



Besluit

Loodsgeldtarieven en andere tarieven 2025

Ons kenmerk : ACM/UIT/634613
Zaaknummer : ACM/24/190353
Datum : 3 december 2024

Samenvatting

De Nederlandse Loodsencorporatie (de NLc) heeft de loodsgeldtarieven en andere tarieven voor 2025 ter beoordeling aan de Autoriteit Consument en Markt (de ACM) voorgelegd. Omdat er sprake is van een dalend aantal scheepsreizen ten opzichte van het tariefbesluit 2024, bevat het voorstel een berekening voor de loodsgeldtarieven op basis van de cost-plus methode.

De NLc stelt een stijging van de loodsgeldtarieven voor van +7,97% ten opzichte van het tariefbesluit 2024¹. Naar het oordeel van de ACM voldoet het voorstel aan alle daaraan wettelijk gestelde eisen:

- Elk afzonderlijk tarief is redelijk
- Elk afzonderlijk tarief is non-discriminatoir
- De tarieven zijn voor het geheel kostengeoriënteerd
- Het voorstel draagt in voldoende mate bij aan de meest efficiënte werkwijze voor registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

De ACM stelt de loodsgeldtarieven vast zoals voorgesteld door de NLc.

De andere tarieven zijn verhoogd op basis van een wettelijke indexatie (+6,84%) van uurtarieven. De ACM stelt ook de andere tarieven vast zoals voorgesteld door de NLc.

¹ ACM/23/184708

Inhoudsopgave

1	Proces	3
2	Inleiding en leeswijzer	3
3	Het wettelijk kader	4
4	Het beoordelingskader EPK	4
5	Beoordeling tariefvoorstel loodsgeldtarieven	5
5.1	Kostenoriëntatie	5
5.2	Non-discriminatie	6
5.3	Redelijkheid	6
5.4	De beoordeling van de EPK	8
5.4	Conclusie	11
6	Beoordeling tariefvoorstel andere tarieven	12
6.1	Conclusie	12
7	Besluit	13

1 Proces

1. De ACM heeft op 15 juli 2024 het tariefvoorstel loodsgeldtarieven 2025 en het tariefvoorstel andere tarieven 2025 ontvangen van de NLc.²
2. De ACM heeft de NLc vragenbrieven gestuurd op 1 augustus 2024³ en 31 oktober 2024⁴. De NLc heeft deze vragen schriftelijk beantwoord op respectievelijk 4 september 2024⁵ en 15 november 2024⁶.
3. De ACM heeft dit jaar geen bijgesteld tariefvoorstel ontvangen van de NLc. Het indienen van een bijstelling is voor de NLc wettelijk verplicht (vòòr 15 oktober) indien de actualisatie van een aantal specifieke ramingen (beschreven in het Besluit Markttoezicht Registerloodsen, artikel 4.13, lid 1) zou leiden tot een bijstelling van het voorgesteld tarief van meer dan 0,8%. Omdat het bijstellen een effect had van -0,06%⁷ heeft de NLc conform de wet geen bijgesteld tariefvoorstel ingediend.

2 Inleiding en leeswijzer

4. De ACM stelt elk kalenderjaar bij besluit de loodsgeldtarieven vast (artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet). De ACM stelt ook de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken vast (de andere tarieven) (artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet). In dit besluit stelt de ACM tarieven vast voor 2025.
5. Per 1 januari 2022 is de Wet Actualisatie Markttoezicht Registerloodsen (Wamr) in werking getreden. Een belangrijke wijziging ziet op de berekening van de loodsgeldtarieven, en is als volgt. Wanneer de raming van het aantal te loodsen scheepsreizen (reizenraming) hoger is dan de reizenraming waarop het geldende tariefbesluit is gebaseerd, wordt nu op twee manieren een tariefmutatie loodsgeldtarieven berekend, namelijk via de cost-plus methode en de price-cap methode (artikel 27ca, eerste lid, Loodsenwet). De tariefmutatie wordt dan bepaald op basis van de laagste uitkomst. Wanneer de reizenraming lager is, of gelijk ten opzichte van het vorige tariefbesluit, wordt alleen de cost-plus methode gebruikt.
6. Het tariefvoorstel 2025 van de NLc is gebaseerd op een daling van het aantal scheepsreizen ten opzichte van het tariefbesluit 2024. Het voorstel bevat daarom een voorgestelde tariefmutatie op basis van de cost-plus methode.
7. De NLc stelt een tariefmutatie voor van +7,97%. Deze tariefmutatie is gebaseerd op het volgende:
 - Een daling van de begrote loodsgeld opbrengsten vòòr tariefmutatie van € 6,1 miljoen. Dit heeft een effect op de tariefmutatie van +3,04%.

