Loodswezen gegrond verklaard en het besluit op bezwaar van de Raad van 30 september 2008 vernietigd.
33. De nieuwe beslissing op bezwaar was ten tijde van het nemen van onderhavig besluit nog niet door de Raad genomen. Gelet op de voornoemde uitspraak van de rechtbank Rotterdam gaat de Raad derhalve uit van zijn besluit van 14 april 2008 en daarmee van een vermogenskostenvoet van 11,1 procent.

²⁰ Staatscourant 2011, nr. 21828, 12 december 2011.

²¹ Besluit van 14 april 2008, 200101/14.

²² Besluit van 30 september 2008, 200108/12.

²³ LJN: BP1526.

2.5.2 Het KTS

34. Ingevolge artikel 27b, eerste lid, LW stelt de NLC in het belang van een op de kosten gebaseerde tariefstelling een toerekeningssysteem vast voor de kosten van de diensten, taken en verplichtingen van het Loodswezen. Dit kostentoerekeningssysteem (hierna: KTS) behoeft de instemming van de Raad. Bij besluit van 16 juli 2008 heeft de Raad niet ingestemd met het KTS Loodswezen 2009-2013 en de NLC een last onder dwangsom opgelegd tot wijziging van het KTS.²⁴ Bij besluit van 24 september 2008 heeft de Raad ingestemd met het op 9 september 2008 door de NLC gewijzigd vastgestelde KTS Loodswezen 2009-2013.²⁵
35. Tegen beide besluiten heeft het Loodswezen op grond van artikel 7:1a van de Awb rechtstreeks beroep ingesteld bij de rechtbank Rotterdam. Bij uitspraak van 25 januari 2010²⁶ heeft de rechtbank Rotterdam beide eerdergenoemde besluiten vernietigd en zelf in de zaak voorzien door in te stemmen met het KTS zoals dat op 10 juni 2008 door de NLC is vastgesteld. De Raad heeft tegen de uitspraak van de rechtbank hoger beroep ingesteld bij het CBB. Het CBB heeft op 6 december 2010²⁷ de uitspraak van de rechtbank bevestigd.
36. Aangezien vernietiging van de besluiten van de Raad van 16 juli en 24 september 2008 tot gevolg heeft dat de besluiten geacht moeten worden in juridische zin nooit te hebben bestaan en de rechtsgevolgen daarvan met terugwerkende kracht ongedaan worden gemaakt, brengt de uitspraak van het CBB met zich dat de Raad thans dient uit te gaan van het KTS zoals dat op 10 juni 2008 door de NLC is vastgesteld.
37. De Raad had in het door het CBB bij uitspraak van 6 december 2010²⁸ vernietigde besluit van 17 december 2009²⁹ de methode van indexering van de arbeidsvergoeding onjuist toegepast en als gevolg daarvan de loodsgeldtarieven voor 2010 te laag vastgesteld. De Raad heeft de effecten daarvan als deels gecorrigeerd door middel van verrekening van een voorschot in de loodsgeldtarieven voor het jaar 2011.³⁰ Daarbij is aangegeven dat het verschil tussen de definitieve berekening en het voorschot in het tariefvoorstel 2012 zal worden meegenomen. In paragraaf 6.2.2 wordt hier nader op in gegaan.

²⁴ Besluit van 16 juli 2008, 200102/35.

²⁵ Besluit van 24 september 2008, 200102/56.

²⁶ LJN: BL1685.

²⁷ LJN: BO6663.

²⁸ LJN: BO6669.

²⁹ 200136/88.

³⁰ Besluit van 27 december 2010, 103451/59.

2.5.3 FLO/FLP

38. Verder heeft de Raad bij besluit van 16 september 2008³¹ op basis van artikel 27e, eerste lid, LW het schema van 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). Bij beslissing op bezwaar van 29 april 2009 heeft de Raad het besluit van 16 september 2008 gedeeltelijk herroepen en gewijzigd.³²
39. Daarnaast heeft de Raad bij besluit van 7 december 2011³³ op basis van artikel 27e, tweede lid, LW de correctiefactor voor het jaar 2012 vastgesteld in verband met de financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit het FLP van registerloodsen en FLO van het ondersteunend personeel. Bij dit besluit heeft de Raad besloten dat de correctiefactor voor 2012 7,5 procent bedraagt, waarmee de dotatie voor de reservering FLO en FLP, gelet op het besluit van de Raad op grond van artikel 27e, eerste lid, Loodsenwet van 29 april 2009, 14,5 procent bedraagt.

3 Het tariefvoorstel van de NLC

40. Het door de NLC op 14 juli 2011 bij de Raad ingediende tariefvoorstel in de zin van artikel 27c, eerste lid, LW, bevat een voorstel voor de loodsgeldtarieven voor het jaar 2012.³⁴
41. Gelet op de in randnummer 1 geschetste economische ontwikkeling heeft de NLC de Raad bij schrijven van 13 september 2011 verzocht om in het kader van het vaststellen van de tarieven rekening te houden met de economische ontwikkelingen die zich na het ingediende voorstel van 14 juli 2011 hebben voorgedaan en er aantoonbaar toe hebben geleid dat het aantal loodsverrichtingen voor 2012 lager zou moeten worden vastgesteld.³⁵

³¹ Besluit van 16 september 2008, kenmerk 200103/22.

³² Besluit van 29 april 2009, kenmerk 200127/17.

³³ 103862/15.

³⁴ 103747/5.

³⁵ 103747/16.

42. Bij schrijven van 7 oktober 2011 heeft de Raad de NLc verzocht het tariefvoorstel aan te passen aan de cijfers uit de Macro Economische Verkenningen, zoals deze medio september zijn gepubliceerd door het Centraal Planbureau (hierna: CPB).³⁶
43. Bij schrijven van 14 oktober 2011 heeft de NLc een aanpassing van het tariefvoorstel voorgesteld bij de Raad.³⁷ Deze aanpassing betreft een verlaging van de tarieven van 0,39 procent ten opzichte van de tarieven van 2011.
44. Bij schrijven van 22 november 2011 heeft de NLc een correctie op voormelde aanpassing van het tariefvoorstel aan de Raad gezonden.³⁸ Hieruit volgt een algemene tariefverlaging van 1,02 procent ten opzichte van de tarieven van 2011. Voorts heeft de NLc verzocht om bij de vaststelling van de tarieven op grond van artikel 27g, tweede lid, LW een correctie aan te brengen in verband met bijzondere omstandigheden. De bijzondere omstandigheid is volgens de NLc gelegen in de slechte economische vooruitzichten voor 2012. De Raad zal hier nader op ingaan in paragraaf 6.2.2 van dit besluit.
45. In het onderhavige besluit zal de Raad het tariefvoorstel, de aanpassing ervan en de correctie hierop beoordelen.

3.1 Consultatie tariefvoorstel

3.1.1 Inleiding

46. Ingevolge artikel 27c, vierde lid, LW dient de NLc voorafgaand aan de indiening van een voorstel met betrekking tot de loodsgeldtarieven een zienswijze aan te vragen bij de regionale overlegcommissie die zijn aangewezen in artikel 2 van de Regeling markttoezicht registerloodsen. De ontvangen zienswijzen dienen bij het tariefvoorstel gevoegd te worden. Tevens dient de NLc in het tariefvoorstel zijn overwegingen omtrent de ingebrachte zienswijzen te motiveren.
47. Voormelde consultatie heeft in juni 2011 plaatsgevonden. Het geconsulteerde tariefvoorstel was gebaseerd op de cijfers van het CPB die in maart 2011 gepubliceerd zijn. Na afronding van de consultatie zijn de juni-cijfers van het CPB bekend geworden. De geconsulteerde partijen zijn hierover geïnformeerd en de NLc heeft deze cijfers verwerkt in het tariefvoorstel zoals dat op 14 juli 2011 bij de Raad is ingediend. Gelet op de wettelijke termijn van indiening heeft consultatie over het tariefvoorstel op basis van de cijfers van het CPB uit juni 2011 niet plaatsgevonden.

³⁶ 103747/26.

³⁷ 103747/38.

³⁸ 103747/71.

Over de aanpassing die de NLc op het tariefvoorstel heeft gemaakt op basis van de Macro Economische Verkenningen zijn de genoemde partijen in oktober 2011 geïnformeerd.³⁹

48. De ingebrachte zienswijzen zijn in bijlage 11 in het tariefvoorstel opgenomen. Hierna zijn de schriftelijke en mondelinge ingebrachte zienswijzen alsmede de overwegingen van de NLc hieromtrent kort weergegeven. Een beoordeling van de consultatie is in paragraaf 4.5 opgenomen.

3.1.2 Schriftelijk ingebrachte zienswijze(n)

49. Door de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (hierna: VRC), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (hierna: KVNR) en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna: HBR) zijn schriftelijke zienswijzen op het tariefvoorstel ingediend.
50. De VRC heeft in haar zienswijze aangegeven dat in de toekomst anders omgegaan dient te worden met kortingen die door de Raad dan wel anderszins zijn afgedwongen. Daarnaast heeft de VRC aangegeven dat het van belang is dat de volatiliteit uit de tarieven wordt gehaald en dat zij zich kan vinden in de wijze waarop de NLc dit in het tariefvoorstel heeft gerealiseerd door een wijziging van het FLO/FLP-percentage voor te stellen.
51. De KVNR heeft in haar schriftelijke zienswijze aangegeven dat:
- sprake dient te zijn van een in rechte vastgestelde grondslag voor de tariefstelling;
 - de NMa haar rol als toezichthouder moet kunnen uitoefenen;
 - de loodsgeldtarieven een gematigde ontwikkeling moeten laten zien;
 - de loodsgeldtarieven geen grote fluctuaties/schommelingen mogen vertonen;
 - de loodsdiensten in een goede prijs/kwaliteitsverhouding aangeboden moeten worden;
 - de loodsgeldtarieven inzichtelijk behoren te zijn voor de afnemers van loodsdiensten;
 - de havens internationaal moeten kunnen concurreren.
52. Het HBR heeft in haar zienswijze het belang van de mogelijkheid van een gematigde tariefontwikkeling tot 2019 benadrukt. Het HBR ondersteunt het voorstel van de NLc om de FLO/FLP hier voor de komende jaren te gebruiken. Indien de ontwikkelingen voorafgaand aan het vaststellen van de tarieven hiertoe aanleiding geven, pleit het HBR ervoor het FLO/FLP-percentage verder bij te stellen. Het HBR hecht eraan dat de kwaliteit van de dienstverlening op hetzelfde hoge peil blijft als in de voorgaande jaren en dat niet wordt getornd aan de anderhalvuursregeling zoals die in de praktijk gehanteerd wordt voor vertrekkende schepen. Als laatste spreekt het HBR haar zorg uit over de afbouw van de kruissubsidie.

³⁹ 103747/73.

Uit het tariefvoorstel volgt een forse toename van de kruissubsidie, waardoor volgens het HBR een extra tariefaanpassing voor 2012 noodzakelijk is om het afgesproken doel te halen.

3.1.3 Mondeling ingebrachte zienswijze(n)

53. De NLC heeft in alle regio's waarin de zeehavengebieden zijn gesitueerd consultatiebijeenkomsten belegd waarin partijen in de gelegenheid zijn gesteld mondeling hun zienswijze te geven. Van deze consultatiebijeenkomsten zijn verslagen gemaakt die als bijlage zijn gevoegd bij het tariefvoorstel.⁴⁰
54. Uit de verslagen blijkt dat tijdens de consultatiebijeenkomsten punten naar voren zijn gebracht en zijn besproken, zoals het aantal geraamde verrichtingen voor 2012, het voorgenomen kwaliteitsniveau voor 2012, het percentage FLO/FLP voor 2012 in relatie tot het egaliseren van tariefmutaties over de jaren en overige onderwerpen.

3.1.4 Overwegingen NLC omtrent zienswijzen

55. Op grond van de CPB-cijfers van juni heeft de NLC de raming van reizen, omzet en kosten bijgesteld. De NLC komt tot de conclusie dat er op basis van de ingebrachte mondelinge en schriftelijke zienswijzen van de geconsulteerde partijen en de in bijlage 11.a van het tariefvoorstel weergegeven overwegingen geen reden is om andere wijzigingen aan te brengen in het concept tariefvoorstel voor de loodsgeldtarieven 2012 zoals dat in consultatie is gebracht.

3.2 Zienswijzen aan de Raad

56. Na indiening van het tariefvoorstel op 14 juli 2011 hebben medewerkers van de NMa namens de Raad gesproken met diverse organisaties over onder andere het tariefvoorstel van de NLC.⁴¹ De reacties in deze gesprekken kwamen overeen met de reacties welke de betreffende organisaties reeds aan de NLC kenbaar hebben gemaakt.
57. De diverse organisaties hebben, samengevat op hoofdlijnen, de volgende punten naar voren gebracht:
 - gelijkmatige tariefontwikkeling is van belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens;

⁴⁰ Zie het tariefvoorstel, Bijlage 11.b tot en met 11.e.

⁴¹ Zie gespreksverslagen Deltalinqs (103747/35), NV Zeeland Seaports (103747/33), KVNVR (103747/56), HBR (103747/29), HB Amsterdam (103747/30), ORAM (103747/32), VRC (103747/31). Deze verslagen zijn aan de NLC toegezonden: 103747/82.

- geen (sterke) fluctuaties in de tarieven. De verrekening van bedragen door de NMa als gevolg van herziening van tariefbesluiten versterkt de fluctuatie van de tarieven en is in beginsel ongewenst.
- aandacht voor innovatie van en differentiatie in de loodsdienstverlening;
- een goede prijs-/kwaliteitverhouding: een kwalitatief goede dienstverlening voor een redelijk tarief;
- de kwaliteit van de loodsdienstverlening moet in ieder geval gelijk blijven;
- de wijze waarop de NMa invulling geeft aan het toezicht en de inspanningen die de NMa verricht ten aanzien van de tarieven worden positief gewaardeerd.

3.3 Informatievoorziening door de NLC

58. De regulering van de loodsgeldtarieven brengt met zich dat de Raad moet toetsen of het tariefvoorstel met inachtneming van het bij of krachtens de LW gestelde tot stand is gekomen en de ramingen op de juiste wijze en met gebruikmaking van de correcte cijfers zijn ingericht, onderbouwd en berekend. Voor deze beoordeling is de Raad sterk afhankelijk van de toelichting op het tariefvoorstel en van (aanvullende) informatie die bij de NLC berust. Slechts in zeer beperkte mate kan worden teruggevallen op openbare bronnen. De Raad heeft daarom bij de NLC nadere informatie op moeten vragen om te kunnen beoordelen of het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan voldoen aan het bij of krachtens de LW gestelde.
59. De Raad stelt vast dat de toelichting op het tariefvoorstel niet altijd de gewenste duidelijkheid verschaft. Zo komt het voor dat bepaalde opvallende kostenwijzigingen in het geheel niet worden toelicht. Als voorbeeld noemt de Raad hier de grote stijging van de kosten van het beloodsen in de regio Scheldemonden of de uitbreiding van de bemanning van de vaartuigen in de regio Noord. Daarnaast is de toerekening van kosten aan de Scheldevaart niet in het tariefvoorstel opgenomen. Ook zijn diverse (kosten)posten in het geheel niet opgenomen in het tariefvoorstel, althans zijn niet als separate (kosten)post weergegeven. Een voorbeeld hiervan is de "extra capaciteit" die de NLC in een nadere toelichting opvoert als kostenpost, terwijl deze niet als zodanig is opgenomen in het tariefvoorstel.
60. Ook heeft de beantwoording van de vragen van de Raad door de NLC niet altijd bijgedragen aan een eenduidig beeld. De Raad heeft vastgesteld dat de beantwoording van de vragen in sommige gevallen onderling inconsistent is. Ook heeft de Raad geconstateerd dat de NLC als antwoord op nadere vragen van de Raad meerdere opties heeft uitgewerkt en de keuze daartussen kennelijk aan de Raad overlaat. De wijze waarop het aantal ingeroosterde uren berekend wordt is hiervan een voorbeeld.

61. Het voorgaande heeft tot gevolg gehad dat de Raad, om tot een zorgvuldige beoordeling van het tariefvoorstel te komen, in vergelijking met voorgaande jaren veelvuldig aanvullende vragen met een zeer hoog detailniveau heeft moeten stellen.

4 Beoordeling tariefvoorstel door de Raad

4.1 Inleiding

62. In dit hoofdstuk vindt de beoordeling van het tariefvoorstel plaats. De Raad toetst of het tariefvoorstel overeenkomstig het bij en krachtens de LW bepaalde tot stand is gekomen en op de juiste wijze en met gebruikmaking van de correcte cijfers is ingericht, onderbouwd en berekend. Indien dit niet het geval is stelt de Raad zonodig de tarieven in afwijking van het tariefvoorstel vast.
63. In de eerste plaats beoordeelt de Raad in dit hoofdstuk de accountantsverklaring die op grond van artikel 4.21 Bmr bij het tariefvoorstel, zoals dit op 14 juli 2011 bij de Raad is ingediend, is gevoegd.
64. Ten tweede beoordeelt de Raad of het tariefvoorstel en de aanpassing hierop voldoen aan de eisen zoals gesteld in
- artikel 27c, zesde lid, LW;
 - artikel 27c, tweede en derde lid, LW en
 - artikel 27c, vierde lid, LW.
65. Ten derde beoordeelt de Raad of het tariefvoorstel, de aanpassing en de correctie hierop voldoen aan de nadere regels in het Bmr voor de in artikel 27d, eerste lid, LW genoemde onderwerpen.
66. Ten vierde en als laatste beoordeelt de Raad in hoofdstuk 5 of de tarieven op grond van artikel 27g LW in afwijking van het tariefvoorstel vastgesteld moeten worden.

4.2 Beoordeling accountantsverklaring

67. De Raad stelt vast dat bij het tariefvoorstel overeenkomstig artikel 4.21 Bmr een accountantsverklaring is gevoegd.
68. 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 die zijn opgenomen in het tariefvoorstel.
 2. Vaststellen of het tariefvoorstel is opgesteld in overeenstemming met de vereisten uit het KTS, WACC-besluit, FLO/FLP-besluit, de Wmr, het Bmr, de Rmr en LW.