² ACM/IN/889575

³ ACM/UIT/626327

⁴ ACM/UIT/633049

⁵ ACM/IN/907404

⁶ ACM/IN/929688

⁷ ACM/IN/918956: BSD50 – 02 – 3065 - Bijlage II

- Een stijging van de in de tarieven door te berekenen kosten en vermogensvergoeding van € 11,9 miljoen. Dit heeft een effect op de tariefmutatie van +5,93%.
 - Een teruggave FLO/FLP⁸ van € 2,0 miljoen met effect van -1,00% (zie randnummer 32 voor een toelichting)
8. Hoofdstuk 3 bevat het wettelijk kader en hoofdstuk 4 het beoordelingskader. Hoofdstuk 5 bevat de beoordeling van het tariefvoorstel. Hoofdstuk 6 bevat de beoordeling van het tariefvoorstel andere tarieven. In hoofdstuk 7 stelt de ACM de tarieven vast.

3 Het wettelijk kader

9. Het wettelijke kader schrijft verschillende eisen voor, waar de tariefvoorstellen van de NLc aan moeten voldoen. Hieronder volgen de belangrijkste eisen waaraan de ACM een voorstel toetst:
10. Tariefvoorstel algemeen:
- Een tariefvoorstel wordt opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is (artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet).
11. Tariefvoorstel loodsgeldtarieven:
- Het tariefvoorstel loodsgeldtarieven wordt opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat de loodsgeldtarieven voor het geheel kostengeoriënteerd zijn (artikel 27c, derde lid, Loodsenwet).
 - De NLc maakt in het tariefvoorstel loodsgeldtarieven aannemelijk dat het voorstel in voldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze voor registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening (artikel 27c, negende lid, Loodsenwet). In het vervolg van dit besluit verwijst de ACM naar deze wettelijke eis met: voldoende bijdragen aan de EPK⁹. De wijze waarop de ACM de bijdrage aan de EPK beoordeelt wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.
12. Tariefvoorstel andere tarieven:
- Het tariefvoorstel andere tarieven is voor elk afzonderlijk tarief kostengeoriënteerd (artikel 27c, tiende lid, Loodsenwet).

4 Het beoordelingskader EPK

13. Om te beoordelen of een tariefvoorstel voldoende bijdraagt aan de EPK, heeft de ACM in 2012 een beoordelingskader opgesteld. Omdat per 1 januari 2022 de Wamr in werking is getreden, heeft de ACM dat beoordelingskader, na inspraak van de NLc, aangepast. De nieuwe versie van het beoordelingskader is op 25 mei 2023 gepubliceerd op de website van de ACM.¹⁰ Uitgangspunt van de ACM is dat de efficiëntie (gemeten met indicatoren), beoordeeld in samenhang met de productiviteit en kwaliteit, in een tariefvoorstel niet afneemt. Indien een tariefvoorstel niet voldoende bijdraagt aan de EPK, stelt de ACM tarieven vast in afwijking van het voorstel.

⁸ Functioneel leeftijdsontslag en functioneel leeftijdspensioen.

⁹ Deze afkorting staat voor Effectiviteit, Productiviteit, en Kwaliteit (van de loodsdienstverlening).

¹⁰ [Beoordelingskader EPK 2023 \(acm.nl\)](https://www.acm.nl/beoordelingskader-epk-2023)

5 Beoordeling tariefvoorstel loodsgeldtarieven

14. In dit hoofdstuk beoordeelt de ACM het tariefvoorstel aan de hand van de wettelijke eisen die daaraan gesteld worden (zie ook Hoofdstuk 3 Wettelijk kader).

5.1 Kostenoriëntatie

15. Een tarief/vergoeding is kostengeoriënteerd als de geraamde opbrengst uit het betrokken tarief, onderscheidenlijk de betrokken vergoeding, in een kalenderjaar niet meer bedraagt dan (zie artikel 4.1 van het Bmr) de som van:
- de met toepassing van het geldende kostentoerekeningssysteem, bedoeld in artikel 27b, eerste lid, van de Loodsenwet, aan de desbetreffende dienst of taak toegerekende geraamde kosten;
 - de daaraan toegerekende vermogenskostenvergoeding, en,
 - de daarbij te verrichten verrekening als bedoeld in artikel 27c, zevende lid, onder i, en achtste lid, van de Loodsenwet.
16. Hieronder gaat de ACM in op de in bovenstaand randnummer genoemde vereisten voor kostenoriëntatie.

Het geldende kostentoerekeningssysteem

17. Het tariefvoorstel is voorzien van de vereiste accountantsverklaring. Op grond van de verklaringen van de accountant, stelt de ACM vast dat het tariefvoorstel is gebaseerd op het door de ACM goedgekeurde kostentoerekeningssysteem 2023-2027 (het KTS).¹¹

De vermogenskostenvergoeding

18. De NLc is in het tariefvoorstel uitgegaan van een vermogenskostenvergoeding (ook wel Weighted Average Cost of Capital of WACC) van 4,8 procent. Dit is in overeenstemming met het WACC-besluit Loodswezen 2023-2025, zoals door de ACM gepubliceerd op 14 september 2022.¹²

Verrekening materiële activa en investeringen

19. De Loodsenwet (artikel 27c, zevende lid, onder i) bepaalt dat het tariefvoorstel een verrekening bevat voor het verschil tussen de geraamde en daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen. De verrekening heeft betrekking op de geraamde en daadwerkelijke investeringen in het jaar voorafgaande aan het jaar waarin het tariefvoorstel wordt gedaan.¹³ In dit geval is dat het jaar 2023. Tussen de ACM en de NLc zijn nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop deze verrekening dient te worden uitgevoerd en welke rentevergoeding daarbij toegepast dient te worden.¹⁴
20. Het te verrekenen verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in materiële activa en investeringen in 2023, zoals opgenomen in het tariefvoorstel, bedroeg € 948.000 (raming minus daadwerkelijk, en daarmee dus in mindering te brengen op de tarieven in 2025). De ACM heeft vastgesteld dat dit bedrag overeenkomt met het in de financiële verantwoording over 2023 opgenomen bedrag voor de verrekening.

¹¹ [ACM stemt in met kostentoerekeningssysteem Loodswezen 2023-2027 | ACM.nl](#)

¹² [WACC-besluit Loodswezen 2023 – 2025 | ACM.nl](#)

¹³ Kamerstukken II, vergaderjaar 2006-2007, nr. 30 913, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.

¹⁴ Deze afspraken zijn laatstelijk vastgelegd in de brief van de NLc van 22 maart 2016, kenmerk NLC/NH/4837 en de brief van de ACM van 1 april 2016, kenmerk ACM/DTVP/2016/201851.

Conclusie

21. Gelet op het voorgaande is de ACM van oordeel dat het tariefvoorstel voldoet aan de wettelijke vereiste van kostenoriëntatie.

5.2 Non-discriminatie

22. In de door de NLc voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is bij wet voorgeschreven. De tarieven in het voorstel zijn weergegeven in tabellen. Deze tabellen gelden zonder onderscheid voor iedere gebruiker. De ACM is van oordeel dat het tariefvoorstel daarmee voldoet aan de wettelijke vereiste van non-discriminatie.