3. Vaststellen van de rekenkundige juistheid van het cijfermateriaal zoals opgenomen in het tariefvoorstel.
69. De accountant heeft verklaard dat op grond van het onderzoek van de gegevens waarop de veronderstellingen gebaseerd zijn, niets gebleken is op grond waarvan zou moeten worden geconcludeerd 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 KTS. Daarbij zijn tevens (waar toepasselijk) de van toepassing zijnde grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zoals genoemd in het KTS in aanmerking genomen.
70. De Raad stelt vast dat uit de bewoordingen in de accountantsverklaring blijkt dat is getoetst of het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde KTS en dat de ramingen correct zijn. Zoals hierna in paragraaf 4.3.3 wordt aangegeven is de Raad na toetsing van het tariefvoorstel gebleken dat de raming van de arbeidsvergoeding voor indirecte uren niet met gebruikmaking van de correcte cijfers is ingericht, onderbouwd en berekend. Daarover heeft de NLC al aangegeven om de aan de Raad overlegde detailberekeningen voortaan in het tariefvoorstel op te nemen.⁴²

Daarnaast heeft de NLC aangegeven de accountant in de toekomst te instrueren om de berekening van capaciteit, inzetbare uren en bestede uren diepgaander in het accountantsonderzoek te betrekken.

71. Gegeven het voorgaande is de Raad van oordeel dat de accountantsverklaring bij het bijgesteld Tariefvoorstel op onderdelen niet voldoet aan de formele eisen die het Bmr hieraan stelt. De Raad overweegt wel dat dit oordeel verder niet van invloed is op de vaststelling van de tarieven of de hoogte daarvan, nu de Raad alsnog de rekenkundige juistheid heeft kunnen vaststellen of de aansluiting met het KTS heeft kunnen maken.

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)

Raming loodsverrichtingen 2012

72. In paragraaf 2.2.1 van het tariefvoorstel is de raming van het aantal loodsverrichtingen voor 2012 opgenomen.

⁴² 103747/55

73. De NLC heeft naar aanleiding van discussies met de Raad over de ramingsmethodiek in eerdere jaren besloten om nader onderzoek door PWC Advisory te laten uitvoeren naar de ramingsmethodiek voor het jaar 2012. De rapportage van PWC Advisory is opgenomen in bijlage 3b van het tariefvoorstel.
74. Uit het onderzoek van PWC Advisory is naar voren gekomen dat de regressiemethode een goede methode is om de raming van het aantal loodsreizen op te baseren. Hierbij zijn meerdere varianten onderzocht, waarbij naast de in- en uitvoer van goederen ook andere (voor het Loodswezen) externe variabelen in het onderzoek zijn betrokken. De onderzochte modellen maken gebruik van gerealiseerde gegevens over de jaren 2003 tot en met 2010. Uit de onderzochte modellen kwam naar voren dat de "relevante wereldhandel" en de "capaciteitsfactor" (waarbij rekening wordt gehouden met de toenemende capaciteit van de te beloodsen schepen) het aantal loodsreizen het meest nauwkeurig verklaren.
75. Het tariefvoorstel dat ter consultatie is aangeboden, is gebaseerd op de cijfers van het CPB van maart 2011. Het op 14 juli 2011 ingediende tariefvoorstel is nog aangepast aan de in juni gepubliceerde cijfers, teneinde de raming van het aantal loodsreizen zo actueel mogelijk te doen zijn. Zoals eerder aangegeven, is de raming in het tariefvoorstel door de NLC op 14 oktober 2011 door de NLC geactualiseerd op basis van de Macro Economische Verkenningen van het CPB. Op basis van de Macro Economische Verkenningen heeft PWC Advisory een nieuwe berekening van het aantal loodsreizen gemaakt.⁴³
76. Op grond van de laatstbedoelde berekening blijft het aantal geraamde loodsreizen voor 2012 (90.811) nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van de raming voor 2011 (91.180). Het betreft een verschil van -0,4 procent.

Beoordeling wijze van ramen door NLC

77. De Raad heeft kennis genomen van de berekening van de raming voor 2012 en heeft geconstateerd dat de wijze van berekening gewijzigd is ten opzichte van het (bijgesteld) tariefvoorstel 2010 en het tariefvoorstel 2011.
78. Tijdens de beoordeling van het tariefvoorstel 2011 heeft de Raad aan de NLC aangegeven dat de ramingsmethodiek niet gebaseerd was op een algemeen aanvaarde methodiek en dat het in de rede zou liggen om de regressiemethode toe te passen. De Raad stelt vast dat voor het tariefvoorstel 2012 deze methode is toegepast.

⁴³ 103747/38, bijlage 2

79. De NLc heeft laten onderzoeken welke variabelen de beste voorspellende kracht hebben voor de raming van het aantal loodsreizen. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de (voor Nederland) relevante wereldhandel en de capaciteitsontwikkeling van schepen (grotere schepen die een toenemend volume vervoeren) variabelen zijn met de beste voorspellende kracht.
80. Om beter inzicht te krijgen in de methode van ramen is door de Raad aan de NLc verzocht om een gedetailleerde cijfermatige uitwerking van de raming voor het jaar 2012.⁴⁴ Tevens heeft de Raad een statistische analyse uitgevoerd op het gebruikte ramingsmethodiek. Deze uitkomsten van deze analyse vormden voor de Raad aanleiding tot het stellen van enkele aanvullende vragen.⁴⁵ Op grond van de door de NLc gegeven toelichtingen⁴⁶ ziet de Raad geen aanleiding te veronderstellen dat de door het Loodswezen toegepaste ramingsmethodiek tot onaanvaardbare uitkomsten leidt. Wel zijn er vanuit methodologisch oogpunt nog enkele kanttekeningen bij het gehanteerde model te plaatsen. De Raad zal deze met de NLc bespreken teneinde tot een verdere aanscherping van de ramingsmethodiek te komen.
81. Wat betreft de actualisatie van gegevens die de NLc in het tariefvoorstel van 14 juli 2011 heeft opgenomen, is de Raad van oordeel dat het gebruik van zo recent mogelijke gegevens bijdraagt aan een zo nauwkeurig mogelijke voorspelling van het aantal reizen voor 2012. Verdere actualisering op basis van de Macro Economische Verkenningen zal de Raad slechts dan bij het vaststellen van de tarieven betrekken als deze leiden tot een aanzienlijke wijziging van de ramingen.
82. In vergelijking met de in voorgaande jaren gehanteerde ramingsmethodiek acht de Raad de voor 2012 gehanteerde methodiek een verbetering. Mede gegeven de volatiliteit van de economie en daarmee ook van het aantal schepen dat de Nederlandse havens aandoet zal de Raad bij komende tariefvoorstellen blijven toetsen of het door de NLc gehanteerde model adequaat is en blijft om de raming van het aantal loodsreizen te bepalen.

Voorgenomen kwaliteitsniveau

83. De Raad dient toezicht te houden op de "economische kwaliteit" van de loodsdienstverlening. De Raad dient er derhalve op toe te zien dat de klant een behoorlijke prestatie krijgt die in een passende verhouding staat tot het bedrag dat hij daarvoor moet

⁴⁴ 103747/13.

⁴⁵ 103747/49.

⁴⁶ 103747/22 en 103747/61.

betalen. Een van de instrumenten voor de uitoefening van dit toezicht is de bevoegdheid van de Raad om de tarieven vast te stellen.⁴⁷

84. In paragraaf 2.2.2 van het tariefvoorstel is ten aanzien van het voorgenomen kwaliteitsniveau van de dienstverlening aangegeven dat een verhoging of verlaging van het kwaliteitsniveau niet aan de orde is. De tarieven dienen op een dusdanige wijze te worden vastgesteld dat het huidige kwaliteitsniveau ook op de lange termijn in stand kan worden gehouden. Het kwaliteitsniveau dat momenteel geboden wordt voldoet naar het oordeel van de NLC aan de wensen van alle belanghebbenden, zonder dat sprake is van bovenmatige kwaliteit. De NLC verwijst voor een nadere beschrijving van het huidige kwaliteitsniveau ook naar de kwaliteitsverantwoording 2010 van 26 april 2011.⁴⁸
85. Tijdens de consultatie heeft de meerderheid van de geconsulteerde partijen aangegeven continuering van de huidige werkwijze te wensen, daarbij afwegend dat de voordelen in de vorm van het voorkomen van wachtlijsten en daarmee gepaard gaande kosten in hun bedrijfsvoering vele malen groter zijn dan het voordeel van iets lagere tarieven. Het voor 2012 voorgenomen kwaliteitsniveau is gelijk aan het in 2010 gerealiseerde niveau en ook het voor 2011 voorgenomen niveau.
86. In overleg met de NLC is een indicator ontwikkeld die aangeeft in hoeveel procent van de gevallen tijdig wordt geleverd ten opzichte van de normen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de officiële levertijdnorm (die in regelgeving ETA/ETD is vastgelegd) en de praktijknorm (werkafpraak in de havens, een kortere levertijd dan de officiële norm). De NLC heeft in het tariefvoorstel een tabel opgenomen waarin per regio de huidige praktijk van levertijden is afgezet tegen de in de betreffende regio geldende ETA/ETD norm.⁴⁹ In onderstaande tabel zijn de voorgenomen kwaliteitspercentages voor 2012 per regio weergegeven.

⁴⁷ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 15.

⁴⁸ 103746_1/4.

⁴⁹ ETA/ETD staat voor Expected Time of Arrival/Expected Time of Departure. Op grond van artikel 12 van de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde Regeling communicatie en loodsaanvragen scheepvaart⁴⁹ gelden voor de verschillende zeehavens de ETA/ETD-normen.

	ETA/ETD-regeling	Huidige werkwijze
Delfzijl/Eemshaven	97%	96%
Harlingen/Terschelling	97%	96%
Den Helder	98%	94%
Amsterdam/IJmuiden	98%	94%
Rotterdam/Rijnmond	98%	94%
Schelde/wet	96%	Geen norm ⁵⁰

Tabel 2: kwaliteitsnormen per regio

87. De Raad acht de hoogte van de in het voorgaande randnummer opgenomen kwaliteitspercentages redelijk. Hierbij gaat de Raad uit van de veronderstelling dat het kwaliteitsniveau in de afgelopen jaren (ongeveer) gelijk is geweest en dat uit zowel de consultatie als de gesprekken met de geconsulteerde partijen is gebleken dat dit het gewenste kwaliteitsniveau is.
88. In het voorstel voor de loodsgeldtarieven 2010 werd door de NLC als kwaliteitsindicator de tevredenheid van stakeholders genoemd. Onder stakeholders worden de kapiteins/gezagvoerders, rederijen, nationale en lokale overheden, havenbeheerders en belangenorganisaties begrepen. De NLC heeft destijds aangegeven dat voor het eerst in 2010 gerapporteerd zou kunnen worden over de tevredenheid van stakeholders. De Raad heeft geconstateerd dat de NLC in de kwaliteitsverantwoording over 2010⁵¹ gerapporteerd heeft over de tevredenheid van kapiteins en rijkshavenmeesters. Hierbij is aangegeven dat het onderzoek naar de tevredenheid onder de overige klantengroepen (reders, agenten en terminals) medio 2011 zal worden uitgevoerd.
89. In het tariefvoorstel 2012 is de indicator tevredenheid van stakeholders niet opgenomen. De Raad heeft de NLC verzocht de relatie aan te geven tussen de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek en het voorgenomen kwaliteitsniveau voor 2012.⁵² De NLC heeft per brief van 28 september 2011⁵³ toegelicht dat het tevredenheidsonderzoek in 2010 is uitgevoerd onder kapiteins en gezagvoerders. De NLC heeft aangegeven dat het onderzoek onder agenten, reders, terminals en havenmeesters in de afrondende fase verkeert. Uit de voorlopige uitkomsten blijkt volgens de NLC dat de betrokken stakeholders tevreden zijn over de kwaliteit van de door het Loodswezen geleverde diensten.

⁵⁰ In het tariefvoorstel is toegelicht dat de regio Scheldemonden uitsluitend volgens de vastgestelde normen in de ETA/ETD regeling werkt en dus geen andere normen of werkwijze in de praktijk kent.

⁵¹ 103746_1/4.

⁵² 103747/14.

⁵³ 103747/23.

90. De Raad stelt vast dat uit de onderzoeksresultaten zoals opgenomen in de kwaliteitsverantwoording blijkt dat 23,5 procent van de 228 ondervraagde kapiteins tevreden is over de dienstverlening van het Loodswezen en 73,6 procent zeer tevreden.⁵⁴ De havenmeesters zijn redelijk tevreden over het functioneren van het Loodswezen.
91. Gelet op het voorgaande concludeert de Raad dat het tariefvoorstel voldoet aan het vereiste van artikel 27c, zesde lid, onder a, LW.
- 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)**
92. In paragraaf 4.2 van het tariefvoorstel 2012 is de raming van de met de loodsverrichtingen te behalen omzet in 2012 opgenomen. Een specificatie van deze raming is opgenomen in bijlage 1 en 3.a van het tariefvoorstel 2012. Op 14 oktober 2011 heeft de NLC een aangepaste raming aan de Raad gezonden.⁵⁵ De Raad gaat voor de beoordeling uit van de gewijzigde raming.
93. De Raad stelt vast dat de raming van de omzet voor 2012 gebaseerd is op het verwachte aantal loodsverrichtingen in 2012 en de tarieven die in dat jaar volgens het tariefvoorstel in rekening zouden moeten worden gebracht. De Raad stelt ook vast dat in bijlage 3c voor de bepaling van de omzet voor 2012 rekening is gehouden met de verdeling van het gerealiseerd aantal reizen in 2010 voor de trajecten en scheepsklassen per zeehavengebied. Desgevraagd⁵⁶ heeft de NLC dit nog nader toegelicht.⁵⁷
94. Omdat het tariefvoorstel ten aanzien van de overige kosten (onder andere kosten van het beloodsen en de overheadkosten) geen inzicht verschaft of bij de raming hiervan mede rekening is gehouden met de realisatie over 2010, heeft de Raad hier enkele aanvullende vragen over gesteld. Daarop heeft de NLC aangegeven dat de overige kosten in eerste instantie zijn afgeleid van de begroting 2011. Daarna heeft de NLC beoordeelt hoe de aldus geraamde kosten zich verhouden tot de realisatie 2010. Bij geconstateerde grote afwijkingen vindt er een analyse plaats en is zondig de raming voor 2012 herzien.

⁵⁴ 103747/23.

⁵⁵ 103747/38.

⁵⁶ 103747/39.

⁵⁷ 103747/48.

95. Gelet op het voorgaande ziet de Raad geen reden om te veronderstellen dat de methode van het ramen van de in 2012 met de loodsverrichtingen te behalen omzet niet juist zou zijn. De Raad ziet dan ook geen aanleiding om dit onderdeel van het tariefvoorstel en de aanpassing hierop 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)

96. Ingevolge artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder c, LW dient de raming van de arbeidsvergoeding voor 2012 gebaseerd te zijn op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in 2010.

97. In paragraaf 2.3 van het tariefvoorstel is de raming van de arbeidsvergoeding voor 2012 opgenomen. Per brief van 14 oktober 2011 heeft de NLC een aangepaste raming van de arbeidsvergoeding voor 2012 aan de Raad gezonden.⁵⁸ De Raad gaat bij de beoordeling uit van deze aangepaste raming.

98. 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-uren⁵⁹ en afbestellingen. 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.

99. Gelet op het bepaalde in artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder c, LW dient de raming van de arbeidsvergoeding voor 2012 mede gebaseerd te zijn op de daadwerkelijk ontvangen arbeidsvergoeding in 2010. Nu niet uit het tariefvoorstel noch de aanpassing hierop bleek of en op welke wijze de raming van de arbeidsvergoeding is gebaseerd op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in 2010, heeft de Raad bij schrijven van 19 oktober 2011 de NLC verzocht dit nader toe te lichten.⁶⁰

100. Per brief van 2 november 2011 heeft de NLC de raming voor 2012 als volgt toegelicht.⁶¹ Als basis voor de raming van de arbeidsvergoeding is het geraamde aantal reizen voor 2012 als basis genomen en is uitgegaan van de onderverdeling per klasse op basis van de realisatie 2010. De gemiddelde tijd "loods aan boord voor reguliere reizen" (uit de

⁵⁸ 103747/38.

⁵⁹ LOA staat voor Loodsen Op Afstand.

⁶⁰ 103747/39.

⁶¹ 103747/48.

realisatie 2010) is als basis gehanteerd voor het tariefvoorstel 2012. In een brief van 28 september 2011 heeft de NLC dit met een fictief voorbeeld toegelicht voor de raming van de bruguren reguliere reizen.⁶² Het aantal LOA-uren is gebaseerd op de gemiddelde realisatie van de afgelopen drie jaar.

De uitgangspunten voor het rammen van de IPL-taken en de raming van het aantal uren "reizen en wachten" voor 2012 zijn beschreven in bijlage 4.c van het tariefvoorstel. De raming voor 2012 is volgens de NLC mede gebaseerd op de realisatie 2010.

Raming arbeidsvergoeding directe loodsuren

101. De raming van de directe loodsuren voor 2012 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 de periode 1 april 2010 tot en met 31 maart 2011.
102. De raming van de arbeidsvergoeding voor de directe loodsuren vindt plaats door de directe uren per scheepsklasse te vermenigvuldigen met de uurtarieven per scheepsklasse, en deze vervolgens conform artikel 3.1 Bmr te indexeren met het indexcijfer voor CAO lonen tot 2012 van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS). De Raad ziet geen aanleiding om op dit punt het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten.

Raming arbeidsvergoeding indirecte uren

103. De raming van de arbeidsvergoeding voor de indirecte uren is gesplitst in een drietal uursoorten: IPL-uren, reis- en wachturen en beschikbaarheidsuren. De IPL-uren en de reis- en wachturen bestaan ieder ook uit verschillende 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.
104. De gemiddelde tarieven per indirect loodsuur zijn 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 tot 2012 en komt dan voor 2012 uit op 109,21 euro per IPL-uur, op 72,81 euro per reis- en wachtuur en 36,40 euro per beschikbaarheidsuur.

⁶² 103747/23.

IPL-uren

105. De Raad ziet geen aanleiding om de raming van het aantal IPL-uren en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten. De Raad gaat daarom conform de berekeningen van de NLC uit van 100.836 IPL-uren.

Reis- en wachturen

106. In het tariefvoorstel, zoals dat op 14 juli 2011 door de NLC is ingediend, is het aantal reis- en wachturen geraamd op 259.181 uur. In de aanpassing van het tariefvoorstel, zoals dit per brief op 14 oktober 2011 door de NLC is ingediend, is het aantal reis- en wachturen geraamd op 254.979 uur. Daarbij is door de NLC aangegeven dat daardoor de arbeidsvergoeding met 306.000 euro afneemt ten opzichte van het eerder ingediende tariefvoorstel.⁶³
107. Naar aanleiding van vragen van de Raad heeft de NLC de berekening van het aantal reis- en wachturen gecontroleerd. Na controle wordt het aantal reis- en wachturen door de NLC geraamd op 247.459 uur.⁶⁴ De Raad ziet geen aanleiding om deze laatste raming van het aantal reis- en wachturen en de onderbouwing daarvan ontoereikend te achten. De Raad stelt wel vast dat de geraamde arbeidsvergoeding dientengevolge met nog eens 547.531 euro afneemt ten opzichte van de raming zoals die per brief van 14 oktober door de NLC is ingediend. Dit is door de NLC ook bevestigd.⁶⁵

Beschikbaarheidsuren

108. In bijlage 4c van het tariefvoorstel is weergegeven op welke wijze de inzetbare uren geraamd worden. De inzetbare uren zijn de uren waarin de registerloods beschikbaar is voor het loodsen van schepen. De inzetbare uren minus de directe uren, de reis- en wachturen en de IPL-uren resulteren in de beschikbaarheidsuren. Een juiste berekening van het aantal inzetbare uren is derhalve bepalend voor de juiste berekening van het aantal beschikbaarheidsuren.
109. Aangezien niet uit het tariefvoorstel blijkt op welke wijze het aantal inzetbare uren exact berekend wordt, en daarmee samenhangend het aantal beschikbaarheidsuren, zijn door de Raad hierover diverse keren nadere vragen gesteld.⁶⁶ De NLC heeft de Raad nadere informatie verstrekt.⁶⁷ Naar aanleiding van de reacties van de NLC heeft op 2 en

⁶³ 103747/38.

⁶⁴ 103747/55

⁶⁵ Brief 22 november 2011 (bijlage 1).

⁶⁶ 103747/14, 103747/34 en 103747/47.

⁶⁷ 103747/23, 103747/43, 103747/55, 103747/75, 103747/74 en 103747/78 .

14 november 2011 nader overleg plaatsgevonden tussen de NLC en medewerkers van de NMa.⁶⁸ Op 22 november 2011 heeft de NLC de Raad nog nadere informatie toegezonden over het bepalen van de rusturen.⁶⁹ Op 1 december 2011 is door de NLC nog informatie nagezonden over de inroostering in de regio Noord en het compensatieverlof.⁷⁰

110. Naar aanleiding van de door de NLC verstrekte informatie stelt de Raad het volgende vast.
111. De inzetbare uren worden op de volgende wijze bepaald. In de eerste plaats wordt de bruto capaciteit berekend. Dit gebeurt door de geraamde gemiddelde loodsformatie voor 2012 te vermenigvuldigen met 24 uur maal 366 dagen (2012 is een schrikkeljaar).⁷¹ Van deze bruto capaciteit worden de roostervrije uren afgetrokken. In reactie op de door de Raad gestelde vragen heeft de NLC verklaard dat het resterende aantal uren vervolgens wordt verhoogd met de geraamde "extra capaciteit". Deze post is niet als zodanig in het tariefvoorstel opgenomen. Conform het KTS betreffen dit de uren voor het varen in vrije dagen en het uitvoeren van IPL-taken in vrije dagen. De bruto capaciteit minus het aantal roostervrije uren vermeerderd met het aantal uren "extra capaciteit" resulteert in het aantal ingeroosterde uren. Het aantal ingeroosterde uren wordt vervolgens verminderd met de afwezige uren en dit levert het aantal inzetbare uren op. De afwezige uren bestaan uit de geraamde verlofuren, het geprognosticeerde ziekteverzuim en de rusturen.
112. Het voorgaande wordt in onderstaande tabel stapsgewijs weergegeven.

Bruto capaciteit	
Roostervrije uren	-/-
Extra capaciteit	+
Ingeroosterde uren	
Afwezige uren:		
Verlof	-/-
Ziek	-/-
Rust	-/-
Inzetbare uren	

Tabel 3: stapsgewijze weergave bepalen inzetbare uren

⁶⁸ 2 november: 103747/54 (reactie NLC: 103747/76), 14 november: 103747/60 (reactie NLC: 103747/77)

⁶⁹ 103747/70.

⁷⁰ 103747/85.

⁷¹ Het jaar 2012 is een schrikkeljaar.

113. In het hiernavolgende wordt de wijze waarop de verschillende variabelen uit bovenstaand schema berekend worden, besproken.

Bruto capaciteit

114. De bruto capaciteit wordt bepaald door het geraamde aantal loodsen (formatieve omvang) te vermenigvuldigen met 24 uur maal 366 dagen. Uit het tariefvoorstel blijkt dat gerekend is met een gemiddelde formatie van 459 loodsen. Desgevraagd heeft de NLC aangegeven dat een deel van deze loodsen in de regio's Rijnmond en Scheldemonden parttime werkzaam is. Indien hiermee rekening wordt gehouden bestaat de geraamde loodsenformatie voor 2012 uit 451,7 FTE⁷². In onderstaande berekening wordt verder van deze formatieomvang uitgegaan. Conform de berekening van de NLC leidt dit tot een bruto capaciteit van 3.967.806 uur.
115. Voor de volledigheid merkt de Raad op dat gebleken is dat volgens de NLC de bruto-capaciteit op drie verschillende manieren berekend kan worden.⁷³ De NLC maakt geen keuze welke methode naar haar mening de juiste is. Wel heeft de NLC aangegeven dat de berekening in het tariefvoorstel niet consistent is geweest. In het tariefvoorstel is voor de regio Rotterdam-Rijnmond uitgegaan van het feitelijk aantal loodsen, dat wil zeggen dat bij het bepalen van de bruto capaciteit voor deze regio nog geen rekening is gehouden met loodsen die parttime werken. Voor het bepalen van de bruto capaciteit voor de regio Scheldemonden is wel rekening gehouden met loodsen die parttime werken. De Raad constateert dat dit geen verschil maakt voor het aantal ingeroosterde uren, mits bij de berekening van het aantal roostervrije uren rekening wordt gehouden, met registerloodsen die parttime werken.

Roostervrije uren

116. De roostervrije uren worden bepaald aan de hand van de feitelijke roosters van de registerloodsen per regio. De Raad concludeert op grond van de ter beschikking staande informatie dat gewerkt wordt met de volgende drie typen roosters:
- (1) roosters van loodsen die beschikbaar zijn voor het loodsen van schepen;
 - (2) roosters van loodsen die de loodsdienstleiding verzorgen; en
 - (3) roosters van loodsen die bestuurs- en MT-taken verrichten.
- De drie typen roosters worden achtereenvolgens besproken.

⁷² Full Time Equivalent.

⁷³ 103747/55.

(1) roosters van loodsen die beschikbaar zijn voor het loodsen van schepen

117. De Raad stelt vast dat de wijze van inroosteren per regio verschilt. De Raad zal hieronder per regio de wijze van berekenen van het aantal roostervrije uren beoordelen.

Regio Rotterdam-Rijnmond

118. Uit de door de NLC verstrekte informatie⁷⁴ blijkt dat een registerloods in deze regio gemiddeld 183 dagen (etmalen) per jaar wordt ingeroosterd. Voor 2012 houdt dit in dat een registerloods 183 dagen (etmalen) roostervrij is. Het aantal geraamde roostervrije uren voor de regio Rotterdam-Rijnmond voor 2012 bedraagt, conform de opgave van de NLC, in totaal 905.887 uur.⁷⁵

Regio Amsterdam-IJmond

119. In deze regio verricht een registerloods zijn loodstaken in een vier wekelijkse cyclus waarin de dienstdagen en de roostervrije dagen elkaar als volgt opvolgen: 4-5-5-4-5-5.⁷⁶ Het aantal roostervrije dagen bedraagt volgens opgave van de NLC derhalve 184 per registerloods per jaar. Voor de regio Amsterdam-IJmond bedraagt het totaal aantal geraamde roostervrije uren, conform de opgave van de NLC, 276.660 uur.⁷⁷

Regio Noord

120. In de regio Noord verricht de registerloods zijn dienst volgens een rooster waarin de verhouding tussen de dienstperiode en de roostervrije periode als volgt is vastgesteld: 7,2 dagen (173 uren) beschikbaar – 6,8 dagen (163 uren) roostervrij.⁷⁸ Door de NLC is berekend dat hiermee een loods 177,55 dagen per jaar roostervrij is.⁷⁹ Deze opgave wijkt overigens af van een eerder opgave waarin werd aangegeven dat een loods 174 uur roostervrij is. Het totaal aantal geraamde roostervrije uren voor de regio Noord bedraagt daarmee conform de opgave van de NLC 78.834 uur⁸⁰.

⁷⁴Zie 103747/55 en "Werkafspraken van de Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond" (103747/62).

⁷⁵ Opgave door de NLC, zie 103747/55.

⁷⁶ Zie "Dienstregeling loodsen voor het regionale loodsstation IJmuiden – Amsterdam" (103747/63).

⁷⁷ Opgave door de NLC, zie 103747/55.

⁷⁸ Zie PM prisma-nummer verslag 14 november en "Dienstreglement loodsen Noord" (103747/65).

⁷⁹ 103747/78.

⁸⁰ Opgave door NLC, zie 103747/78, bijlage 2c.

Regio Scheldemonden

121. In de regio Scheldemonden wordt een registerloods zeven dagen ingeroosterd en is hij vervolgens zeven dagen roostervrij. Door de NLC is verklaard dat een registerloods daarnaast 3,5 dagen per jaar extra wordt ingeroosterd in verband met de jaarlijkse roosterwisseling⁸¹ en dient hij per jaar 14 dagen stand-by te zijn.
122. Desgevraagd heeft de NLC verklaard dat de zogenaamde stand-by-dagen een invulling zijn van artikel 5 van de "Nadere voorschriften dienstverlening registerloodsen regio Scheldemonden"⁸² die door het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden zijn vastgesteld.⁸³ In dit artikel is bepaald dat *"de registerloodsen binnen het samenwerkingsgebied voorzien in de ononderbroken aanwezigheid van een regeling volgens welke, in het geval het aantal registerloodsen volgens het rooster ontoereikend is in verband met het (te verwachten) scheepvaartaanbod, in afwijking van het rooster [onderstreping NMa], registerloodsen alsnog worden opgeroepen (...)"*. Registerloodsen zijn op grond van artikel 6 van de genoemde nadere voorschriften verplicht hieraan gehoor te geven.
123. De Raad concludeert dat met de stand-by-dagen invulling wordt gegeven aan de genoemde nadere voorschriften.⁸⁴ De registerloods die stand-by is zal alleen ingezet worden voor zover het aantal beschikbare registerloodsen volgens het rooster ontoereikend is. Dit is in der regel het geval bij pieken in het scheepvaartaanbod. Dit volgt ook uit artikel 13, tweede lid, van het Dienstuitvoeringsreglement regio Scheldemonden.⁸⁵ Een registerloods die stand-by is staat niet op de beurtrol en wordt bij normaal scheepvaartverkeer niet ingezet. Desalniettemin is het stand-by zijn niet vrijblijvend. De momenten dat een registerloods stand-by staat kan dan ook niet worden aangemerkt als roostervrij. Indien een registerloods op een stand-by vrij wenst te zijn dient hij dan ook gewoon verlof aan te vragen.

⁸¹ Met deze roosterwisseling wordt voorkomen dat loodsen altijd in dezelfde weken van het jaar werkzaam zijn. De roosterwisseling heeft tot gevolg dat gedurende één week per jaar beide ploegen (alle loodsen van regio Scheldemonden) ingezet zijn.

⁸² 103747/64.

⁸³ 103747/60, reactie NLC: 103747/77.

⁸⁴ In de andere regio's kunnen registerloodsen buiten het rooster worden opgeroepen met een zogenaamde "sms-bom". Dit houdt in dat alle registerloodsen die roostervrij zijn een sms ontvangen met het verzoek gehoor te geven aan de oproep.

⁸⁵ 103747/64.

124. Gelet op het voorgaande concludeert de Raad dat het aantal roostervrije dagen in de regio Scheldemonden 165,5 dagen (183 dagen - 3,5 dag - 14 dagen) per registerloods per jaar bedraagt.

Het totaal aantal geraamde roostervrije uren voor de regio Scheldemonden bedraagt conform de opgave van de NLC 604.869 uur.⁸⁶ Dit is conform de verklaringen van de NLC.⁸⁷

(2) de roosters van loodsen die loodsdienstleiding verzorgen

125. In de regio's Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden wordt gewerkt met loodsdienstleiders. Dit zijn registerloodsen die de planning van de loodsdienstverlening verzorgen. Deze loodsdienstleiders werken in drie volcontinue diensten. De dagelijks daarvoor benodigde negen loodsdienstleiders worden ieder voor acht uur per dag, vermeerderd met twee uur forfaitaire reistijd, ingeroosterd. Daarna genieten zij acht uur rust.⁸⁸ De NLC heeft verklaard dat er geen bezwaar tegen bestaat de overige zes uur per loodsdienstleider per etmaal te beschouwen als roostervrije uren.⁸⁹
126. Naast de genoemde loodsdienstleiders worden loodsen in de regio Rotterdam-Rijnmond ook ingezet voor de zogenaamde "PM loodsdienstleiding". Een dergelijke loodsdienstleider is ingeroosterd voor diensten van vier uur, die gecombineerd worden met reguliere loodsreizen. Voor de dag dat een loodsploeg in dienst komt (hierna: de opkomende dag) wordt de PM loodsdienstleider ingeroosterd. In dit rooster is voorzien in een periode van twee uur waarin een registerloods beschikbaar zou zijn voor het loodsen van schepen. Gelet op de duur van loodsreizen binnen de regio Rotterdam-Rijnmond acht de Raad het echter feitelijk niet mogelijk om binnen deze twee uur schepen te loodsen.
127. De Raad stelt vast dat in het tariefvoorstel met het voorgaande geen rekening is gehouden. Desgevraagd heeft de NLC verklaard dat het tariefvoorstel derhalve gecorrigeerd moet worden.⁹⁰ De NLC heeft naar het oordeel van de Raad voldoende onderbouwd dat deze correctie 20.391 uur dient te zijn.⁹¹ De Raad gaat bij de berekening van het aantal ingeroosterde uren hiervan uit.

⁸⁶ Opgave door de NLC, zie 103747/55.

⁸⁷ Zie 103747/55 en 103747/60 (reactie NLC 103747/77).

⁸⁸ 103747/101.

⁸⁹ 103747/55.

⁹⁰ 103747/60 (reactie NLC 103747/77).

⁹¹ Zie 103747/55.

(3) de roosters van loodsen die bestuurs- en MT-taken verrichten

128. Gebleken is dat registerloodsen die bestuurs- of MT-taken verrichten acht uur vermeerderd met twee uur forfaitaire reistijd per werkdag worden ingeroosterd. De overige tijd van de week (14 uur per werkdag en 24 uur per weekend- en officiële feestdag) zijn zij roostervrij.⁹² Het aantal roostervrije uren voor registerloodsen die werken volgens het hiervoor geschetste rooster bedraagt 74.808 uur. Dit komt overeen met het aantal uur dat de NLC heeft berekend.⁹³

Extra capaciteit

129. De NLC heeft naar aanleiding van nadere vragen van de Raad verklaard dat bij de berekening van het aantal ingeroosterde uren ook rekening gehouden moet worden met de extra capaciteit.⁹⁴ De Raad stelt vast dat de extra capaciteit niet als zodanig in het tariefvoorstel is opgenomen. Desgevraagd heeft de NLC toegelicht dat deze extra capaciteit bestaat uit de uren die registerloodsen worden ingezet op roostervrije dagen. Het kan daarbij gaan om directe uren als gevolg van oproepen buiten het rooster om of in het geval een tijdens het rooster aangevangen loodsreis pas kan worden beëindigd in de roostervrije periode. Ook is het mogelijk dat een loods voor IPL-taken wordt opgeroepen in zijn roostervrije periode.⁹⁵
130. Voor 2012 is de extra capaciteit geraamd op 38.155 uur. Deze raming is, zo blijkt uit de toelichting die de NLC heeft gegeven, gebaseerd op de gerealiseerde extra capaciteit in 2009 en 2010 zoals deze uit de interne administratie van de NLC blijkt.⁹⁶
131. De Raad stelt vast dat in het KTS in paragraaf 6.2.1.6 het volgende is vastgelegd. *“De totaal beschikbare tijd van de registerloods (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).”* De Raad concludeert dat het optellen van de extra capaciteit, bestaande uit de directe uren voor varen in vrije dagen en IPL-taken in vrije dagen, bij de ingeroosterde uren in overeenstemming is met het KTS. De Raad zal dan ook, ondanks dat deze extra capaciteit niet uit het tariefvoorstel blijkt, bij het bepalen van het aantal ingeroosterde uren rekening houden met de geraamde extra capaciteit voor 2012.

⁹² 103747/101.

⁹³ 103747/55, bijlage 2.

⁹⁴ 103747/43.

⁹⁵ 103747/60 (reactie NLC 103747/77).