5.3 Redelijkheid

In het kader van de wettelijke vereiste van redelijkheid¹⁵ gaat de ACM in op de volgende onderwerpen:

- De reizenraming van Ecorys
- De toerekening Scheldevaart
- De teruggave FLO/FLP

De reizenraming van Ecorys

23. Het tariefvoorstel gebruikt de toekomstige vraag naar loodsdiensten zoals geraamd door het onderzoeksbureau Ecorys. Ecorys maakt gebruik van een methodiek waarin een raming wordt gemaakt van het aantal scheepsreizen per goederenstroom per Nederlands zeehavengebied. In het model wordt het aantal loodsverrichtingen vormgegeven door middel van drie ramingsindicatoren (goederenoverslag, scheepsgrootte en beladingsgraad).
24. Ecorys heeft het aantal te loodsen reguliere scheepsreizen voor 2025 ten tijde van het tariefvoorstel geraamd op 81.434 scheepsreizen. De daling ten opzichte van de realisatie 2023 bedraagt 1,1% (82.358 scheepsreizen).
25. Het CPB voorziet dat na een jaar van stagnatie (2023) de Nederlandse economie terugkeert naar een gematigd groeipad (groei bbp 1,1% in 2024 en 1,6% in 2025). Dit zal volgens Ecorys echter niet direct leiden tot een hogere goederenoverslag in de havens. Geopolitieke spanningen blijven een impact houden op de internationale logistieke ketens, zeevaart en havens. Voor de industrie kan de voortgaande economische stagnatie, of matige groei richting 2025, leiden tot een zeer lichte groei van de industriële productie (+0,5%).
26. Positieve elementen zijn in 2025 beperkt te zien in de import van LNG (door snel gerealiseerde terminals) en de heropstart van offshore-wind investeringen. En de haven van Rotterdam zal een van de hoofdrollen krijgen in het netwerk van Gemini, de containervaartalliantie van Maersk en Hapag-Lloyd die in februari 2025 van start gaat.
27. Ondanks de (verwachte) matige economische groei in Nederland in 2025, en de lichte groei van de industriële productie, daalt het verwachte aantal scheepsreizen (en loodsverrichtingen). Dit houdt voornamelijk verband met een aantal specifieke marktcorrecties die Ecorys uitvoert in haar

¹⁵ artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet

reizenraming. In Rotterdam wordt de impact van LNS¹⁶ geschat op -609 reizen, en vanwege onderhoud aan een specifieke olieraffinaderij in Rotterdam wordt ook een impact van -627 reizen verwacht. Vanwege een recent aangenomen motie¹⁷ over strengere handhaving voor bunkergedrag in Everingen wordt een marktcorrectie doorgevoerd van -550 reizen. Gezamenlijk hebben deze correcties een negatief effect van meer dan 2% op de reizenraming.

28. De NLc heeft de raming voor het aantal scheepsreizen (en loodsverrichtingen) van Ecorys opgenomen in haar tariefvoorstel. De ACM acht dit redelijk en ziet geen aanleiding om het voorstel op dit onderdeel aan te passen.

De toerekening Scheldevaart

29. De tariefregulering van de registerloodsen heeft uitsluitend betrekking op 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. Dit wordt de Scheldevaart genoemd. De tarieven van de Scheldevaart worden door de Vlaamse overheid vastgesteld. De Nederlandse wetgever heeft aangegeven dat vermeden moet worden dat eventuele tekorten van een niet-kostendekkende loodsdienstverlening van de Scheldevaart zonder meer op de Nederlandse havens worden afgewenteld.¹⁸
30. De ACM heeft verschillende keren, en voor het laatst voor het tariefvoorstel 2023, Ernst & Young laten onderzoeken of bovenstaande het geval is. Uit de onderzoeken is steeds naar voren gekomen dat er geen kruissubsidiëring plaatsvindt van inkomsten uit gereguleerde activiteiten voor de Nederlandse havens naar de Vlaamse Scheldehavens. Gelet op het voorgaande heeft de ACM voor de beoordeling van de tariefvoorstellen na 2023 een dergelijk onderzoek naar eventuele kruissubsidiëring van de Scheldevaart achterwege gelaten.
31. De ACM acht gelet hierop de toerekening Scheldevaart redelijk en ziet geen aanleiding om het voorstel op dit onderdeel aan te passen.