⁹⁶ 103747/60 (reactie NLC 103747/77).

132. Gelet op het voorgaande kan het aantal ingeroosterde uren worden berekend. In onderstaande tabel staat de berekening schematisch weergegeven.

	NMa	Tariefvoorstel ⁹⁷
Bruto capaciteit	3.967.806	4.016.753
Roostervrije uren regulier:		1.988.066
Rotterdam-Rijnmond	905.887 -/-	
Amsterdam-IJmond	276.660 -/-	
Noord	78.834 -/-	
Scheldemonden	604.869 -/-	
Correctie roostervrije uren LDL	20.391 -/-	20.391
Roostervrije uren Bestuur/MT	74.808 -/-	
Extra capaciteit	38.155 +	38.155
Ingeroosterde uren	2.044.512	2.046.451

Tabel 4: berekening aantal ingeroosterde uren

Afwezige uren

133. Het aantal inzetbare uren wordt berekend door het aantal ingeroosterde uren te verminderen met de afwezige uren (zie ook tabel 3). Deze afwezige uren vallen in drie categorieën uiteen namelijk (1) de verlofuren, (2) de ziekte uren en (3) de wettelijke rust. De Raad bespreekt deze drie categorieën achtereenvolgens.
134. De NLC heeft aangegeven dat voor de berekening van het aantal afwezige uren in het tariefvoorstel niet in alle regio's dezelfde methode gevolgd is.⁹⁸ De NLC heeft uitgerekend wat het effect is als in alle regio's dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd. In het navolgende wordt, conform de conclusies van de NLC, deze uniforme rekenwijze gevolgd.

(1) Verlofuren

135. Uit de door de NLC afgelegde verklaringen⁹⁹ en ter beschikking gestelde informatie¹⁰⁰ blijkt dat het aantal verlofuren per regio verschilt. Per regio kan het aantal verlofuren ook weer per registerloods verschillen, omdat het aantal bijvoorbeeld afhankelijk is gesteld van de leeftijd van de registerloods. De NLC heeft aangegeven dat het aantal

⁹⁷ De weergegeven uren zijn opgenomen in 103747/55, bijlage 8, blad 3

⁹⁸ 103747/55

⁹⁹ 103747/60 (reactie NLC 103747/77).

¹⁰⁰ 103747/55 en 103747/62 t/m 65.

verlofuren conform de regionale werkafspraken is berekend.¹⁰¹ Het aldus totaal aantal geraamde verlofuren voor 2012 bedraagt 323.304 uur.¹⁰²

136. Het is de Raad na kennisneming van de regionale werkafspraken gebleken dat registerloodsen op grond van de verschillende regionale afspraken, naast het reguliere verlof, compensatieverlof krijgen voor taken die zij in roostervrije dagen verrichten. Het gaat hierbij om compensatie voor het varen in vrije dagen (oproepen buiten het rooster om) en/of de IPL-taken die in roostervrije perioden worden uitgevoerd. Deze uren zijn onder de noemer "extra capaciteit" bij de ingeroosterde uren opgeteld. Per regio gelden hiervoor de volgende afspraken.

Regio Rotterdam-Rijnmond en Noord

137. In de regio Rotterdam-Rijnmond wordt, kort gezegd, varen in de roostervrije periode alsmede IPL-taken in de roostervrije periode gecompenseerd met extra verlof. Indien het aantal directe of IPL-uren in de roostervrije periode 5 uur of minder bedraagt wordt 12 uur bij het verloftegoed bijgeschreven. Bedraagt het aantal directe- of IPL-uren meer dan 5 dan wordt 24 uur bij het verloftegoed bijgeschreven.¹⁰³ In het geval een tijdens het rooster aangevangen loodsreis pas kan worden beëindigd in de roostervrije periode worden deze uren ook op dezelfde wijze als hiervoor beschreven gecompenseerd.¹⁰⁴ In de regio Noord wordt het varen in de roostervrije dagen (oproepen buiten het rooster om alsmede roosteroverschrijdende loodsreizen) en IPL-taken in vrije dagen op dezelfde wijze gecompenseerd.¹⁰⁵

Regio Amsterdam-IJmond

138. In de regio Amsterdam-IJmond wordt compensatieverlof verleend voor het doen van IPL-taken in vrije dagen, met uitzondering voor het volgen van vervolgoopleidingen en het bijwonen van vergaderingen. Een IPL-taak van een halve dag wordt gecompenseerd door bijschrijving van 12 uur op de verlofkaart en een hele dag door bijschrijving van 24 uur.¹⁰⁶

¹⁰¹ 103747/55.

¹⁰² 103747/55, bijlage 7.

¹⁰³ Zie artikel 21, onder c en d, "Werkafspraken van de Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond" (103747/62).

¹⁰⁴ Zie artikel 21, onder e, "Werkafspraken van de Loodsenassociatie Rotterdam-Rijnmond" (103747/62).

¹⁰⁵ Zie artikel 1.3.2 tot en met 1.3.4, "Nadere afspraken bij het Dienstreglement Loodsen Noord" (103747/65).

¹⁰⁶ Zie artikel 7.27, "Dienstregeling Loodsen voor het Regionale Loodsstation IJmuiden-Amsterdam" (103747/63).

Regio Scheldemonden

139. Indien een loods in de regio Scheldemonden een IPL-taak op een roostervrije dag uitvoert, wordt hij eveneens gecompenseerd. Indien een taak minder dan 6 uur duurt, heeft de loods recht op 12 uur compensatieverlof en bij 6 uur of langer op 24 uur.¹⁰⁷ Ook is bepaald dat een loods die later aan zijn roostervrije dag begint of in verlof gaat¹⁰⁸ vervolgens later op de beurtrol wordt geplaatst bij aanvang van de volgende vaarbeurt.¹⁰⁹ In dit laatste geval is geen sprake van compensatieverlof. De Raad is van oordeel dat een loods dan feitelijk niet beschikbaar is voor de loodsdiensttaken in de uren dat hij later op de beurtrol wordt geplaatst.
140. De Raad stelt vast dat uit het tariefvoorstel noch uit de door de NLC verstrekte berekeningen van het verlof blijkt dat, overeenkomstig het KTS, rekening is gehouden met het compensatieverlof, terwijl de NLC wel extra capaciteit geraamd heeft. Dit betekent dat het aantal verlofuren in het tariefvoorstel te laag is geraamd. De Raad stelt vast dat de NLC de kennis over de toekenning van compensatieverlof wel moet hebben gehad en ook de gelegenheid heeft gehad om deze kennis met de Raad te delen. De Raad is van oordeel de NLC in de informatieverstrekking op het punt van het verlof ernstig tekort is geschoten. Daarom heeft de Raad nadere vragen gesteld over het compensatieverlof voor 2012.¹¹⁰
141. Desgevraagd heeft de NLC aangegeven dat bij de berekening van het verlof in de regio Rotterdam-Rijnmond beperkt rekening is gehouden met het compensatieverlof. Dit betreft volgens de NLC 2.960 uur. Daarnaast stelt de NLC dat voor de regio Scheldemonden 12.480 uur aan compensatieverlof is geraamd. Voor de regio Amsterdam-IJmond en de regio Noord is geen compensatieverlof geraamd.¹¹¹ De NLC heeft voor 2012 geen raming gemaakt van het totaal aantal uren aan compensatieverlof.
142. De NLC heeft wel verklaard dat er in 2010 tegenover 37.120 uur extra inzet 54.587 uur aan compensatieverlof was toegekend. De NLC tekent hierbij aan dat 18.589 uur verlof, waaronder compensatieverlof, is uitbetaald. Het opgenomen dan wel uitbetaalde verlof kan niet administratief worden uitgesplitst in uitbetaald regulier verlof en uitbetaald compensatieverlof.

¹⁰⁷ Zie artikel 12, derde lid, "Dienstuitvoeringsreglement regio Scheldemonden" (103747/64).

¹⁰⁸ Bijvoorbeeld in het geval een tijdens het rooster aangevangen loodsreis pas kan worden beëindigd in de roostervrije periode.

¹⁰⁹ Zie artikel 12, vijfde lid, "Dienstuitvoeringsreglement regio Scheldemonden" (103747/64).

¹¹⁰ 103747/89.

¹¹¹ 103747/85.

143. Gelet op de door de NLC verstrekte toelichting overweegt de Raad het volgende. Zoals hierboven reeds is aangegeven heeft de NLC voor 2012 38.155 uur extra capaciteit geraamd. Gelet op de hierboven weergegeven regionale werkafspraken wordt hierover compensatieverlof toegekend.

De Raad heeft vastgesteld dat de NLC hiermee geen rekening heeft gehouden in het tariefvoorstel noch in de overlegde aanvullende informatie.

144. Op grond van de regionale werkafspraken concludeert de Raad dat tegenover de genoemde uren extra capaciteit een naar verhouding groter aantal uren compensatieverlof staat. Bij gebrek aan een concrete berekening van de NLC gaat de Raad bij de bepaling van het aantal uur compensatieverlof voor 2012 uit van de verhouding tussen het aantal uur compensatieverlof en het aantal uur extra inzet, zoals deze uit de realisatie over het jaar 2010 blijkt. De Raad stelt vast dat deze verhouding 1,47 is. Op grond van deze verhouding raamt de Raad het aantal uur compensatieverlof voor 2012 op 56.109 ($1,47 \times 38.155$).
145. Van het aantal uur compensatieverlof dat door de Raad is berekend, moeten de uren compensatieverlof in mindering worden gebracht waarmee de NLC bij het opstellen van het tariefvoorstel naar eigen zeggen rekening heeft gehouden. In de regio Rotterdam-Rijnmond gaat het volgens de NLC om 2.960 uur en in de regio Scheldemonden om 12.480 uur.
146. Gelet op de werkafspraken in de regio Rotterdam-Rijnmond en de berekening van het verlof in deze regio zoals deze door de NLC is overlegd¹¹², acht de Raad het niet onaannemelijk dat er naast het reguliere verlof 2.960 uur compensatieverlof is geraamd. De 12.480 uur compensatieverlof voor de regio Scheldemonden is niet door de NLC toegelicht. Ook op basis van de door de NLC overlegde berekeningen blijkt niet op welke wijze deze uren geraamd zijn. In tegenstelling tot hetgeen de NLC heeft aangegeven stelt de Raad daarbij vast dat het verlof voor de regio Scheldemonden niet op de regionale werkafspraken is gebaseerd, maar op de realisatie 2009 en 2010 dan wel een vaste opbouw per ingeroosterde dag. Indien de Raad uitgaat van de regionale werkafspraken dan moet zij vaststellen dat er inderdaad meer verlof is geraamd dan het reguliere verlof. Indien rekening wordt gehouden met de regionale werkafspraken omtrent inroostering acht de Raad het, op basis van de thans beschikbare informatie, niet onaannemelijk dat er 12.480 uur compensatieverlof is geraamd.
147. Zoals hiervoor reeds is vermeld heeft de NLC aangegeven dat in 2010 een deel van het verlof is uitbetaald. Voor 2012 heeft de NLC het aantal uit te betalen verlofuren evenwel geraamd op nul uur. Ook bij de berekeningen van het reguliere verlof heeft de NLC

¹¹² 103747/55, bijlage 7.

geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat een deel van het verlof niet wordt opgenomen, maar wordt uitbetaald. Los daarvan is de Raad van oordeel dat de huidige compensatieverlofregeling bijdraagt aan een efficiëntere werkwijze van het Loodswezen, omdat daarmee loodsen in drukke tijd buiten hun rooster kunnen worden opgeroepen en in rustige momenten compensatieverlof kunnen genieten.

148. Het voorgaande brengt met zich dat de Raad bij het bepalen van het aantal inzetbare uren uitgaat van 56.109 uur compensatieverlof. Daarop worden 15.440 (12.480 + 2.960) uur in mindering gebracht, omdat dit compensatieverlof betreft waarmee de NLc in haar berekening van het aantal verlofuren al rekening heeft gehouden. Dit betekent dat de door de NLc geraamde verlofuren worden vermeerderd met 40.669 uur. Het totaal aantal geraamde verlofuren voor 2012 bedraagt dan ook 363.973 uur (323.304 + 40.669).

(2) Ziekte uren

149. Uit de door de NLc afgelegde verklaringen en ter beschikking gestelde informatie blijkt dat het aantal ziekte uren eveneens per regio verschilt. De ziekte uren zijn per regio geraamd, uitgaande van het gemiddelde percentage ziekteverzuim over de jaren 2009 en 2010.¹¹³ De Raad ziet geen aanleiding om de toelichting op de wijze van berekenen van het aantal ziekte uren voor 2012 ontoereikend te achten. Het totaal aantal geraamde ziekte uren voor 2012 bedraagt 53.002. Dit is inclusief de correctie van -841 uur die de NLc heeft berekend op basis van onderling consistente uitgangspunten.¹¹⁴

(3) Rusturen

150. De NLc heeft in eerste instantie desgevraagd verklaard dat het aantal geraamde rusturen voor 2012 519.000 uur¹¹⁵ was. Dit was gebaseerd op 68.000 geraamde oproepen in 2012. Daarbij heeft de NLc het volgende aangegeven: "*Loodsen zijn gedurende een dienstperiode de hele dienstperiode beschikbaar, met uitzondering van de wettelijke voorgeschreven rust van tenminste 1 x 8 uur of 2 x 5 uur per etmaal. Gedurende de dienstperiode kan men steeds worden ingezet, zolang maar aan de regels van voldoende rust wordt voldaan.*"¹¹⁶ De Raad stelt vast dat dit een letterlijke weergave is van het KTS.
151. Omdat door de NLc niet nader onderbouwd werd op welke wijze het aantal rusturen berekend was heeft de Raad hierover aanvullende vragen gesteld.¹¹⁷ Hierop heeft de

¹¹³ Zie 103747/55.

¹¹⁴ 103747/55, bijlage 7.

¹¹⁵ Uit bijlage 7 bij 103747/55 blijkt dat het exacte aantal geraamde rusturen 518.642 is.

¹¹⁶ 103747/43.

¹¹⁷ 103747/47.

NLc toegelicht dat het aantal rusturen per regio geraamd is. De NLc verklaart dat hoewel de “standaard” rust per etmaal van 24 uur 8 uur bedraagt dit niet betekent dat het gemiddelde ook exact op 8 uur uitkomt. Bij drukte worden loodsen eerder van rust teruggeroepen en aan het einde van een dienstbeurt kan men ook een gedeeltelijke rust hebben voordat men in roostervrij komt.

152. In tegenstelling tot haar eerdere verklaring heeft de NLc naar aanleiding van de nadere vragen van de Raad verklaard dat het aantal rusturen geraamd is door de gemiddelde rusturen per etmaal over 2009 en 2010 te vermenigvuldigen met het aantal etmalen. Voor de regio Amsterdam-IJmond is het aantal geraamde rusturen in het tariefvoorstel 2011 overgenomen in het tariefvoorstel 2012. De NLc komt voor de regio Amsterdam-IJmond tot een herberekening van het aantal rusturen van 59.259 ten opzichte van 63.950 rusturen in het tariefvoorstel 2012. Hierbij wordt verklaard dat dit het herberekende aantal mede gebaseerd is op de geldende inzetregels in deze regio en de berekende gemiddelde rusttijd per etmaal over de afgelopen jaren. Voor de berekening van het aantal rusturen in de regio Scheldemonden heeft de NLc vastgesteld dat bij de berekening van het gemiddelde aantal rusturen per etmaal 6.423 uren niet waren meegenomen, waardoor is gerekend met gemiddeld 7,1 uur in plaats van 7,4 uren rust per etmaal. Na herberekening komt de NLc op totaal 520.374 rusturen voor 2012 ten opzichte van 518.642 uren in het tariefvoorstel 2012.¹¹⁸
153. In een gesprek op 14 november 2011 heeft de NLc aanvullend toegelicht dat een loods rust krijgt na inzet. Desgevraagd heeft de NLc verklaard dat een loods meestal wel een maal per etmaal wordt opgeroepen. De afwijking van de standaard rusttijd van 8 uur kan volgens de NLc verklaard worden door het feit dat de wettelijke rust geheel of gedeeltelijk in de roostervrije periode valt na de dienstperiode.¹¹⁹
154. Omdat de Raad heeft geconstateerd dat het gemiddeld aantal rusturen per regio (met uitzondering van de regio Rotterdam-Rijnmond) afwijkt van de in het KTS aangegeven wettelijk voorgeschreven rust van tenminste 1 x 8 uur per etmaal heeft de Raad hierover nog nadere vragen gesteld aan de NLc.¹²⁰
155. De NLc heeft aanvullend verklaard dat de berekende gemiddelde rusttijd per etmaal niet exact overeen komt met de standaard rusttijd per etmaal. Dit kan mede veroorzaakt worden doordat een registerloods aan het einde van een dienstbeurt geen volledige rustperiode meer heeft. De rust of een deel daarvan verdwijnt als het ware in

¹¹⁸ Zie bijlage 7 bij 103747/55.

¹¹⁹ 103747/60 en reactie NLc 103747/77.