¹⁶ De Loodsplicht Nieuwe Stijl houdt in dat een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, na afronding van een daartoe strekkende opleiding, voor een bepaald zeeschip op een bepaald traject is vrijgesteld van de loodsplicht.

¹⁷ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z04613&did=2024D10743>

¹⁸ Kamerstukken II, 2006-2007, 30 931, nr. 3 p. 25.

De teruggave FLO/FLP

32. Sinds 2009 heeft de ACM op grond van artikel 27e, eerste en tweede lid, Loodsenwet jaarlijks bij besluit een opslagpercentage vastgesteld voor de verplichtingen voor de NLc tot financiering van de kosten voor het Functioneel Leeftijdsontslag (FLO) voor het varend personeel van het Nederlands Loodswezen B.V. en het Functioneel Leeftijdspensioen (FLP) voor de registerloodsen. Deze opslag werd jaarlijks doorberekend in de loodsgeldtarieven.
33. Omdat op grond van actuair onderzoek in 2016 is voorzien dat deze stortingen tot een overschot zouden leiden, is het jaarlijkse opslagpercentage voor FLO/FLP vanaf het tariefjaar 2017 steeds op nul bepaald. Bij brief van 21 oktober 2019 heeft het ministerie van IenW de belanghebbende partijen geïnformeerd over de rekenregels waarmee FLO/FLP-overschot via de loodsgeldtarieven naar de sector terugvloeit.¹⁹
34. De NLc stelt, in lijn met de rekenregels zoals genoemd in het vorige randnummer, in haar tariefvoorstel een teruggave FLO/FLP voor van 1,00%. Dat betekent dat er in het tariefvoorstel van de NLc 1 procentpunt in mindering wordt gebracht op tariefmutatie op kostenbasis. De ACM acht de teruggave FLO/FLP redelijk en ziet geen aanleiding om het voorstel op dit onderdeel aan te passen.

Conclusie

35. Gelet op het voorgaande is de ACM van oordeel dat het tariefvoorstel voldoet aan de wettelijke vereiste van redelijkheid.

5.4 De beoordeling van de EPK

36. In deze paragraaf gaat de ACM in op de wettelijke vereiste dat een tariefvoorstel loodsgeldtarieven voldoende moet bijdragen aan de EPK²⁰.
37. Het tariefvoorstel van de NLc bevat een tariefmutatie van +7,97% . Gestegen kosten en vermogensvergoeding hebben hierin een aandeel van +5,93% (zie ook randnummer 7). De ACM beoordeelt deze stijgingen met 8 indicatoren die betrekking hebben op mutaties in de begroting ten opzichte van het tariefbesluit 2024. De indicatoren worden in samenhang met elkaar beoordeeld. Tenzij anders aangegeven, worden de indicatoren berekend exclusief de toerekening aan de Scheldevaart.

¹⁹ IENW/BSK-2019/217461.

²⁰ artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet

Indicator a: Totale kosten (excl. FLO en FLP)

Indicator a	2023FV	2024TB	2025TV
Totale kosten (excl. FLO/FLP) / Totaal aantal scheepsreizen	2,27	2,48	2,63
<i>Delta %</i>		+9,1%	+6,2%

38. Indicator a stijgt met 6,2% ten opzichte van het tariefbesluit 2024. De indicator is gestegen vanwege een daling van het aantal scheepsreizen van 0,5% en een stijging van de totale kosten van 5,7%. De kosten voor de NLc stijgen over de gehele linie met soortgelijke percentages. De grootste stijging betreft de 'overige regionale kosten' (zie indicator f) met 8,7%. Dit houdt voornamelijk verband met ICT-beveiliging en de modernisering van ICT-systemen.

39. De ACM vergelijkt de stijging van de totale kosten in eerste instantie met de stijging van de gecombineerde loon/prijs index van het CBS. Deze index is met 5,4% gestegen²¹. Omdat de stijging van de totale kosten vergelijkbaar is met de stijging van de index, geeft indicator a geen aanleiding om te stellen dat de algehele kostenstijging niet in voldoende mate bijdraagt aan de EPK. De andere indicatoren zouden echter op meer detailniveau een ander beeld kunnen geven.