¹²⁰ 103747/91.

roostervrij. In de praktijk zal de waarde volgens de NLC wel in de buurt van de waarde volgens de regionale werkafspraken liggen.¹²¹

156. De Raad stelt vast dat de NLC in eerste instantie geen gedetailleerde berekening van het aantal rusturen kon of wilde overleggen. De verklaring van de NLC dat het aantal rusturen gebaseerd was op het aantal oproepen bleek, gelet op latere verklaringen van de NLC, onjuist. In het algemeen mag verondersteld worden dat aan een raming van het aantal inzetbare uren in een tariefvoorstel, en daarmee samenhangend het aantal beschikbaarheidsuren, een deugdelijke berekening ten grondslag ligt. De Raad concludeert dat dit thans niet het geval is en dat pas na diverse informatieverzoeken de NLC de raming van het aantal rusturen voor 2012 nader heeft toegelicht.
157. De nadere informatie die door de NLC is verstrekt is echter naar het oordeel van de Raad onderling tegenstrijdig en roept verdere vragen op bij de Raad. Zo stelt de NLC dat de raming van het aantal rusturen voor 2012 gebaseerd is op de realisatiecijfers van 2009 en 2010. De NLC heeft deze cijfers niet bij haar berekeningen gevoegd, waardoor de Raad de door de NLC overlegde uitgangspunten voor de berekening van de raming van het aantal rusturen niet nader op juistheid kan beoordelen.
158. Daarnaast gaat de NLC in de regio Scheldemonden uit van gemiddeld 7,4 uur rust per etmaal, terwijl in het Dienstuitvoeringsreglement regio Scheldemonden een gegarandeerde rust is opgenomen van 9 aaneengesloten uren na een dienstverrichting. De loods kan dit aantal uur zelfs nog uitbreiden met één, twee of drie uur.¹²² Het gemiddeld aantal rusturen dat de NLC hanteert strookt dus niet met de voornoemde verklaring van de NLC dat in de praktijk de waarde (gemiddeld aantal rusturen per etmaal) in de buurt zal liggen van de waarde volgens de regionale werkafspraken.
159. De Raad stelt bovendien vast dat het gemiddeld aantal rusturen in de regio Amsterdam-IJmond (6 uur) significant afwijkt van het gemiddeld aantal rusturen per etmaal in de andere regio's. Dit verschil is niet nader door de NLC toegelicht, anders dan dat zij (blijkbaar) in deze regio is uitgegaan van een gegarandeerde rust van 6,5 uur. Hoewel in de regionale afspraken is aangegeven dat een loods na inzet gegarandeerd 6,5 uur rust heeft, dient het voorbehoud te worden gemaakt dat dit op grond van deze afspraken langer dient te zijn indien dit op grond van wettelijke voorschriften verplicht is. Desgevraagd heeft de NLC niet toegelicht hoe het berekende gemiddelde van 6 uur rust per etmaal zich verhoudt tot het bepaalde in het KTS en de wettelijke voorschriften (ten minste 1 x 8 uur per etmaal), anders dat de verklaring van de NLC dat een berekende gemiddelde rusttijd van 6 uur niet betekent dat in de regio Amsterdam-IJmond niet aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan.

¹²¹ 103747/70.

¹²² Zie artikel 3, achtste en negende lid, Dienstuitvoeringsreglement Scheldemonden (103747/64).

160. De Raad stelt vast dat de beantwoording van de thans nog bestaande vragen een dusdanig gedetailleerd en vergaand nader onderzoek vergt dat, gelet op de wettelijke beslistermijn en het feit dat de tarieven met ingang van 1 januari 2012 dienen te gelden, dit niet in het kader van de vaststelling van de tarieven voor 2012 realiseerbaar was. De Raad zal dit nadere onderzoek voorafgaand aan de vaststelling van de tarieven 2013 uitvoeren.
161. Gelet op het voorgaande heeft de Raad in deze bijzondere situatie, en uitdrukkelijk slechts in het kader van de vaststelling van de tarieven voor 2012, geen andere keuze dan de berekening van de NLC van het aantal rusturen voor 2012 te volgen. Voor de berekening van het aantal inzetbare uren gaat de Raad dan ook uit van de door de NLC herberekende raming van 520.374 rusturen. Dit is inclusief de correctie van 1.732 uur die de NLC heeft berekend op basis van onderling consistente uitgangspunten.¹²³
162. Gelet op het voorgaande kant het totaal aantal inzetbare uren worden berekend. In onderstaande tabel staat de berekening schematisch weergegeven.

	NMa	Tariefvoorstel ¹²⁴
Ingeroosterde uren	2.044.470	2.046.451
Afwezige uren:		
Verlof	363.973 -/-	323.303
Ziek	53.002 -/-	53.002
Rust	520.374 -/-	520.374
Inzetbare uren	1.107.163	1.149.771

Tabel 5: berekening van het aantal inzetbare uren

163. Het aantal inzetbare uren verminderd met de directe uren, de IPL-uren en de reis- en wachturen resulteert in het aantal beschikbaarheidsuren. In onderstaande tabel staat de berekening weergegeven waarbij is uitgegaan van de door de NLC verstrekte gegevens.

¹²³ 103747/55, bijlage 7

¹²⁴ De weergegeven uren zijn opgenomen in 103747/55, bijlage 8, blad 3.

	NMa	Tariefvoorstel ¹²⁵
Inzetbare uren	1.107.163	1.149.771
Directe uren	324.440 -/-	324.440
IPL-uren	100.836 -/-	100.836
Reis- en wachturen	247.459 -/-	247.459
Externe uren	2.484 -/-	2.484
Beschikbaarheidsuren	431.944	474.552

Tabel 6: berekening van het aantal beschikbaarheidsuren

164. De Raad stelt vast dat het aldus berekende aantal geraamde inzetbare uren, en daarmee samenhangend het aantal beschikbaarheidsuren, afwijkt van het aantal uren in het tariefvoorstel. De Raad is dan ook van oordeel dat de raming van de arbeidsvergoeding voor de indirecte uren niet op juiste wijze en met gebruikmaking van de correcte cijfers is onderbouwd en berekend en derhalve niet voldoet aan het gestelde in artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder c en j, LW.
165. Gelet op het voorgaande stelt de Raad vast dat een bedrag van 2.599.400 euro ten onrechte in het tariefvoorstel opgenomen. Dit bedrag wordt in bijlage 1 gespecificeerd.
166. De berekening van de correctie voor de loodsdienstleiding en de correctie voor de reis en wachturen is overeenkomstig de berekening van de NLC.¹²⁶ De NLC heeft daarbij aangegeven dat een deel van de correctie aan de Scheldevaart moet worden toegerekend en waardoor de correctie op de kosten die ten grondslag liggen aan de tarieven die de Raad vast stelt lager zouden uitvallen.
167. De Raad volgt de NLC hierin niet. De door hierboven gemaakte berekening van de arbeidsuren van de registerloodsen raakt de toerekening van uren aan de Scheldevaart niet. De toerekening van reis- en wachturen aan de Scheldevaart wordt door de NLC in het tariefvoorstel (zie bijlage 4b bij het oorspronkelijke tariefvoorstel) immers afgeleid uit de kosten per bruguur van het Vlaams Loodswezen. Dit is door de NLC ook bevestigd.¹²⁷ Deze berekening wijzigt door het voorgaande niet.

¹²⁵ De weergegeven uren zijn opgenomen in 103747/55, bijlage 8, blad 3.

¹²⁶ 103747/71.

¹²⁷ 103747/84.

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

168. De raming van wijzigingen in de kosten van de materiële activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement voor 2012 hebben op dezelfde wijze plaatsgevonden als in de eerdere besluiten tot vaststelling van de loodsgeldtarieven.
169. In het tariefvoorstel is in paragraaf 2.8 de verloopstaat opgenomen voor het jaar 2012. In bijlage 5 is een nadere onderbouwing van de investeringen opgenomen.
170. 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, de geraamde investeringen en het geraamde rendement niet juist zou zijn. Op grond van het voorgaande ziet de Raad dan ook geen aanleiding om op dit punt het 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)

171. In de paragrafen 2.4 tot en met 2.7 en 4.3 tot en met 4.4 van het tariefvoorstel zijn de ramingen weergegeven van de overige omzet en kosten.
172. In de paragrafen 2.4.1 en 4.4 van het 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 van huur en huisvestingskosten en het doorbelasten van externe loodsuren.
173. 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 kosten van de NLC. Hiermee is voldaan aan de in artikel 2.5 Bmr opgenomen bagatelbepaling.

Dit betekent dat de kosten voor deze overige diensten en taken niet hoger zijn dan de inkomsten.

174. De LW vereist dat de raming van overige omzet en kosten in het tariefvoorstel is gebaseerd op de daadwerkelijke omzet en kosten in het jaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan. In dit geval het jaar 2010.
175. 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 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)**
176. In paragraaf 2.9 en in bijlage 7 van het tariefvoorstel wordt een raming gegeven van de kosten, de stortingen en het rendement van de gestorte bedragen die zijn gemoeid met de toekomstige aanspraken voor FLO van het varend personeel van de Nederlands Loodswezen BV en het FLP.
177. In het tariefvoorstel heeft de NLC aangegeven uit te gaan van een ander scenario voor de afbouw van de stortingen voor FLO en FLP dan de Raad heeft aangegeven in haar besluit van 10 december 2009.¹²⁸ De NLC stelt dat dit alternatieve scenario op de langere termijn bijdraagt aan een gelijkmatige tariefontwikkeling. De Raad heeft het door de NLC voorgestelde scenario getoetst en in haar besluit van 7 december 2011¹²⁹ besloten om dit scenario te volgen. De raming voldoet daarmee, afgezien van het navolgende, aan laatstgenoemd besluit.
178. Zoals hiervoor in paragraaf 4.3.3 is aangegeven is de Raad van oordeel dat de berekening in het tariefvoorstel van de arbeidsvergoeding onjuist is geweest. Dit leidt tot een korting van 2.599.400 euro. Dit heeft tot gevolg dat de stortingen voor FLO en FLP te hoog zijn geraamd. Daarnaast verrekent de Raad in paragraaf 6.2.2 de korting die, achteraf gezien, te onrechte in de loodsgeldtarieven 2010 was verwerkt. Beide genoemde factoren zijn van invloed op de hoogte van de afdracht voor FLO en FLP waarmee bij de tariefvaststelling rekening moet worden gehouden. Het gaat daarbij om een bedrag van 979.000 euro.

¹²⁸ 200135/11.

¹²⁹ 103863/15.

179. Zowel de korting als de verrekening hebben betrekking op de kosten die de grondslag vormen voor de berekening van de afdracht voor FLO en FLP. Deze grondslag daalt door de korting en de verrekening met 1.620.400 euro. Gegeven de correctiefactor van 14,5 procent van de omzet is de afdracht voor FLO en FLP in het tariefvoorstel daarmee 274.805 euro te hoog geraamd.

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

180. In paragraaf 2.10 van het tariefvoorstel is onder de noemer "Algemene kostenbesparing" een overzicht gegeven van de mutaties in de kosten voor 2012 ten opzichte van het tariefvoorstel 2011. Uit de genoemde paragraaf volgt dat er in het geheel sprake is van een kostenstijging. Deze kostenstijging wordt in belangrijke mate bepaald door de algemene mutaties van lonen en prijzen, het hogere activiteitsniveau ten opzichte van het tariefvoorstel 2011 en een stijging van de afschrijvings- en vermogenskosten. De belangrijkste kostenstijging wordt veroorzaakt door het proces beloodsen en plannen. Dit proces wordt in paragraaf 5.5.1 verder onderzocht.

181. Naast kostenstijgingen worden ook de kostenbesparingen in paragraaf 2.10 van het tariefvoorstel in beeld gebracht. Als de belangrijkste kostendalingen voor tariefvoorstel 2012 ten opzichte van tariefvoorstel 2011 wordt door de NLc aangegeven: kosten van beschikbaarheidsuren (964.000 euro), de kosten van IPL-uren (497.000 euro), aanpassing van het helicontract (140.000 euro) en lagere verzekeringslasten voor vaartuigen (130.000 euro). Ten aanzien hiervan overweegt de Raad dat de daling van de kosten voor beschikbaarheidsuren, bij gelijkblijvende roosters en gegeven de omvang van de loodsformatie, veeleer de consequentie is van de toepassing van het KTS en de daarin verankerde restpostbenadering en niet zo zeer een actieve beheersing van de kosten. De overige kostendalingen zijn dat in beginsel wel.

182. De Raad stelt vast dat de wetgever met artikel 27c, zesde lid, onder g, LW een efficiëntieprikkel in heeft willen bouwen. Wel wordt daarbij aan de NLc de ruimte gelaten om de kostenbesparing in beginsel in de door hem gewenste omvang en in het door hem gewenste tempo door te voeren.¹³⁹ Gelet daarop concludeert de Raad dat er ten opzichte van het totale kostenniveau sprake is van een bescheiden besparing op een deel van de kosten. Deze besparing wordt meer dan ongedaan gemaakt door kostenstijgingen bij een ander deel van de kosten (met name beloodsen en plannen). Daarbij onderkent de Raad wel dat zij in eerdere besluiten heeft vastgesteld dat een groot deel van de kosten een vast karakter heeft en dat de mogelijkheden om kostenbesparingen op de korte termijn door te voeren daardoor worden beperkt.

¹³⁹ kamerstukken II, 30 931, nr. 3, paragraaf 4.2.5.5.

Gelet op het voorgaande, en rekening houdend met het nader onderzoek in paragraaf 5.5 ziet de Raad geen aanleiding te veronderstellen dat de algemene besparing op de kosten zoals opgenomen in het tariefvoorstel onvoldoende is.

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

183. Zoals hiervoor in paragraaf 2.4 is aangegeven zijn in artikel 4 Rmr de correctiefactoren vastgesteld in verband met bestaande onevenwichtigheden in de mate van kostendekkendheid van de loodsgeldtarieven in de verschillende zeehavengebieden. Hoewel de correctiefactoren pas zijn vastgesteld na indiening van het tariefvoorstel is hierover reeds op 4 november 2010 door de Nationale Havenraad een advies uitgebracht. Dit advies is door de minister van Infrastructuur en Milieu in de Rmr overgenomen.

De Rmr is met ingang van 13 december 2011 dienovereenkomstig gewijzigd. De NLc heeft hierop in het tariefvoorstel geanticipeerd. De Raad kan dan ook vaststellen dat het tariefvoorstel voldoet aan artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder h, LW.

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)

184. De verrekening heeft betrekking op het jaar voorafgaande aan het jaar waarin het tariefvoorstel wordt gedaan. In dit geval het jaar 2010. In de parlementaire geschiedenis is hierover opgemerkt dat deze verrekening gebaseerd dient te zijn op de financiële verantwoording over dat jaar.¹³¹ Tussen de NMa en de NLc zijn nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop deze verrekening dient te worden uitgevoerd.¹³² Het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijke uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in 2010 bedroeg 997.000 euro. Dit bedrag is in het tariefvoorstel verwerkt als teruggave door het in mindering te brengen op het bedrag dat via de tarieven wordt doorberekend aan afnemers van loodsdiensten. De Raad heeft vastgesteld dat het in de Financiële Verantwoording over 2010¹³³ opgenomen bedrag voor de verrekening is verwerkt in het tariefvoorstel 2012.

¹³¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2006 – 2007, nr. 30 913, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.

¹³² Deze afspraken zijn vastgesteld in de brief van de NLc van 11 november 2009, met kenmerk NLc/WD/CvdB/2997, en de brief van de NMa van 15 januari 2010, met kenmerk P_600066/3.B949.

¹³³ 103746_1/5.

185. Met de NLC is eveneens gesproken over een rentevergoeding over het bedrag van de verrekening. De NLC ontvangt immers rente over het verrekenende bedrag. Deze rente komt de NLC niet toe en dient door middel van een korting op de tarieven terug te vloeien naar de afnemer. De NLC heeft per brief¹³⁴ ingestemd met een door de Raad voorgestelde renteverrekening op basis van de wettelijke heffingsrente, onder de voorwaarde dat dit ook wordt toegepast indien de NLC een bedrag ter zake van investeringen zou moeten terugkrijgen uit de toekomstige tarieven. De Raad acht het een redelijk uitgangspunt dat de omgekeerde situatie op dezelfde wijze wordt behandeld en kan zich hierin vinden. Het rentebedrag wordt berekend van medio 2010 tot medio 2012 en bedraagt 51.000 euro. Daarnaast is nog sprake van een verrekening van rente over het jaar 2009 (66.000 euro).
186. Gelet op het voorgaande ziet de Raad geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten en constateert dat is voldaan aan het vereiste van artikel 27c, lid 6 onder i, LW.

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

187. 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.

4.4.1 Redelijke tarieven

188. 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.”*¹³⁵

¹³⁴ Prisma-nummer 103451/28.

¹³⁵ Stb. 2007, nr. 561, p. 21.

189. Onverminderd hetgeen hiervoor in paragraaf 4.3.3 is overwogen, is de Raad van oordeel dat de door de NLC voorgestelde tarieven redelijk zijn in verhouding tot de geleverde dienst.

4.4.2 Non-discriminatoire tarieven

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

4.4.3 Kostengeoriënteerde tarieven

191. 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 KTS. De Raad constateert dat de voor het tariefjaar 2012 geprognosticeerde kosten inclusief de vergoeding voor vermogenskosten gelijk zijn aan de geprognosticeerde opbrengsten. Daarmee zijn de tarieven voor het geheel kostengeoriënteerd.
192. Overeenkomstig artikel 27c, derde lid, onder b, LW wordt door de afbouw van de kruisfinanciering tussen de zeehavengebieden een bijdrage geleverd aan een meer kostengeoriënteerd tarief per individueel schip. De Raad overweegt voorts dat in de tarieftabellen, zoals deze in bijlage bij het tariefvoorstel zijn gevoegd en gewijzigd bij brief van 14 oktober 2011, 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 echter 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.¹³⁶ In artikel 4 van de Rmr is de correctiefactor per zeehavengebied bepaald die in 2012 bij de vaststelling van de tarieven in acht moet worden genomen.

¹³⁶ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 19.

193. De Raad acht de tarief tabellen die op 9 december 2011 door de NLc zijn ingediend¹³⁷ en waarbij rekening is gehouden met de correctiefactor per zeehavengebied 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)

194. In paragraaf 3.1 is de consultatie van het tariefvoorstel beschreven. 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 geboden 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.
195. De Raad stelt wel vast dat het tariefvoorstel slechts met de eerste twee bijlagen aan de geconsulteerde partijen is toegestuurd. Desgevraagd heeft de NLc aangegeven dat partijen bij de consultatie van eerdere tariefvoorstellen de stukken te omvangrijk vond. De NLc heeft aangegeven dat de bijlagen 3 en verder slechts een nadere detaillering bevat van het tariefvoorstel ten behoeve van de toetsing door de Raad.¹³⁸
196. De Raad volgt deze zienswijze niet. Op grond van artikel 27c, zesde lid, onder j, LW omvat het tariefvoorstel ook de onderbouwing van de ramingen. Deze onderbouwingen zijn juist te vinden in de bijlagen 3 en verder. Dit betekent naar het oordeel van de Raad dat, voor zover de geconsulteerde partijen daar behoefte aan hebben, alle bijlagen in beginsel aan de te consulteren partijen moeten worden toegezonden.
197. Het voorgaande kan betekenen dat niet alle bijlagen worden meegestuurd met het concept tariefvoorstel, maar wel dat de geconsulteerde partijen moeten weten van het bestaan van de bijlagen. In het geval dat tijdens de consultatie een discussie ontstaat over informatie uit een van de bijlagen die niet aan de geconsulteerde partijen is toegezonden, zoals het geval was bij de consultatie in de regio Amsterdam-IJmond, is de Raad van oordeel dat deze bijlage in beginsel alsnog moet worden overlegd. De wijze waarop de NLc bij de consultatie in de regio Amsterdam-IJmond de gevraagde informatie alsnog heeft verstrekt doet volgens de Raad recht aan het gestelde in artikel 27c, vierde lid, LW.
198. In bijlage 11.a bij het tariefvoorstel heeft de NLc haar overwegingen omtrent de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen opgenomen. Derhalve is ook voldaan aan het gestelde in artikel 27c, vierde lid, laatste volzin, LW.

¹³⁷ 103747/97.

¹³⁸ 103747/23.

199. 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

200. 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.
201. 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 KTS 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.
202. De Raad heeft het tariefvoorstel getoetst aan deze bepaling. Daarbij heeft de Raad geconstateerd dat de vermogenskostenvergoeding, zoals vastgesteld in het besluit van de Raad van 14 april 2008, in het tariefvoorstel juist is toegepast. Ten aanzien van de verrekening in de zin van artikel 27c, zesde lid, onder i, LW is hiervoor in paragraaf 4.3.9 al vastgesteld dat dit op een juiste wijze het tariefvoorstel is verwerkt. De Raad oordeelt derhalve dat is voldaan aan artikel 4.1 Bmr.
203. In hoofdstuk 4, 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.
204. De Raad heeft de tarieftabellen zoals die op 14 oktober 2011 zijn ingediend van de aangewezen zeehavengebieden (artikel 4.14 Bmr), de verhogings- en verlagingfactoren van de bijzondere loodsreizen, de frequentiekorting en de loodsvergoedingen getoetst aan de wettelijke vereisten.
205. De Raad heeft het tariefvoorstel getoetst aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 Bmr (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. Op basis daarvan heeft de Raad vastgesteld dat het bijgesteld tariefvoorstel aan genoemde eisen voldoet.

4.7 Beoordeling restpostbenadering Scheldemonden

206. De tariefregulering heeft uitsluitend betrekking om de loodsgeldtarieven voor het loodsen van schepen van en naar de Nederlandse havens. In de regio Scheldemonden verzorgen de daar werkzame loodsen echter ook een deel van de loodsdienstverlening

van en naar de Vlaamse Scheldehavens. Voor de tarieven van de loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens worden de tarieven door de Vlaamse overheid vastgesteld. De wetgever heeft in de Memorie van Toelichting aangegeven dat vermeden moet worden dat eventuele tekorten van een niet kostendekkende loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens zonder meer op de Nederlandse havens worden afgewenteld.¹³⁹ Of dit het geval is heeft de Raad laten onderzoeken.

207. Het onderzoek is uitgevoerd naar de restpostbenadering voor de regio Scheldemonden.¹⁴⁰ De restpostbenadering volgt uit het KTS.¹⁴¹ De restpostbenadering houdt in dat allereerst de totale kosten van de regio Scheldemonden worden bepaald. Als tweede stap wordt bepaald wat de kosten zijn van de loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens. Dit gebeurt op basis van de overeenkomsten die de NLC met de Vlaamse overheid heeft afgesloten. Door de kosten van de loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens van de totale kosten af te trekken worden vervolgens de kosten van de loodsdienstverlening van en naar de Nederlandse wethavens bepaald. Deze kosten moeten uit de door de Raad vastgestelde tarieven worden gedekt. De uitkomsten van de restpostbenadering voor 2012 zijn vergeleken met de hypothetische toepassing van systematiek voor toerekening van kosten zoals voor de rest van de zeehavengebieden in Nederland wordt toegepast.
208. Uit het onderzoek blijkt dat de restpostbenadering tot een lagere uitkomst leidt [zinsnede geschrapt, VERTROUWELIJKHEID GECLAIMD] ten opzichte van de fictieve toepassing van het KTS, dat wil zeggen dat de kosten op eenzelfde manier worden berekend als voor de andere regio's. Het verschil wordt verklaard doordat de arbeidsvergoeding voor de activiteiten van het Loodswezen voor de Vlaamse Scheldehavens hoger is bij toepassing van de restpostbenadering dan bij de fictieve toepassing van het KTS. Deze uitkomst toont aan dat de restpostbenadering in het tariefvoorstel in lijn is met het KTS. De Raad stelt op grond van het onderzoek vast dat er geen kruissubsidiëring plaatsvindt van inkomsten uit gereguleerde activiteiten naar niet gereguleerde activiteiten voor de Vlaamse Scheldehavens.
209. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Scheldemonden (Nederlandse wethavens) worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 2f bij dit besluit.

¹³⁹ Kamerstukken II, 2006-2007, 30 931, nr. 3 p. 25.

¹⁴⁰ De regio Scheldemonden bestaat uit de Nederlandse wethavens en de Vlaamse Scheldehavens. De activiteiten voor de Nederlandse wethavens zijn aangemerkt als voor het Loodswezen gereguleerde activiteiten.

¹⁴¹ Kostentoekekeningssysteem Loodswezen 2009-2013, 10 juni 2008, paragraaf 5.3.3.

5 Beoordeling efficiëntie

5.1 Inleiding

210. De Raad heeft op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW de bevoegdheid een besluit vast te stellen dat afwijkt van het door de NLc gedane voorstel voor de tarieven. Daarbij is de bevoegdheid van de Raad niet beperkt tot een marginale beoordeling van de door de NLc voorgestelde tarieven, maar heeft hij bij toepassing van artikel 27g van de Wet beoordelingsvrijheid en kan hij op grond hiervan, zoals het CBb heeft vastgesteld, het tariefvoorstel volledig toetsen.¹⁴²
211. In het hiernavolgende schetst de Raad welk kader hij hanteert bij de beoordeling of het tariefvoorstel voldoet aan het bepaalde bij artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW. Tevens wordt ingegaan op de wijze waarop deze beoordeling wordt uitgevoerd.

5.2 Algemeen beoordelingskader

5.2.1 Uitgangspunten

212. De Raad moet op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW jaarlijks beoordelen of het ingediende tariefvoorstel bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen¹⁴³ en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. Indien dit niet het geval is moet de Raad afwijken van het tariefvoorstel.
213. Gelet op de uitspraak van het CBb van 6 december 2010 vloeit uit het in artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW neergelegde criterium voort dat met enige evidentie moet blijken dat een bepaalde post in het tariefvoorstel niet aan dit criterium voldoet, wil de Raad ten aanzien van die post van het tariefvoorstel kunnen afwijken.
214. Het CBb heeft geoordeeld¹⁴⁴ dat de Raad – aan de hand van redelijk duidelijke ideeën daarover welke in samenspraak met onder meer de betrokken loodsencorporaties zijn ontwikkeld – een heldere en op zijn aanvaardbaarheid toetsbare opvatting dient te hebben over:
- wat de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen is;
 - welke factoren al dan niet bijdragen aan de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening;

¹⁴² CBb 6 december 2010, LJN: BO666g. Zie paragraaf 2.1.

¹⁴³ Idem, ro 3.2.4

¹⁴⁴ Idem, ro 3.2.4

- het verband, op korte maar ook op langere termijn, tussen tariefvoorstellen en het bereiken van de meest efficiënte werkwijze, de productiviteit en de kwaliteit van de dienstverlening;
 - het verband tussen werkwijze, productiviteit en kwaliteit.
215. Ten tijde van het nemen van dit besluit is de Raad, met inachtneming van de overwegingen van het CBB en in samenspraak met onder meer de betrokken loodsencorporaties, bezig een beoordelingskader te ontwikkelen die de Raad zal hanteren bij de beoordeling van toekomstige tariefvoorstellen.
216. De wetgever heeft overwogen dat, aangezien de uurtarieven voor de loodsverrichtingen gefixeerd zijn, het er op neer komt dat de besparingen op de factor arbeid vooral behaald worden door het aantal loodsverrichtingen over een zo klein mogelijk aantal loodsen te verdelen.¹⁴⁵ Op de overige kosten kan de NLC in beginsel zelf besparen in de door hem gewenste omvang en het door hem gewenste tempo. De wetgever heeft daarbij wel aangegeven dat de Raad zo nodig zelf de tarieven kan aanpassen, indien hij van oordeel is dat onvoldoende op de kosten wordt bespaard of de kwaliteit van de dienstverlening onvoldoende zou zijn. Desgewenst kan de efficiëntie op regionaal gebied worden bevorderd door de aanpassing gedifferentieerd per zeehavengebied op te leggen. Voor de Raad staan daarmee de uitgangspunten voor de beoordeling van het tariefvoorstel vast.

5.2.1.1 Inzet van registerloodsen

217. De Raad is van mening dat de verhouding tussen het aantal reis- en wachturen per direct loodsuur en de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren per direct loodsuur een goede maatstaf vormen voor de productiviteit waarmee de registerloodsen ingepland en ingezet worden. De ontwikkeling van deze verhouding in de tijd geeft 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.
218. Bij de meest efficiënte werkwijze zal de loodsdienstverlening 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.

¹⁴⁵ Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 25 en 26.

219. In een ideale situatie kan, gegeven een aantal loodsverrichtingen en het voorgenomen kwaliteitsniveau, het kostenniveau van de NLc bij de meest efficiënte werkwijze in een bepaald jaar door de Raad worden vastgesteld. 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. De Raad kan echter thans, gelet op de beperkt beschikbare informatie en de complexiteit van het Loodswezen, niet vaststellen wat de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen is. De Raad verwacht dit ook niet op korte termijn te kunnen doen. Hierbij speelt een belangrijke rol dat de in artikel 27k, eerste lid, Lw opgenomen verplichting voor de NLc om, in het belang van onder andere de bevordering van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen, eens per twee jaar een vergelijkend onderzoek uit te voeren (benchmark) geen bruikbare vergelijking oplevert voor het bepalen van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen.¹⁴⁶
220. Wel kan de Raad de efficiëntie van de werkwijze zoals voorgesteld in een tariefvoorstel vergelijken met de efficiëntie in 2003 en 2008 tot en met 2010. De efficiëntie van de in het voorstel voorgestelde werkwijze dient in ieder geval niet minder te worden dan de efficiëntie van de werkwijze waarmee de NLc in eerdere jaren haar diensten verleend heeft. Hiermee wordt niet gesteld dat het efficiëntieniveau van eerdere jaren per definitie 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. De Raad wijst er op dat het criterium, namelijk dat de efficiëntie in ieder geval niet minder wordt, een alleszins redelijk en zelfs mild criterium is. Met name in vergelijking met andere (gereguleerde) sectoren, waar uit wordt gegaan van een jaarlijkse algemene productiviteitsverbetering door efficiëntiemaatregelen. Het is een algemeen aanvaard economisch principe dat een onderneming een jaarlijkse productiviteitsgroei, gecorrigeerd voor inflatie, bewerkstelligt. Het bereiken van de meest efficiënte werkwijze is volgens de Raad een continue proces, waarbij de ontwikkeling van de efficiëntie ten opzichte van voorgaande jaren door de NMa op basis van het tariefvoorstel wordt beoordeeld.
221. Voor het primaire proces (het loodsens) moet de NLc, in het kader van het bereiken van de meest efficiënte werkwijze, niet alleen in de lange termijn planning (door in- en uitstroom van registerloodsen) de totaal beschikbare tijd van de registerloodsen bijstellen, maar ook op de kortere termijn van een jaar. Op deze wijze kan worden verzekerd dat op de korte en op de lange termijn de loodsverrichtingen over een zo klein mogelijk aantal loodsens worden verdeeld. Met de lange termijn planning kan de continuïteit van de loodsdienstverlening worden gewaarborgd. Op de korte termijn kan

¹⁴⁶ De minister van Infrastructuur en Milieu heeft dan ook richting Tweede Kamer aangegeven de twee jaarlijkse verplichting tot het opstellen van de benchmark te schrappen, zie Kamerstukken II, 2010-2011, 30490, nr. 20.

de NLC het totaal aantal ingeroosterde uren per loods van jaar tot jaar laten “meeademen” met de verwachte vraag naar loodsdiensten.

222. Naar het oordeel van de Raad mag de beschikbaarheid van loodsen niet gedicteerd worden door de omvang van de formatie van registerloodsen. Op deze wijze kan recht worden gedaan aan de conclusie van het CBb dat “daarentegen (...) het laten meebewegen van de inroostering van loodsen met de geraamde vraag naar loodsdiensten wel bij [kan] dragen aan de meest efficiënte werkwijze, indien daarmee de inzet van loodsen zo goed mogelijk wordt afgestemd op de vraag en aldus voorkomen wordt dat onnodige kosten in de tarieven worden opgenomen.”

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.

223. De nadere uitwerking van het uitgangspunt, dat bij de meest efficiënte werkwijze de loodsdienstverlening tegen de laagst mogelijke kosten gerealiseerd zal worden, brengt met zich dat niet meer indirecte uren (bijvoorbeeld reis-/wachturen of beschikbaarheidsuren) ingezet moeten worden dan ten behoeve van het primaire proces nodig zijn. Dit betekent dat de verhouding tussen directe uren (bruguren) en indirecte uren zo efficiënt mogelijk moet zijn, hetgeen leidt tot het leveren van het dienst tegen zo laag mogelijke kosten.

5.2.1.2 Overige kosten

224. De Raad toetst ook het secundair proces¹⁴⁷, de overhead¹⁴⁸ en de kosten van de publiekrechtelijke organisatie. Ten aanzien van deze kosten overweegt de Raad dat de wetgever heeft voorgestaan dat de NLC in beginsel zelf kan besparen op de daarmee samenhangende kosten in de door hem gewenste omvang en het door hem gewenste tempo. Daaruit leidt de Raad af dat de NLC er in elk geval naar moet streven om kosten te besparen. Op grond van artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder g, LW moet de NLC deze besparingen invullen en onderbouwen. Daarnaast heeft de Raad echter zelf een verantwoordelijkheid om te onderzoeken of de kosten van het secundaire proces een efficiënte werkwijze weerspiegelen. Zoals hiervoor overwogen heeft de wetgever aangegeven dat de Raad zo nodig zelf de tarieven kan aanpassen, indien hij van oordeel is dat onvoldoende op de kosten wordt bespaard of de kwaliteit van de dienstverlening onvoldoende zou zijn. Desgewenst kan de efficiëntie op regionaal

¹⁴⁷ Zie hierna in paragraaf 5.5.1.

¹⁴⁸ Zie hierna in paragraaf 5.5.2.

gebied worden bevorderd door de aanpassing gedifferentieerd per zeehavengebied op te leggen.

5.2.1.3 Kwaliteit

225. Het kwaliteitsniveau waarbij de efficiëntie wordt gemeten wordt niet door de Raad vastgesteld. Dit volgt uit de wet en regelgeving¹⁴⁹ en de invulling die het Loodswezen hieraan geeft.¹⁵⁰ Het hieruit voortvloeiende kwaliteitsniveau is voor de Raad in beginsel uitgangspunt voor de beoordeling van het tariefvoorstel. Daarbij beziet de Raad of het voorgenomen kwaliteitsniveau afwijkt van het niveau van voorgaande jaren. Indien dit het geval is, beoordeelt de Raad of de NLc hiermee in het tariefvoorstel rekening heeft gehouden. De Raad hanteert bij de beoordeling van de efficiëntie het algemene economische uitgangspunt dat bij een dalend kwaliteitsniveau, de kosten voor het Loodswezen lager zullen zijn. Omgekeerd zullen bij een hoger kwaliteitsniveau de kosten van het Loodswezen ook hoger zijn. Bij een hoger kwaliteitsniveau zal de Raad wel beoordelen of er al dan niet sprake is van een onnodig hoge kwaliteit, bijvoorbeeld omdat een (nog) hogere kwaliteit niet door de gebruikers wordt gewenst.

5.3 Opzet onderzoek efficiëntie

226. Bij de beoordeling van de tariefvoorstellen voor de jaren 2009 tot en met 2011 heeft de NMa een vaste werkwijze gevolgd. Deze werkwijze is kort weergegeven de volgende: de beoordeling van het tariefvoorstel door de Raad vindt plaats in twee fasen. In de eerste plaats beoordeelt de Raad een tariefvoorstel in algemene zin aan de hand van een vijftal indicatoren. Indien vervolgens één of meerdere indicatoren doet vermoeden dat de efficiëntie ten opzichte van voorgaande jaren afneemt, dan volgt in de tweede fase nader onderzoek van het tariefvoorstel. Indien ook uit het nader onderzoek blijkt dat er met enige evidentie sprake is van een afname van de efficiëntie dan zal de Raad op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, LW de tarieven in afwijking van het tariefvoorstel vaststellen. Deze werkwijze wordt hierna toegelicht.
227. In de eerste fase worden de in het vorige hoofdstuk beschreven indicatoren beoordeeld. In onderstaande tabel zijn de verschillende indicatoren weergegeven.

¹⁴⁹ Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart.

¹⁵⁰ Zie ook paragraaf 5.3.1.