Indicator b: Aantal IPL²²-uren / Aantal DPL²³-uren

Indicator b	2023FV	2024TB	2025TV ²⁴
Aantal IPL-uren / Aantal DPL-uren	0,39	0,42	0,42
<i>Delta %</i>		+7,3%	-0,1%

40. Deze indicator berekent de verhouding tussen indirecte uren, en directe uren (het aantal loodsuren). Efficiëntie verbetert als deze verhouding lager wordt. De geraamde verhouding tussen IPL-uren en DPL-uren is in 2025 gelijk gebleven ten opzichte van het tariefbesluit 2024.

Indicator c: Totale kosten beloodsen en plannen (excl. afschrijvingskosten en onderhoudskosten)

Indicator c	2023FV	2024TB	2025TV
Totale kosten beloodsen en plannen (excl. afschr.+ onderhoud) / Totaal aantal scheepsreizen	0,69	0,76	0,81
<i>Delta %</i>		+10,5%	+6,4%

41. Indicator c stijgt met 6,4% ten opzichte van het tariefbesluit 2024. Dit komt voornamelijk door een stijging van de kosten van 5,9%. Er is geen kostenpost uit de kosten beloodsen en plannen aan te wijzen die hier specifiek aan bijdraagt. De brandstofkosten, kosten bemanning, kosten helikoper en overige vervoerskosten stijgen. De stijgingen wijken weinig af van de stijging van de gecombineerde loon/prijs index van het CBS van 5,4%.

²¹ Gebaseerd op 70% van de CBS cao loonindex (6,84%) en 30% van de CBS consumentenprijsindex (2,06%). Deze verhouding wordt ook gebruikt indien een tariefvoorstel een price-cap berekening bevat (zie artikel 4.14 van het Bmr).

²² Indirect Productieve Loodstaken

²³ Direct Productieve Loodstaken

²⁴ 2023FV = Financiële verantwoording 2023, 2024TB = Tariefbesluit 2024, 2025TV = Tariefvoorstel 2025.

Indicator d: Totale kosten afschrijvingen vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen

Indicator d	2023FV	2024TB	2025TV
Totale kosten afschr. vaartuigen & onderhoudskosten vaartuigen / Totaal aantal scheepsreizen	0,15	0,17	0,18
<i>Delta %</i>		+14,2%	+5,8%

42. Indicator d stijgt met 5,8% ten opzichte van het tariefbesluit 2024. Dit komt voornamelijk door een stijging van de onderhoudskosten van 9,0%. De afschrijvingskosten stijgen met 1,5%. Onderhoudskosten stijgen vanwege stijgende prijzen voor arbeid en materialen vanwege schaarste en krapte op de arbeidsmarkt. Ook stijgen de onderhoudskosten als gevolg van de veroudering van de tendervloot, wat de kosten voor onderhoud doet toenemen. Dat neemt niet weg dat de NLc momenteel werkt aan het vervangen van deze tenders volgens hun vlootvernieuwingsprogramma.

Indicator e: Totale hoeveelheid brandstof (liters) voor de gehele vloot

Indicator e	2023FV	2024TB	2025TV
Totale hoeveelheid brandstof (liters) voor de gehele vloot/ Totaal aantal scheepsreizen inclusief Scheldevaart	125,9 liter	128,7 liter	131,8 liter
<i>Delta %</i>		+2,2%	+2,4%