	Omschrijving indicator	Berekening
1	Indicator totale proces	(Totale kosten – kosten FLO/FLP)/aantal loodsverrichtingen
2	Indicator primair proces	Totaal inzetbare uren/totaal directe uren
3	Indicator secundair proces	(Totaal kosten beloodsen – opbrengsten derdenwerk)/aantal loodsverrichtingen
4	Indicator overhead	(Overige regionale kosten + overige landelijke kosten) / (totale kosten – kosten FLO/FLP)
5	Indicator beroepsorganisatie	Kosten beroepsorganisatie / (totale kosten – kosten FLO/FLP)

Tabel 7: overzicht van de indicatoren

228. Deze indicatoren dekken de hoofdprocessen van de NLC af. De indicatoren voldoen aan de eisen die volgens algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes aan prestatie-indicatoren worden gesteld, namelijk dat zij:

- specifiek zijn;
- meetbaar zijn;
- de gemeten prestatie door de NLC beïnvloedbaar is;
- relevant zijn;
- tijdsgebonden zijn.

229. De uitkomsten van deze indicatoren geven een eerste beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie op de vier hoofdprocessen van het Loodswezen. De efficiëntie wordt 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. Het Loodswezen moet kunnen toelichten wat de achtergrond en de oorzaak is van bepaalde ontwikkelingen. De indicatoren hebben in dat licht een signalerende functie. De uitkomst van de indicatoren kunnen aanleiding geven tot nader onderzoek door de Raad. Dat geldt ook voor de situatie dat een indicator verbetert. Ook in een dergelijk geval kan nader onderzoek noodzakelijk zijn als het tariefvoorstel daartoe aanleiding geeft.

230. Naar aanleiding van de uitkomsten van de berekening van de indicatoren kan nader onderzoek worden verricht. Met het nader onderzoek wordt gedetailleerd onderzocht of tariefvoorstel werkelijk bijdraagt aan de meest efficiënte werkwijze. De wijze waarop het nader onderzoek wordt ingevuld zal mede afhangen van het inhoud van het tariefvoorstel en de van de NLC verkregen informatie. Daarmee hangt het af van de omstandigheden van het geval. Het nader onderzoek is daarmee niet te vangen in één standaard werkwijze.

5.4 Eerste fase van het onderzoek

Conclusie van de Raad

231. De Raad stelt op basis van de eerste fase van het onderzoek vast dat voor het tariefvoorstel en de aanpassing een aantal efficiëntie-indicatoren verslechtert ten opzichte van 2011. 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.
232. Voor de vijf (hoofd-)indicatoren zijn de uitkomsten voor 2012 op basis van het tariefvoorstel als volgt:
1. *Totale proces: de totale kosten per loodsverrichting*
De totale kosten (exclusief FLO/FLP) worden gedeeld door het aantal loodsverrichtingen in dat jaar. Voor 2012 is de berekening: $149.281.000 / 93.623 = 1.594$ euro (voorstel) en $148.052.000 / 90.811 = 1.630$ euro (aangepast voorstel) 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" (inclusief Scheldevaart). Het totale aantal inzetbare uren wordt berekend door het aantal directe loodsuren te sommeren met "IPL-uren", "uren reizen en wachten" en "beschikbaarheidsuren".
Voor 2012 bedraagt de uitkomst van deze indicator (inclusief Scheldevaart): $330.432 / 1.168.568 = 28,3$ procent ¹⁵¹ (voorstel) en $322.412 / 1.168.568 = 27,6$ procent (aangepast voorstel).
 3. *Secundaire proces: de kosten van het beloodsen en plannen per loodsverrichting*
De totale kosten van beloodsen en plannen zijn de som van "kosten vaartuigen", "kosten technische dienst", "kosten ligplaatsen", "kosten bemanning vaartuigen", "kosten helikopter", "kosten planning" en "overige vervoerskosten" verminderd met "opbrengsten vervoer van personen en goederen". Voor 2012 is dit: $47.465.000 / 93.623 = 507$ euro per loodsverrichting (voorstel) en $47.053.00 / 90.811 = 518$ euro (aangepast voorstel).
 4. *Proces overhead: het percentage overheadkosten ten opzichte van de totale kosten*
De overheadkosten zijn gelijk aan de som van "overige regionale kosten" (= kosten regionale ICT plus algemene regionale kosten), "overige landelijke kosten" (=

¹⁵¹ In het tariefvoorstel 2012 (pagina 69) is vermeld: 27,3%

kosten landelijke ICT systemen plus overige landelijke kosten). De totale kosten worden in de berekening van deze indicator gedefinieerd als de totale kosten exclusief FLO/FLP. Voor 2012 volgt uit de berekening: $20.860.000 / 149.281.000 = 14,0$ procent (voorstel) en $20.860.000 / 148.052.000 = 14,1$ procent (aangepast voorstel).

5. *Proces beroepsorganisatie: het percentage kosten beroepsorganisatie ten opzichte van de totale kosten*

De kosten beroepsorganisatie is de som van de kosten NLC, de kosten RLC en de kosten van opleidingen STODEL. De totale kosten worden in de berekening van deze indicator gedefinieerd als de totale kosten exclusief FLO/FLP. Voor 2012 volgt uit de berekening: $3.508.000 / 149.281.000 = 2,3$ procent (voorstel) en $3.508.000 / 148.052.000 = 2,4$ procent (aangepast voorstel).

233. In onderstaande tabel staan de uitkomsten per hoofdindicator voor het jaar 2012 vergeleken met de uitkomsten per hoofdindicator tariefvoorstel 2009 en tariefvoorstel 2010¹⁵². Zo ontstaat een beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie-indicatoren.

	tariefvoorstel 2009	(Bijgesteld) tariefvoorstel 2010	tariefvoorstel 2011	tariefvoorstel 2012	(Bijgesteld) tariefvoorstel 2012
1. Totale proces (kosten per loodsverrichting)	€ 1.369 *)	€ 1.534 *)	€ 1.554	€ 1.594	€ 1.630
2. Primaire proces (% directe uren)	26,5%	24,3%	26,2%	28,3% ¹⁵³	27,6%
3. Secundaire proces (kosten per loodsverrichting)	€ 417	€ 443	€ 476	€ 507	€ 518
4. Proces Overhead (% overheadkosten)	13,5% *)	15,0% *)	14,1%	14,0%	14,1%
5. Proces Beroepsorganisatie (% kosten beroepsorganisatie)	2,6% *)	2,2% *)	2,5%	2,3%	2,4%

Tabel 8: uitkomsten per hoofdindicator 2012 vergeleken met 2009 en 2010

*) Herberekend uit tariefvoorstel 2009 en (bijgesteld) tariefvoorstel 2010 naar aanleiding van aangepaste definitie indicator

¹⁵² Lopend prijspeil.

¹⁵³ In het tariefvoorstel 2012 (pagina 69) is vermeld: 27,3 procent.

234. Uit de tabel volgt dat de indicator van het primaire proces verbeterd is ten opzichte van voorgaande jaren. Door de korting op de beschikbaarheidsuren, zoals deze in paragraaf 4.3.3 is berekend, zal de indicator overigens nog verder verbeteren. Dit is voor de Raad reden om, anders dan in voorgaande jaren, geen toets uit te voeren op de efficiëntie van het primaire proces. De Raad wijst er op dat dit niet hoeft te betekenen dat er dus sprake is van de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen.
235. In de voorgaande tabel is zonder rekening te houden met de inflatie te zien dat de waarden voor de indicatoren voor het totale proces en het secundaire proces in 2012 (tariefvoorstel en aangepast tariefvoorstel) zijn verslechterd ten opzichte van het tariefvoorstel 2011. De kostprijs van een gemiddelde loodsverrichting gaat omhoog en de kosten van het beloodsen en plannen worden per loodsreis hoger. De Raad concludeert dat dit *kan* duiden op een verslechtering van de efficiëntie van de NLc ten aanzien van het secundaire proces. Dit is derhalve nader onderzocht door de Raad.
236. Hoewel de indicator voor het proces overhead daar op zich geen aanleiding toe geeft heeft de Raad ter afronding van het voor eerdere tariefjaren uitgevoerde onderzoek naar het ondersteunend proces (overhead) in 2011 onderzoek laten verrichten naar de hoogte van de arbeidskosten per FTE van het in dienst zijnde personeel. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder opgenomen.

5.5 Tweede fase onderzoek

5.5.1 Secundair proces

237. De Raad heeft de efficiëntie van het secundaire proces onderzocht door de belangrijkste kostenmutaties te onderzoeken. In onderstaande tabel staan de kostenposten en bijbehorende geraamde kosten voor 2012 ten opzichte van het tariefvoorstel 2011 weergegeven.

	tariefvoorstel 2012	tariefvoorstel 2011	Vershil
Afschrijvingskosten	3.004.000	2.852.000	+ 5%
Onderhoudskosten	5.795.000	4.787.000	+ 21%
Variabele exploitatiekosten	4.929.000	3.613.000	+ 36%
Kostenverrekening Vlaams Gewest	780.000	0	n.v.t
Bemanning vaartuigen	14.887.000	13.941.000	+ 7%

Tabel 9: kostenmutaties tariefvoorstel 2012 ten opzichte van tariefvoorstel 2011

Afschrijvingskosten

238. De Raad constateert dat de stijging van de afschrijvingskosten met name veroorzaakt wordt door een toename van de afschrijvingskosten in de regio Scheldemonden. Dit is voor de Raad aanleiding geweest hier enkele vragen over te stellen.¹⁵⁴ Uit de reactie van de NLC blijkt het volgende.¹⁵⁵
239. De afschrijvingskosten nemen in algemene zin toe omdat in 2012 nieuwe loodsvaartuigen in gebruik worden genomen.¹⁵⁶ De grote toename in de regio Scheldemonden wordt veroorzaakt doordat in 2012 beide SWATH-tenders (een specifiek type loodsvaartuig) in de regio Scheldemonden worden ingezet. De NLC heeft toegelicht dat de SWATH-tenders in de regio Scheldemonden efficiënter ingezet kunnen worden mede gelet op de ingebruikname van een nieuw loodsvaartuig door het Vlaams Gewest die speciaal is ontwikkeld om uit te kunnen wisselen met SWATH-tenders.¹⁵⁷
240. Deze SWATH-tenders kennen relatief hoge afschrijvingskosten. Voorheen werd slechts één van beide SWATH-tenders in deze regio ingezet en de andere tender in de regio Rotterdam-Rijnmond. Gegeven de inzet worden de afschrijvingskosten van beide tenders nu aan de regio Scheldemonden toegerekend. De afschrijvingskosten in de laatst genoemde regio nemen dan ook toe daar waar de afschrijvingskosten die aan de regio Rotterdam-Rijnmond worden toegerekend juist afnemen. De afname wordt overigens gematigd door de ingebruikname van nieuwe loodsvaartuigen in 2012 hetgeen de stijging van de totale afschrijvingskosten verklaart.
241. Gegeven de toelichting van de NLC ziet de Raad thans geen reden om aan te nemen dat de variabele kosten op onjuiste gronden zijn bepaald.

Onderhoudskosten

242. De Raad constateert dat de onderhoudskosten met 21 procent stijgen ten opzichte van het tariefvoorstel 2011. Dit is voor de Raad aanleiding geweest om enkele vragen te stellen over deze kosten.¹⁵⁸ Uit de antwoorden van de NLC blijkt het volgende.¹⁵⁹

¹⁵⁴ 103747/14, 103747/39, 10374/50, 103747/89.

¹⁵⁵ 103747/23, 103747/48, 103747/74 en 103747/85.

¹⁵⁶ De aanschaf van nieuwe loodsvaartuigen is door de NMA getoetst in een informele zienswijze 103523/38.

¹⁵⁷ brief van 23 november 2011

¹⁵⁸ 103747/14 en 103747/39.

¹⁵⁹ 103747/23, 103747/48 en 103747/74.

243. Het onderhoud van de loodsvaartuigen kent een vast ritme van dokbeurten. Voor dergelijk dokbeurten is een vast bedrag begroot. Hiervoor wordt per jaar en per schip een vast bedrag gereserveerd waardoor de kosten voor de dokkingbeurten een regelmatige en voorspelbare ontwikkeling zouden moeten kennen. Hetzelfde geldt op vergelijkbare wijze voor motorrevisies en groot onderhoud. Naar de Raad heeft begrepen worden dokbeurten, grootonderhoud en motorrevisies in beginsel gedekt uit de vrijval van de genoemde voorziening.
244. Meerkosten ten opzichte van de vaste dokbeurten, grootonderhoud en motorrevisies worden ten laste gebracht van de onderhoudskosten en in het tariefvoorstel opgenomen. De NLC heeft aangegeven dat hiervan in 2012 ook sprake is, omdat schepen uit de zogenaamde Discovery-klasse een levensduurverlenging krijgen waarvoor geen reservering is getroffen. Verder loopt de garantietermijn van de Aquila-klasse af met een kostenstijging tot gevolg. Tenslotte geeft de NLC aan dat de kosten voor de motorrevisie van de SWATH-tenders hoger worden ingeschat dan het bedrag dat daarvoor gereserveerd is.
245. De onderhoudskosten in de regio Scheldemonden stijgen relatief gezien het sterkst, namelijk met 65 procent. De achterliggende reden hiervan is door de NLC toegelicht.¹⁶⁰ Daarbij is tevens inzichtelijk gemaakt welk deel van de kosten is toegerekend aan de Scheldevaart.
246. Gegeven de toelichting van de NLC heeft de Raad thans geen reden om aan te nemen dat de onderhoudskosten op onjuiste gronden zijn bepaald.

Variabele exploitatiekosten

247. De Raad heeft twee maal een toelichting van de NLC gevraagd over de stijging van de variabele kosten met 36 procent.¹⁶¹ Uit de toelichting van de NLC blijkt het volgende.¹⁶²
248. Anders dan in de toelichting op het tariefvoorstel is aangegeven bestaan de variabele exploitatiekosten uitsluitend uit de geraamde brandstofkosten en zijn er geen andere kostencomponenten in de variabele exploitatiekosten opgenomen. De voor 2012 ingedekte literprijs bedraagt, inclusief logistieke toeslag van 0,02 euro, 0,60 euro per liter. In het tariefvoorstel 2011 werd nog uitgegaan van een literprijs van 0,47 euro.

¹⁶⁰ 103747/24 en 103747/74.

¹⁶¹ 103747/14 en 103747/39.

¹⁶² 103747/23 en 103747/48.

Deze stijging van de brandstofkosten verklaart, samen met een iets hoger ingeschat brandstofverbruik, de geconstateerde kostenstijging van de kostenpost "variabele kosten".

249. Gegeven de toelichting van de NLc heeft de Raad thans geen reden om aan te nemen dat de variabele kosten op onjuiste gronden zijn bepaald.

Kostenverrekening Vlaams Gewest

250. In het tariefvoorstel 2012 is voor het eerst een kostenverrekening met het Vlaamse Gewest opgenomen. Het betreft de verrekening van de wederzijds ingebrachte loodsmiddelen, waarbij het Vlaams Gewest door de ingebruikname van nieuwe loodsvaartuigen relatief meer inbrengt dan de NLc. Dit verschil is, rekening houdend met het aandeel van de Scheldevaart, in het tariefvoorstel als verrekening opgenomen. Deze verrekening draagt bij aan de kostenstijging van het proces beloodsen. Om die reden heeft de Raad enkele vragen gesteld over de reden van deze kostenverrekening en de onderbouwing daarvan.¹⁶³

Daarnaast heeft de RLc Scheldemonden nog een mondelinge toelichting gegeven aan enkele medewerkers van de Raad.¹⁶⁴

251. De kostenverrekening is door de NLc en de RLc Scheldemonden als volgt toegelicht. Bij het aangaan van de samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de NLc was er zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde sprake van een verouderd bestand aan loodsvaartuigen. Dit was voor de betrokkenen reden om af te spreken vooralsnog geen verrekening toe te passen. Inmiddels heeft het Vlaams Gewest geïnvesteerd in nieuwe loodsvaartuigen en is ook het Loodswezen begonnen aan de verjonging van de vloot. Dit is de reden om vanaf 2012 wel te gaan verrekenen op basis van artikel 5, paragraaf 1, onder A van de Samenwerkingsovereenkomst Loodsdiensten Scheldevaart.

252. Door de NLc is een gedetailleerde financiële onderbouwing gegeven van de verrekening.¹⁶⁵ Op basis hiervan heeft de Raad thans geen reden om aan te nemen dat de kostenverrekening op onjuiste gronden is bepaald..

Bemanning vaartuigen

253. De Raad stelt vast dat de formatie van de bemanning van de loodsvaartuigen in 2012 met 4,75 FTE wordt uitgebreid. De Raad heeft hierover aan de NLc enkele vragen

¹⁶³ 103747/36 en reactie NLc: 103747/42.

¹⁶⁴ 103747/82.

¹⁶⁵ 103747/42.

gesteld, omdat de toelichting hierop in het tariefvoorstel ontbrak.¹⁶⁶ Uit de antwoorden van de NLc blijkt het volgende.¹⁶⁷

254. De NLc geeft aan dat de toename van 4,75 FTE wordt verklaard door de geraamde invoering van één extra bereikbaarheidsdienst (B-dienst) in het zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven per 1 juli 2012. Reden hiervoor is de verwachte uitbreiding van activiteiten vanwege onder andere de energiecentrale in de Eemshaven, de opening en uitbreiding van terminals en de ontwikkeling van windmolenparken. Al hoewel een deel van de ontwikkelingen zich pas in 2013 zullen voordoen, heeft de NLc aangegeven reeds in 2012 te moeten anticiperen. De formatie van de B-ploeg vergt 9,5 FTE waarvan een half jaar is begroot. De door de NLc aangeleverde informatie is geverifieerd bij Groningen Seaports die het door de NLc geschetste beeld in grote lijnen heeft bevestigd.¹⁶⁸
255. Gegeven de toelichting van de NLc heeft de Raad thans geen reden om aan te nemen dat de kosten bemanning vaartuigen op onjuiste gronden zijn bepaald.

Conclusie

256. Gelet op de door de NLc verstrekte informatie heeft de Raad voor dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat de kostenstijgingen in het proces van beloodsen duidt op een verminderde efficiëntie. Wel moet de Raad vaststellen dat de kosten voor het proces van beloodsen jaar op jaar stijgen. De Raad zal derhalve bij de beoordeling van het tariefvoorstel 2013 en verder deze kosten nauwlettend volgen en blijven controleren.

5.5.2 Overhead

257. De Raad heeft HayGroup opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar de hoogte van de arbeidskosten van het bij het Loodswezen in dienst zijnde personeel. Het onderzoek richtte zich op de marktconformiteit van de arbeidsvoorwaarden (zowel primair als secundair). Het doel van het onderzoek was om vast te stellen of de arbeidskosten van deze medewerkers, die deel uitmaken van de overheadkosten, gelet op de gestelde functie-eisen marktconform zijn. Hiertoe zijn de arbeidsvoorwaarden van zeven functies onderzocht.
258. Voor het inzicht in beloningsgegevens is de relevante markt de Algemene Markt Nederland. Deze gegevens zijn opgenomen in een interne database van HayGroup. HayGroup heeft zijn

¹⁶⁶ 103747/39 en 103747/50.

¹⁶⁷ 103747/48 en 103747/74.

¹⁶⁸ 103747/92.

bevindingen vastgelegd in een rapportage.¹⁶⁹ Algemene conclusie is dat de totale remuneratie (primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden) van de meeste onderzochte functies zich op of net boven het mediaanniveau (dat is het niveau van de middelste waarneming) bevindt. Op grond van deze bevinding ziet de Raad geen aanleiding te veronderstellen dat de hoogte van de arbeidskosten niet marktconform zou zijn.

6 Vaststelling van de tarieven

6.1 Inleiding

259. Gelet op hetgeen in de hoofdstuk 4 en 5 is overwogen is de Raad van oordeel dat de tarieven voor 2012 in afwijking van het tariefvoorstel moeten worden vastgesteld. Daartoe wordt onderstaand door de Raad toepassing gegeven aan artikel 27g, eerste lid, onder a, LW. Tevens acht de Raad bijzondere omstandigheden in de zin van artikel 27g, tweede lid LW aanwezig die eveneens aanleiding vormen om af te wijken van het tariefvoorstel.

260. Op grond van de aldus vastgestelde tariefgrondslag stelt de Raad hierna de volgende tarieven 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;

6.2 Tariefgrondslag

6.2.1 Afwijking op grond van artikel 27g, eerste lid, onder a, LW

261. In paragraaf 4.3.3 is vastgesteld welke kosten naar het oordeel van de Raad te onrecht in het tariefvoorstel zijn opgenomen. Het gaat om een totaal van 2.599.400 euro. Dit bedrag wordt door de Raad, onder toepassing van artikel 27g, eerste lid, onder a, LW, in mindering gebracht op de kosten die aan het tarief ten grondslag worden gelegd.

¹⁶⁹ Prisma-nummer 103747/51, Rapportage Beloningsmarktvergelijking primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden op schaalniveau Loodswezen, HayGroup, 27 oktober 2011.

6.2.2 Afwijking op grond van artikel 27g, tweede lid, LW

262. Op grond van artikel 29, tweede lid LW heeft de Raad bij de vaststelling van de tarieven de bevoegdheid om, ambtshalve of op verzoek van de algemene raad, correcties aan te brengen in verband met bijzondere omstandigheden.

263. Naar de mening van de Raad doet een dergelijke bijzondere omstandigheid zich thans voor.

Verrekening korting overhead 2010

264. Bij de vaststelling van de tarieven voor 2012 dient de Raad rekening te houden met bijzondere omstandigheid dat het CBb op 6 december 2010 een uitspraak heeft gedaan waarin het Loodsgeldbesluit 2010 is vernietigd. De Raad ziet hier aanleiding om met toepassing van artikel 27g, tweede lid, LW de tarieven in afwijking van het tariefvoorstel vast te stellen. Daartoe overweegt de Raad het volgende.

265. Het CBb heeft in haar uitspraak de NMa de opdracht gegeven een nieuw en beter gemotiveerd Loodsgeldbesluit te nemen. Op 7 juli 2011 heeft de Raad daartoe de loodsgeldtarieven voor het jaar 2010 opnieuw vastgesteld. Hieraan voorafgaand is door de Raad nader onderzoek verricht. Op grond hiervan heeft de Raad afgezien van korting op de kosten van de overhead die 884.970 euro bedroeg. Hierdoor zijn de loodsgeldtarieven hoger vastgesteld dan in het oorspronkelijke Loodsgeldbesluit 2010.

266. Op grond van artikel 27c, derde lid, sub a LW, geldt dat de loodsgeldtarieven kostengeoriënteerd dienen te zijn. De Raad dient aan dit gebod tot kostenoriëntatie te toetsen. Nu uit het hernieuwde Loodsgeldbesluit 2010 blijkt dat de loodsgeldtarieven in het oorspronkelijke Loodsgeldbesluit 2010 te laag zijn vastgesteld, betekent dit dat in 2010 de opbrengsten lager waren dan de toegestane opbrengsten (die gelijk zijn aan de toegestane kosten). Derhalve waren de tarieven 2010 niet kostengeoriënteerd. Thans bestaan daardoor nog steeds kosten 2010 die niet door inkomsten zijn gedekt. De verrekening die in de tarieven van 2012 wordt verwerkt heeft tot gevolg dat ten aanzien van deze kosten alsnog aan het vereiste van kostenoriëntatie wordt voldaan.

267. De verrekening is gebaseerd op het verschil tussen de loodsgeldtarieven zoals vastgesteld in het besluit 17 december 2009 en de loodsgeldtarieven zoals vastgesteld op 7 juli 2011. De verrekening is gecorrigeerd voor de daadwerkelijk ontvangen loodsgeldvergoedingen (in 2010) en de loodsgeldvergoedingen die de NLc op basis van

de uitspraken van het CBB had mogen ontvangen. De berekening van de verrekening is geverifieerd door de NLC.¹⁷⁰

268. In onderstaande tabel staan de verrekeningen die naar aanleiding van de uitspraak van het CBB in de tarieven 2011 zijn opgenomen, gespecificeerd.

	Bedrag (euro)
Korting in Tariefbesluit 2010	885.000
Correctie in verband met hogere realisatie aantal reizen	42.000
	927.000
Wettelijke heffingsrente (2010 en 2011) ¹⁷¹	52.000
TOTAAL	979.000

Tabel 10: verrekeningen tarieven 2012

Verrekening korting indexering arbeidsvergoeding

269. In haar besluit van 27 december 2010, het Loodsgeldbesluit 2011, heeft de Raad vastgesteld dat, achteraf gezien, de NLC in het tariefvoorstellen voor de jaren 2009 en 2010 voor het bepalen van de arbeidsvergoeding ten onrechte is uitgegaan van het KTS dat op 9 september 2009 door de NLC was vastgesteld. De Raad heeft op 24 september 2008 ingestemd met deze versie van het KTS. Tegen deze goedkeuring is door de NLC bezwaar en beroep aangetekend. De uitkomst daarvan is dat het CBB op 6 december 2010¹⁷² heeft geoordeeld dat niet het KTS van 9 november 2008 leidend is, maar het KTS van toepassing zoals dat op 10 juni 2008 door de NLC is vastgesteld en dat ten onrechte door de NMA niet was goedgekeurd.

270. Het verschil tussen de arbeidsvergoeding voor de directe uren voor 2010 op grond van het thans geldende KTS en de arbeidsvergoeding op grond van het KTS waar de Raad op 24 september 2008 mee ingestemd heeft, is op grond van artikel 27g, tweede lid, LW, in de tarieven voor 2011 verrekend.¹⁷³ Deze verrekening over het jaar 2010 is te beschouwen als een voorschot. Het verschil tussen de definitieve berekening en dit voorschot zal, zo is in het besluit loodsgeldtarieven 2011 overwogen, worden meegenomen in het tariefvoorstel 2012. Dit is in het besluit loodsgeldtarieven 2011 overwogen.

¹⁷⁰ 103747/78

¹⁷¹ Conform de verrekening van materiële activa en investeringen is de rentevergoeding gebaseerd op de wettelijke heffingsrente.

¹⁷² LJN: BO6663.

¹⁷³ Besluit van 27 december 2010, 103451/59.

271. De Raad stelt vast dat de NLc in haar tariefvoorstel inderdaad rekening heeft gehouden met de definitieve berekening. De Raad acht het tariefvoorstel op dit punt juist. Er is derhalve geen reden voor de Raad om met toepassing van artikel 27g, tweede lid, LW zelf in de verrekening te voorzien.

Verzoek NLc rekening te houden met verslechtering vooruitzichten 2012

272. In haar brief van 22 november 2011 geeft de NLc aan dat naar haar verwachting het aantal loodsreizen lager zal uitkomen dan zij in het tariefvoorstel heeft aangegeven. Deze verwachting baseert de NLc op de realisatie van het aantal loodsdienstreizen in het jaar 2011, die achterblijft bij de eerdere inschattingen. De NLc wijst ook op de verslechterende economie en de teruglopende wereldhandel. Tenslotte wijst zij op het feit dat de vertraging waarmee de ontwikkelingen in de economie door werken in de CPB-cijfers, waardoor, aldus de NLc, de CPB-ramingen al achterhaald zijn bij uitkomen daarvan. Dit illustreert de NLc met cijfers uit de periode september 2008 tot en met 17 maart 2009 waarin het CPB telkens de verwachting van de relevante wereldhandel naar beneden bijstelde ten opzichte van het uitgangspunt in het tariefvoorstel 2009.
273. De NLc stelt zich op het standpunt dat, aangezien nieuwe actuele en betrouwbare ramingen van het CPB ontbreken, er uitgegaan moet worden van een scenario waarin voor 2012 wordt uitgegaan van een gelijkblijvend niveau van de relevante wereldhandel. In haar brief geeft de aan wat het effect op de tarieven dan zou zijn, namelijk een stijging van de tarieven met 0,59 procent in plaats van een daling van 1,02 procent.
274. De Raad stelt vast dat de NLc feitelijk voorstelt om af te wijken van de door haar zelf voorgestelde ramingsmethodiek, zoals deze in paragraaf 4.3.1 is beschreven. Deze ramingsmethodiek maakt immers gebruik van de CPB-cijfers over de ontwikkeling van de relevante wereldhandel. In plaats daarvan stelt de NLc voor om uit te gaan van eigen verwachting van de ontwikkeling van de relevante wereldhandel. De Raad stelt vast dat deze verwachting niet nader is onderbouwd.
275. De Raad vindt dit onvoldoende basis om alsnog af te wijken van het tariefvoorstel en de daaraan te grondslag liggende ramingsmethodiek. Deze ramingsmethodiek is bovendien de grondslag van het tariefvoorstel. Zoals weergegeven in paragraaf 4.3.1 heeft de Raad deze methodiek getoetst en ziet de Raad geen aanleiding te veronderstellen dat de door het Loodswezen toegepaste ramingsmethodiek tot onaanvaardbare uitkomsten leidt. Uiteraard onderkent de Raad dat de ramingsmethodiek gebaseerd is op de voorspellingen van het CPB waarvan afgewacht moet worden of deze in de praktijk ook uitkomen. Hierop moet echter naar het oordeel van de Raad niet op basis van niet nader onderbouwde verwachtingen worden afgeweken.

276. Gelet op de wettelijke beslistermijn en het feit dat de tarieven vanaf 1 januari 2012 dienen te gelden, is het bovendien praktisch onmogelijk om in de besluitvorming nog de cijfers van het CPB van december te betrekken.
277. De Raad ziet in hetgeen de NLC heeft aangevoerd geen aanleiding om, onverlet hetgeen hiervoor over de verrekeningen is aangegeven, op grond van artikel 27g, tweede lid, LW, af te wijken van het tariefvoorstel.

6.2.3 Vaststellen tariefgrondslag

278. Op grond van het voorgaande stelt de Raad vast dat in het tariefvoorstel per saldo 1.620.400 euro teveel aan kosten is opgenomen. Als gevolg van de toerekening van vermogenskosten is nog eens 7.000 euro teveel aan kosten opgenomen¹⁷⁴. Daardoor is de afdracht voor FLO en FLP in het tariefvoorstel 276.000 euro te hoog geraamd. Dit betekent dat de tariefgrondslag met 1.903.400 euro verlaagd wordt.

6.3 De loodsgeldtarieven per zeehavengebied

279. De Raad heeft de NLC verzocht om de tarieftabellen zoals deze bij het tariefvoorstel waren gevoegd opnieuw door te rekenen op basis van de hiervoor bepaalde verlaging van de tariefgrondslag. De Raad heeft deze tabellen op 9 december 2011 van de NLC ontvangen.¹⁷⁵ Deze tabellen zijn door de Raad als uitgangspunt genomen voor de vaststelling van de loodsgeldtarieven per zeehavengebied.

Zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven

280. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Delfzijl/Eemshaven worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 2a 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 2012.

Zeehavengebied Harlingen/Terschelling

281. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Harlingen/Terschelling worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 2b 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 2012.

Zeehavengebied Den Helder

282. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Den Helder worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 2c bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit

¹⁷⁴ 103747/97 (bijlage 1)

¹⁷⁵ 103747/97.

van dit besluit en geldt als de vaststelling van het tarief voor het zeehavengebied Den Helder voor het kalenderjaar 2012.

Zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden

283. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Amsterdam-IJmuiden worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 2d** 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 2012.

Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond

284. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 2e** 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 2012.

Zeehavengebied Scheldemonden (wethavens)

285. De loodsgeldtarieven voor het zeehavengebied Scheldemonden (wethavens) worden door de Raad vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 2f** 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 2012.

6.4 Het schema voor de frequentiekorting

286. Ingevolge artikel 4.15 Bmr stelt de Raad tevens het schema voor de frequentiekorting vast.

287. De Raad stelt de frequentiekorting vast overeenkomstig het voorstel van de NLC zoals dit is opgenomen in de tabel in bijlage 2.h van de brief van 9 december 2011. Deze tabel is als **bijlage 2g** 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 2012.

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

288. Ingevolge artikel 4.12, eerste lid, Bmr stelt de Raad tevens de correctiefactor vast voor bijzondere loodsreizen.

289. De Raad stelt de factor voor bijzondere loodsreizen vast overeenkomstig het voorstel van de NLC zoals dit is opgenomen in de tabel in bijlage 2.i van de brief van 9 december 2012. Deze tabel is als **bijlage 2h** 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 2012.

6.6 De loodsvergoedingen

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

291. De Raad stelt de loodsvergoedingen vast overeenkomstig het voorstel van de Nlc zoals dit is opgenomen in de tabel in bijlage 2.j van de brief van 9 december 2012. Deze tabel is als bijlage 2i 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 2012.

6.7 De betalingskorting vanwege automatische incasso

292. De Raad stelt de betalingskorting vanwege automatische incasso vast overeenkomstig het voorstel van de Nlc zoals dit is opgenomen in bijlage 2.k van de brief van 9 december 2012. Deze bepaling is als bijlage 2j opgenomen bij dit besluit.

Besluit

293. 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 a en b, en artikel 27g, tweede lid, LW alsmede de artikelen 4.15 Bmr, 4.12, eerste lid, Bmr en 4.19 Bmr voor het kalenderjaar 2012 de volgende tarieven vast te stellen:

- a. de Z- en B-tarieven per zeehavengebied als opgenomen in bijlage 2a tot en met 2f bij dit besluit;
- b. het schema voor de frequentiekorting als opgenomen in bijlage 2g 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 2i bij dit besluit;
- e. de betalingskorting als opgenomen in bijlage 2j bij dit besluit.

Datum: 13 december 2011

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

w.g.

Dineke Mulock Houwer
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 1 bij "Besluit ter vaststelling van de loodsgeldtarieven voor het jaar 2012"

Specificatie verrekening en vaststelling in afwijking ten opzichte van het tariefvoorstel 2012
(inclusief aanpassing d.d. 14 oktober 2011)

Vaststelling in afwijking van het tariefvoorstel 2012 (inclusief aanpassing d.d. 14 oktober 2011)

	aantal	tarief (euro)	bedrag (euro)
1. Correctie rust loodsdienstleiders en Pilot Maas loodsen (zie randnummers 124 - 126) Beschikbaarheidsuren	-20.391	36,40	-742.232
2. Correctie rust i.v.m. niet-consistente berekening in regio's (zie randnummers 148 en 160) Beschikbaarheidsuren	-891	36,40	-32.432
3. Correctie berekening reis- en wachturen regio Scheldemonden (zie randnummer 105) Reis- en wachturen	-7.520	72,81	-547.531
Beschikbaarheidsuren	7.520	36,40	273.728
4. Verschil tussen methode ingeroosterde uren ¹⁷⁶ Beschikbaarheidsuren		36,40	-12.485
4. Correctie roostervrij regio Noord (randnummer 118) Opgave Loodswezen totaal roostervrij Noord d.d. 9 november 2011	83.472		
Opgave Loodswezen totaal roostervrij Noord d.d. 28 november 2011	85.068		
Verschil (= correctie op beschikbaarheidsuren)	-1.596	36,40	-58.094
5. Correctie compensatieverlof (randnummers 134 - 147) Uren extra inzet 2012	-38.155		
Verhouding compensatieverlof/extra inzet (2010)	1,47		
Raming uren compensatieverlof 2012	-56.109		
Af: reeds begroot in regio Rijnmond	2.960		
Af: reeds begroot in regio Scheldemonden	12.480		
Correctie beschikbaarheidsuren	-40.669	36,40	-1.480.352
TOTAAL			-2.599.400

¹⁷⁶ bij de bepaling van de ingeroosterde uren is de Raad uitgegaan van "methode 2 o.b.v. FTE". Deze methode leidt tot 343 minder ingeroosterde uren ten opzichte van de methode die de NLC blijkbaar gehanteerd heeft (methode 3).

Specificatie verrekening van de korting op de overhead in Tariefbesluit 2010

	bedrag (euro)
Korting in Tariefbesluit 2010	885.000
Correctie i.v.m. hogere realisatie aantal reizen	42.000
	<hr/>
	927.000
Wettelijke heffingsrente (2010 en 2011)	52.000
	<hr/>
TOTAAL	979.000