43. Deze indicator is toegevoegd in het vorige tariefvoorstel. Het is belangrijk op te merken dat het gemiddelde brandstofverbruik van de tender vloot niet alleen afhankelijk is van het aantal scheepsreizen, maar ook van het soort scheepsreizen.
44. De indicator stijgt in 2025 met 2,4% ten opzichte van het tariefbesluit 2024 (4,7% hoger dan de realisatie 2023). De ACM heeft de NLc hierover vragen gesteld. De NLc licht toe dat het aantal verwachte vaaruren voor de tenders hoger is dan de realisatie in 2023, wat een effect heeft op de indicator van ongeveer 2%. Dit is gerelateerd aan de toename van het aantal scheepsreizen in kleinere zeehavengebieden, waar doorgaans slechts één tender vaart per scheepsreis wordt uitgevoerd. Daarnaast ligt het gemiddeld brandstofverbruik per vaaruur in het algemeen ook iets hoger dan in de realisatie 2023. Het effect hiervan is ruim 2%. Dit geraamde gemiddelde gebruik per vaaruur is gebaseerd op de realisatie 2022 en 2023.

Indicator f: Overige regionale en landelijke kosten

Indicator f	2023FV	2024TB	2025TV
(Overige regionale kosten + overige landelijke kosten) / (Arbeidsvergoeding loodsen + kosten beloodsen en plannen)	0,19	0,20	0,20
<i>Delta %</i>		+6,0%	+1,3%

45. Indicator f stijgt met 1,3% ten opzichte van het tariefbesluit 2024. Dit komt voornamelijk omdat de geraamde landelijke en regionale ICT-kosten relatief harder stijgen dan de kosten voor de arbeidsvergoeding en beloodsen en plannen. De overige regionale kosten stijgen met 8,7% en de overige landelijke kosten met 5,7%. De NLc schenkt momenteel veel aandacht aan de ICT beveiliging en het moderniseren van de ICT systemen. Op termijn verwacht de NLc dat de gemoderniseerde systemen zullen bijdragen aan een verhoging van de productiviteit van de medewerkers die hiermee werken.

Indicator g: Totaal kosten NLc + RLc + Stodel

Indicator g	2023FV	2024TB	2025TV
(Totaal kosten NLc + kosten RLc + kosten Stodel)	5.304	6.722	7.134
<i>Delta %</i>		+26,7%	+6,2%

46. In 2025 stijgt de indicator met 6,2% ten opzichte van het tariefbesluit 2024. Deze stijging wordt veroorzaakt door de kosten Stodel, en dan specifiek door de kosten OTR:MMP (Opleiding Tot Registerloods: Master in Maritime Piloting). Deze kosten zijn met 12,1% gestegen. Dat komt door een indexering van de studievergoeding, een groter aantal dagen inhuur van het opleidingsvaartuig, en vanwege de ontwikkeling van een nieuwe pre-master voor mbo-studenten. De NLc wil met het ontwikkelen van de pre-master bijdragen aan voldoende instroom van nieuwe loodsen, zodat ook op lange termijn de loodsenformatie op peil blijft.

Indicator h: Totale kosten opleiding tot registerloods

Indicator h	2023FV	2024TB	2025TV
Totale kosten opleiding tot registerloods (OTR:MMP) / Totaal aantal studentmaanden	9.076	9.754	10.930
<i>Delta %</i>		+7,5%	+12,1%

47. De stijging van de indicator in 2025 ten opzichte van het tariefbesluit 2024 bedraagt 12,1%. De stijging van de kosten voor de Opleiding tot Registerloods: Master in Maritime Piloting is bij indicator g al ter sprake gekomen.

5.4 Conclusie

48. In het voorstel van de NLc zijn de totale kosten gestegen met 5,7%. De ACM constateert dat dit percentage hoger is dan de stijging van de gecombineerde loon/prijs index van +5,4%. De NLc heeft evenwel aan de ACM aannemelijk gemaakt (aan de hand van de indicatoren en haar uitleg) dat de algehele kostenstijging in voldoende mate bijdraagt aan de EPK. Ook oordeelt de ACM dat het voorstel voldoet aan de wettelijke vereisten van kostenoriëntatie, redelijkheid en non-discriminatie.

6 Beoordeling tariefvoorstel andere tarieven

49. Het tariefvoorstel andere tarieven heeft betrekking op de volgende tarieven:
- het tarief voor opleiding en examinering verklaringhouders;
 - het tarief voor de EU-verklaring loods;
 - het tarief voor een afschrift uit het loodsregister.
50. De ACM toetst of elk afzonderlijk tarief redelijk, non-discriminatoir en kostengeoriënteerd is.

Examinering verklaringhouders

51. De kosten voor de examinering van verklaringhouders zijn gebaseerd op een raming van 725 te besteden uren tegen een tarief van €181,63 per uur. Het uurtarief is gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2024 (+6,84% berekend conform artikel 3.1 van het Bmr). Het aantal geraamde IPL-uren is gebaseerd op het verwachte aantal cursisten.
52. In het kostentoekeningssysteem is opgenomen dat ter dekking van deze indirecte kosten een opslag plaatsvindt. De NLc heeft een opslag berekend van 19,70%. De ACM stelt vast dat deze opslag in lijn is met het KTS. De totale kosten, inclusief opslag, komen daarmee uit op €158.000.
53. De tarieven zijn aangepast op basis van de wettelijke indexatie van het IPL-uurtarief. Op basis van het aantal verwachte cursisten, raamt de NLc de opbrengsten, net als de kosten, op €158.000.

Uittreksels loodsregister

54. De afgelopen jaren zijn bij de NLc slechts zeer incidenteel uittreksels opgevraagd. De NLc raamt daarom voor deze taak, net als voorgaande jaren, geen kosten en geen opbrengsten.
55. Het tarief voor een uittreksel uit het loodsregister baseert de NLc op een administratieve inspanning van een kwartier. Op basis van het uurtarief van een administratief medewerker van €64 (in 2023 was dit €57) en de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 52) leidt dit tot een tarief van €19 per uittreksel.

EU verklaringen loods

56. In 2002 is een regeling ingevoerd die verband houdt met het volgen van opleidingen en toetsen van ingezetenen van andere EU-landen. Sinds de invoering van de regeling is dit opleiden en toetsen niet voorgekomen. De NLc raamt voor deze taak, net als voorgaande jaren, geen kosten en opbrengsten.
57. Het tarief voor het opleiden en toetsen wordt per cursist bepaald op basis van de opleidingsbehoefte. Het tarief per dag is net als in 2024 gebaseerd op 8 keer het IPL-uurtarief vermeerderd met de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 52). Het IPL-uurtarief is hierbij gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2024. In 2024 is het voorgestelde dagtarief daarmee €1.739 euro.

6.1 Conclusie

58. De ACM is van oordeel dat het tariefvoorstel andere tarieven voldoet aan de wettelijke vereisten van redelijkheid, non-discriminatie en kostenoriëntatie.

7 Besluit

59. Gelet op het voorgaande besluit de ACM als volgt.
60. De ACM stelt conform artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet de loodsgeldtarieven (exclusief omzet belasting) voor het kalenderjaar 2025 vast, zoals beschreven in bijlage 1 tot en met 5.
61. Volgens artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet en artikel 4.7 Bmr stelt de ACM tevens het volgende vast:
- het schema frequentiekorting als bedoeld in artikel 4.7, tweede lid, Bmr (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2024, opgenomen bijlage 6)
 - de factoren voor bijzondere situaties en aanvullende diensten als bedoeld in artikel 4.4 en 4.5 van het Bmr (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2024, opgenomen in bijlage 7)
 - de loodsvergoedingen als bedoeld in artikel 4.6, Bmr (+7,97%, opgenomen in bijlage 8)
 - de betalingskorting vanwege automatische incasso (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2024, opgenomen in bijlage 9)
62. De ACM stelt conform artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet, de andere tarieven 2025 (exclusief omzet belasting), vast zoals beschreven in bijlage 10.

De Autoriteit Consument en Markt
namens deze,

w.g.

Cécile Kraan-Fraikin (Teammanager Directie Telecom, Vervoer en Post)

Als u belanghebbende bent, kunt u bezwaar maken tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde bezwaarschrift naar de Autoriteit Consument en Markt, Directie Juridische Zaken, postbus 16326, 2500 BH Den Haag. Graag ontvangen wij uw bezwaarschrift binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt. In uw bezwaarschrift kunt u de Autoriteit Consument en Markt verzoeken in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter