



Besluit

Loodsgeldtarieven en andere tarieven 2026

Ons kenmerk : ACM/UIT/664615
Zaaknummer : ACM/25/197282
Datum : 9 december 2025

1. Samenvatting

De Nederlandse Loodsencorporatie (de NLc) heeft de loodsgeldtarieven en andere tarieven voor 2026 ter beoordeling aan de Autoriteit Consument en Markt (de ACM) voorgelegd. Omdat er sprake is van een dalend aantal geraamde scheepsreizen ten opzichte van het tariefbesluit 2025, bevat het voorstel een berekening voor de loodsgeldtarieven op basis van de cost-plus methode.¹

De NLc stelt een stijging van de loodsgeldtarieven voor van +8,25% ten opzichte van het tariefbesluit 2025². 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 2026 vast zoals voorgesteld door de NLc.

De andere tarieven zijn verhoogd op basis van een wettelijke indexatie³ (+5,46%) van uurtarieven. De ACM stelt ook de andere tarieven vast zoals voorgesteld door de NLc.

¹ Indien het geraamde aantal scheepsreizen hoger is dan in het geldende tariefbesluit, bevat een voorstel tevens een alternatieve berekening met inachtneming van de efficiencykorting. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt de wijze bepaald waarop de alternatieve berekening plaatsvindt (Artikel 27ca, Loodsenwet).

² ACM/UIT/634613

³ CBS CAO-loonindex (artikel 3.1, Besluit markttoezicht registerloodsen)

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	1
2.	Proces	3
3.	Inleiding en leeswijzer	3
4.	Het wettelijk kader	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
6.	Beoordeling Tariefvoorstel Andere Tarieven	12
7.	Besluit	13

2. Proces

1. De ACM heeft op 14 juli 2025 het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026 en het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2026 ontvangen van de NLc.⁴
2. De ACM heeft de NLc vragenbrieven gestuurd op 7 augustus 2025⁵ en 11 september 2025⁶. De NLc heeft deze vragen schriftelijk beantwoord op respectievelijk 29 augustus 2025⁷ en 26 september 2025⁸.
3. De ACM heeft op 14 oktober 2025 een Bijgesteld Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026 ontvangen van de NLc.⁹ Deze bijstelling heeft betrekking op een aantal specifieke posten en is een wettelijke verplichting indien deze bijstelling leidt tot een afwijking van ten minste 0,8 procentpunt ten opzichte van het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026. De bijstelling bedroeg in 2026 1,15 procentpunt.

3. Inleiding en leeswijzer

4. De ACM stelt elk kalenderjaar bij besluit de loodsgeldtarieven vast.¹⁰ De ACM stelt ook de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken vast (de andere tarieven).¹¹ In dit besluit stelt de ACM tarieven vast voor 2026.
5. Per 1 januari 2022 is de Wet Actualisatie Markttoezicht Registerloodsen in werking getreden. Deze wet heeft geleid tot een belangrijke wijziging van de berekening van de loodsgeldtarieven door de introductie van artikel 27ca in de Loodsenwet, 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 methode¹² en de price-cap¹³ methode. De tariefmutatie wordt dan bepaald op basis van de variant met de laagste uitkomst van de loodsgeldtarieven. Wanneer de reizenraming lager is, of gelijk ten opzichte van het vorige tariefbesluit, wordt alleen de cost-plus methode gebruikt.
6. Het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026 van de NLc is gebaseerd op een daling van het aantal scheepsreizen ten opzichte van het tariefbesluit 2025. Het voorstel bevat daarom een voorgestelde tariefmutatie op basis van de cost-plus methode.

⁴ ACM/IN/1030195

⁵ ACM/UIT/660640

⁶ ACM/UIT/660643

⁷ ACM/IN/1027479

⁸ ACM/IN/1043268

⁹ ACM/IN/1040557

¹⁰ Artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet

¹¹ Artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet

¹² Artikel 27c, zevende lid, Loodsenwet

¹³ Artikel 4.14, Besluit markttoezicht registerloodsen

7. De NLc stelt een tariefmutatie voor van +8,25%.¹⁴ Deze tariefmutatie is gebaseerd op het volgende:
 - Een tariefmutatie op kostenbasis van +9,25%.¹⁵
 - Een teruggave FLO/FLP¹⁶ van € 2,12 miljoen met effect van -1,00%¹⁷ (zie randnummer 33 voor een toelichting)
8. Hoofdstuk 4 bevat het wettelijk kader en hoofdstuk 5 bevat de beoordeling van het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026. Hoofdstuk 6 bevat de beoordeling van het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2026. In hoofdstuk 7 stelt de ACM de tarieven vast.

4. Het wettelijk kader

9. Het wettelijke kader¹⁸ schrijft verschillende eisen voor, waar de tariefvoorstellen van de NLc aan moeten voldoen. Hieronder volgen relevante eisen waaraan de ACM een voorstel toetst:
10. Tariefvoorstel algemeen (zowel loodsgeldtarieven als andere tarieven):
 - Een tariefvoorstel wordt opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is¹⁹.
11. Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven:
 - Het tariefvoorstel Loodsgeldtarieven wordt opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat de loodsgeldtarieven voor het geheel kostengeoriënteerd zijn.²⁰
 - 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.²¹ In het vervolg van dit besluit verwijst de ACM naar deze wettelijke eis met: voldoende bijdragen aan de EPK.²² De wijze waarop de ACM de bijdrage aan de EPK beoordeelt wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5.
12. Tariefvoorstel Andere Tarieven:
 - Het Tariefvoorstel Andere Tarieven is voor elk afzonderlijk tarief kostengeoriënteerd en bevat een onderbouwde raming van de kosten en omzet voor elke afzonderlijke dienst of taak.²³

¹⁴ ACM/IN/1040557: paragraaf 2.3

¹⁵ ACM/IN/1040557: paragraaf 2.2.2

¹⁶ Functioneel leeftijdsontslag en functioneel leeftijdspensioen.

¹⁷ ACM/IN/1040557: paragraaf 1.7.1

¹⁸ De Loodsenwet, het Besluit markttoezicht registerloodsen en de Regeling markttoezicht registerloodsen, inclusief de wijzigingen die hierin per 1 januari 2022 zijn doorgevoerd op grond van de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen.

¹⁹ Artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet

²⁰ Artikel 27c, derde lid, Loodsenwet

²¹ Artikel 27c, negende lid, Loodsenwet

²² Deze afkorting staat voor Effectiviteit, Productiviteit, en Kwaliteit (van de loodsdienstverlening).

²³ Artikel 27c, tiende lid, Loodsenwet

5. Beoordeling Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven

14. In dit hoofdstuk beoordeelt de ACM het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven aan de hand van de wettelijke eisen die daaraan gesteld worden (zie ook Hoofdstuk 4 Wettelijk kader).

5.1. Kostenoriëntatie

15. Een tarief/vergoeding is volgens artikel 4.1 van het Bmr kostengeoriënteerd als de geraamde opbrengst uit het betrokken tarief, onderscheidenlijk de betrokken vergoeding, in een kalenderjaar niet meer bedraagt dan 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.

De toegerekende geraamde kosten

17. Het tariefvoorstel is voorzien van de vereiste accountantsverklaring.²⁴ Op grond van de verklaringen van de accountant, stelt de ACM vast dat de toegerekende geraamde kosten in het tariefvoorstel zijn gebaseerd op het door de ACM goedgekeurde kostentoerekeningssysteem 2023-2027 (het KTS).²⁵

De vermogenskostenvergoeding

18. De NLC is in het tariefvoorstel uitgegaan van een vermogenskostenvergoeding (ook wel Weighted Average Cost of Capital of WACC) van 7,2 procent.²⁶ Dit is in overeenstemming met het WACC-besluit Loodswezen 2026-2028, zoals door de ACM gepubliceerd op 6 augustus 2025.²⁷

Verrekening materiële activa en investeringen

19. De Loodsenwet bepaalt dat het tariefvoorstel een verrekening bevat voor het verschil tussen de geraamde en daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen.²⁸ De verrekening heeft betrekking op het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde investeringen.²⁹ In dit geval is dat het jaar 2024. De wijze waarop deze verrekening dient te worden uitgevoerd en welke rentevergoeding daarbij toegepast dient te worden is opgenomen in het KTS (Bijlage 7: Verrekening investeringen en rentevergoeding over verrekeningen).
20. Het te verrekenen verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in materiële activa en investeringen in 2024, zoals opgenomen in paragraaf 4.2.5 van het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2026, bedroeg € 1.342.000 (raming minus daadwerkelijk). De ACM heeft vastgesteld dat dit bedrag overeenkomt met het in de financiële verantwoording over 2024

²⁴ Artikel 4.10 Besluit markttoezicht registerloodsen

²⁵ Beoordeling KTS Loodswezen 2023-2027; ACM/UIT/584042

²⁶ ACM/IN/1040557: paragraaf 1.7.4

²⁷ Besluit WACC Loodswezen 2026-2028; ACM/UIT/654435

²⁸ Artikel 27c, zevende lid, onder i, Loodsenwet

²⁹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2006-2007, nr. 30 913, nr 3; Memorie van Toelichting, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.

opgenomen bedrag voor de verrekening. Het Loodswezen heeft dit bedrag (dit is inclusief een rentevergoeding) in mindering gebracht op de tarieven.

Conclusie

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

5.2. Non-discriminatie

22. Een tariefvoorstel moet non-discriminatoire zijn.³⁰ In de door de NLC voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is wettelijk toegestaan.³¹ De tarieven in het voorstel zijn weergegeven in tabellen. De ACM stelt vast dat elk afzonderlijk tarief in deze tabellen zonder onderscheid voor iedere gebruiker geldt.

Conclusie

23. Gelet op het vorige randnummer is de ACM 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 redelijkheid³² gaat de ACM in op de volgende onderwerpen:

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

De reizenraming van Ecorys

24. Het tariefvoorstel gebruikt de toekomstige vraag naar loodsdiensten zoals geraamd door het onderzoeksbureau Ecorys.³³ 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).
25. Ecorys heeft het aantal scheepsreizen voor 2026 geraamd op 78.192. Dit is een daling van 4,2% ten opzichte van de raming in het Tariefvoorstel 2025 (81.611). De daling ten opzichte van de realisatie 2024 (80.612 scheepsreizen) bedraagt 3,0%.
26. Het CPB voorziet gematigde groei van de Nederlandse economie (groei bbp 1,6% in 2025 en 1,4% in 2026) en de wereldhandel (2,2% in 2025 en 2,0% in 2026). Ecorys stelt dat de tegenvallende wereldhandel en bbp-groei mede veroorzaakt wordt door geopolitieke onrust waaronder de door Amerika ingestelde handelstarieven, de onzekerheid hieromtrent en het niet toegankelijk zijn van het Suezkanaal door aanhoudende aanvallen van Houthi-rebellen op de Rode zee. Ook is er een structurele terugloop in fossiele brandstoffen, en aanhoudende zwakte in de chemische sector zetten de volumes in bepaalde goederensegmenten verder onder druk.

³⁰ artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet

³¹ Artikel 27f, derde lid, Loodsenwet

³² artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet

³³ ACM/IN/1040557, bijlage 3, Reizenraming Ecorys

27. Ondanks de (verwachte) matige economische groei in Nederland in 2025, en de groei van de wereldhandel, daalt het verwachte aantal scheepsreizen (en loodsverrichtingen). Deze daling heeft voornamelijk betrekking op de haven van Rotterdam. Ecorys verwacht een flinke daling van het aantal reizen in de Haven Rotterdam, namelijk -1.950 reizen ten opzichte van het basisjaar 2024 (-3,7%). Dit komt voornamelijk door een tegenvallend aantal Container- en Tankerreizen in 2025. Zo verwacht Ecorys voor 2026 een daling van 7,5% containerschepen ten opzichte van 2024.
28. Naast de macro-economische en geopolitieke context spelen enkele andere factoren een rol:
- De ingroei van LNS³⁴ (Loodsplicht Nieuwe Stijl) heeft in 2025 en 2026 een geleidelijk dempend effect op het aantal reizen.
 - Scheepsgrootte en beladingsgraad: door het omvaren rond Afrika zetten rederijen grotere schepen in en verhogen zij de beladingsgraad. Dit leidt tot minder frequentie en daarmee minder loodsplichtige reizen, ondanks stabiele of groeiende overslagvolumes.
 - Er is in Rotterdam momenteel ontzettend veel druk op de beschikbare havencapaciteit. Steeds meer verladers bundelen hun ladingen, zodat ze minder terminals hoeven aan te doen. Dit leidt echter wel tot langere wachttijden bij deze terminals en tegelijkertijd tot minder verhalende reizen. Deze congestie lijkt volgens Ecorys steeds problematischer te worden.
 - Het aantal scheepsreizen op de ankerplaats Everingen heeft zich genormaliseerd op het niveau van 2022. De verwachting is daarmee in tegenstelling tot eerdere verwachtingen dat dit voor 2026 op een historisch hoog niveau blijft.
29. Het Tariefvoorstel 2026 van de NLc maakt gebruik van de raming voor het aantal scheepsreizen (en loodsverrichtingen) van Ecorys. De ACM acht de reizenramingen in het tariefvoorstel 2026 redelijk.

De toerekening Scheldevaart

30. 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.³⁵
31. De ACM heeft verschillende keren, en voor het laatst voor het Tariefvoorstel 2023 door KPMG, 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.
32. Ook voor de beoordeling van het Tariefvoorstel 2026 acht de ACM de toerekening Scheldevaart in het Tariefvoorstel 2026 redelijk.

³⁴ 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.

³⁵ Kamerstukken II, 2006-2007, 30 931, nr. 3 p. 25.

De teruggave FLO/FLP

33. 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 varende personeel van het Nederlands Loodswezen B.V. en het Functioneel Leeftijdspensioen (FLP) voor de registerloodsen. Deze opslag werd jaarlijks doorberekend in de loodsgeldtarieven.
34. 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.³⁶
35. 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 één procentpunt in mindering wordt gebracht op tariefmutatie op kostenbasis. De ACM acht deze teruggave FLO/FLP redelijk.

Conclusie

36. 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

37. In deze paragraaf gaat de ACM in op de wettelijke vereiste dat een tariefvoorstel loodsgeldtarieven voldoende moet bijdragen aan de EPK.³⁷ Om dit te beoordelen, 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.³⁸ Het uitgangspunt van de beoordeling is dat de efficiëntie (gemeten met indicatoren), in samenhang met de productiviteit en kwaliteit, in een tariefvoorstel niet afneemt.³⁹ Indien een tariefvoorstel niet voldoende bijdraagt aan de EPK, stelt de ACM tarieven vast in afwijking van het voorstel.
38. Het tariefvoorstel van de NLc bevat een tariefmutatie van +8,25%. De tariefmutatie is onder andere gebaseerd op gestegen kosten en vermogensvergoeding⁴⁰ van in totaal +5,9% en een daling van het aantal scheepsreizen (-4,2%). De ACM beoordeelt de voorgestelde tariefmutatie van +8,25% hieronder met 8 indicatoren, a tot en met h, die betrekking hebben op mutaties in de begroting ten opzichte van het tariefbesluit 2025. De indicatoren worden in samenhang met elkaar beoordeeld. Tenzij anders aangegeven, worden de indicatoren berekend exclusief de toerekening aan de Scheldevaart.

³⁶ IENW/BSK-2019/217461.

³⁷ artikel 27c, negende lid, Loodsenwet

³⁸ [Beoordelingskader EPK 2023 \(acm.nl\)](https://www.acm.nl/beoordelingskader-epk-2023)

³⁹ Zie Beoordelingskader EPK 2023, paragraaf 3.1 voor een nadere toelichting.

⁴⁰ De vermogensvergoeding is voornamelijk gestegen vanwege een hogere WACC (7,2% ten opzichte van 4,6% in het Tariefbesluit 2025). Zie ook randnummer 18.

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

Indicator a	2024FV ⁴¹	2025TB	2026BGTV
Totale kosten (excl. FLO en FLP) / Totaal aantal geloodste scheepsreizen	2,49	2,63	2,87
<i>Delta %</i>		+5,8%	+9,0%

39. Indicator a stijgt met 9,0% ten opzichte van het tariefbesluit 2025. De indicator is gestegen vanwege een daling van het aantal scheepsreizen van 4,2% en een stijging van de totale kosten van 4,5% (excl. FLO en FLP). Hoewel de kostenstijging in grote lijnen overeenkomt met de stijging van de gecombineerde loon- en prijsindex van het CBS (4,8%)⁴², valt bij nadere analyse vooral de toename van de overige landelijke kosten op. Dit wordt nader toegelicht bij indicator f.

Indicator b: Aantal IPL⁴³-uren / Aantal DPL⁴⁴-uren

Indicator b	2024FV	2025TB	2026BGTV
Aantal IPL-uren / Aantal DPL-uren	0,42	0,42	0,43
<i>Delta %</i>		+0,3%	+1,3%

40. Indicator b berekent de verhouding tussen indirecte uren en directe uren (het aantal loodsuren). De geraamde verhouding tussen IPL- en DPL-uren stijgt in 2026 ten opzichte van 2025 (1,3%), doordat het aantal DPL-uren, gerelateerd aan het aantal scheepsreizen, naar verwachting met 2,0% afneemt, terwijl de IPL-uren slechts een daling van 0,8% laten zien. De IPL-uren dalen minder snel dan directe uren, omdat vaste ondersteunende werkzaamheden (onder meer loodsdienstleider) niet direct meebewegen met de omvang van de scheepsreizen.

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

Indicator c	2024FV	2025TB	2026BGTV
Totale kosten beloodsen en plannen (excl. afschr.- en onderhoudskosten vaartuigen) / Totaal aantal geloodste scheepsreizen	0,76	0,81	0,88
<i>Delta %</i>		+7,3%	+7,8%

41. Indicator c stijgt met 7,8% ten opzichte van het tariefbesluit 2025 als het gevolg van kostenstijgingen terwijl het aantal scheepsreizen is afgenomen. De kostenposten die voornamelijk bijdragen aan de kostenstijging zijn de bemanningskosten van de vaartuigen, de kosten voor planning en overige vervoerskosten. Deze stijging wordt deels gecompenseerd door lagere brandstofkosten:
- Bij de stijging van de bemanningskosten van de vaartuigen is rekening gehouden met indexaties van de salarissen, en voor zover van toepassing met een periodiek. Ook worden kosten gemaakt voor extra werkzaamheden in 2026 vanwege de ingebruikname van nieuwe Swath's.
 - De kosten voor planning zijn toegenomen, met name door de uitbreiding van de loodsdienstcoördinatie als gevolg van de overgang naar 24/7-beschikbaarheid in de regio Noord.
 - De stijging van de overige vervoerskosten is grotendeels het gevolg van de gecombineerde loon- en prijsindex van het CBS van 4,8%.
 - De daling van de brandstofkosten komt voort uit een afname van het aantal scheepsreizen en lagere brandstofprijzen.

⁴¹ FV = Financiële Verantwoording, TB = Tariefbesluit, BGTV = Bijgesteld Tariefvoorstel.

⁴² Gebaseerd op 70% van de CBS cao loonindex (5,46%) en 30% van de CBS consumentenprijsindex (3,18%). Deze verhouding wordt ook gebruikt indien een tariefvoorstel een price-cap berekening bevat (zie artikel 4.14 van het Bmr).

⁴³ Indirect Productieve Loodstaken

⁴⁴ Direct Productieve Loodstaken

Indicator d: Totale kosten afschrijvingen vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen

Indicator d	2024FV	2025TB	2026BGTV
Totale kosten afschr. vaartuigen & onderhoudskosten vaartuigen / Totaal aantal scheepsreizen	0,17	0,18	0,19
<i>Delta %</i>		+2,4%	+6,2%

42. Indicator d stijgt met 6,2% ten opzichte van het tariefbesluit 2025. Dit komt voornamelijk door een stijging van de onderhoudskosten, in lijn met de gecombineerde loon- en prijsindex van het CBS (4,8%), terwijl het aantal scheepsreizen is afgenomen.

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

Indicator e	2024FV	2025TB	2026BGTV
Totale hoeveelheid brandstof (liters) voor de gehele vloot/ Totaal aantal scheepsreizen inclusief Scheldevaart	125 liter	132 liter	131 liter
<i>Delta %</i>		+5,4%	-0,4%

43. Indicator e blijft in 2026 vrijwel gelijk aan 2025. Er zijn geen wijzigingen voorzien in de manier waarop de vaartuigen worden ingezet ten opzichte van vorige jaren.

Indicator f: Overige regionale en landelijke kosten

Indicator f	2024FV	2025TB	2026BGTV
(Overige regionale kosten + overige landelijke kosten) / (Arbeidsvergoeding loodsen + kosten beloodsen en plannen ⁴⁵)	0,19	0,20	0,22
<i>Delta %</i>		+5,8%	+8,0%

44. Indicator f stijgt met 8,0% ten opzichte van het tariefbesluit 2025, wat boven de gecombineerde loon- en prijsindex van het CBS (4,8%) ligt. Dit komt voornamelijk omdat de overige landelijke kosten relatief harder stijgen dan de andere kostenplaatsen. Deze overige landelijke kosten stijgen met 15,6% door een toename van de landelijke ICT kosten, een toename van de kosten voor personeel wal en de overige bedrijfskosten stijgen:

- De toename van de landelijke ICT kosten omvatten alle gebruikte systemen, behalve de specifiek aan regio's toegerekende primaire systemen, en komen vooral door de livegang van het Radar project en de invoering van nieuwe SaaS- en Cloud-oplossingen voor o.a. beheer, inkoop, finance, HR en planning. Ook worden investeringen gedaan in data gedreven initiatieven, het Project Management Office en extra systeemkoppelingen voor een geïntegreerde werkomgeving.
- De stijging van de personeelskosten wal is het gevolg van loonindexaties en, waar van toepassing, periodieke salarisverhogingen en er worden diverse toevoegingen in de personeelsformatie doorgevoerd: inhuur van een archivaris, uitbreiding met een adviseur Kwaliteit & Veiligheid, een projectleider Finance voor het Radar-programma, een assistent ICT, de aanstelling van een landelijke gebouwenbeheerder en een assistent hoofd varende dienst ter ondersteuning van de regio Amsterdam-IJmond.
- De overige bedrijfskosten stijgen door hogere accountants- en pensioenadvieskosten, maar vooral door toegenomen projectkosten. In 2026 zijn extra middelen voorzien voor innovatie-, verduurzamings- en Radar-projecten, inclusief budget voor externe inhuur om eigen medewerkers te ontlasten tijdens de implementatie van het nieuwe ERP-systeem.

⁴⁵ excl. afschrijvingskosten en onderhoudskosten vaartuigen.

Indicator g: Totaal kosten NLc + RLc + Stodel

Indicator g	2024FV	2025TB	2026BGTV
(Totaal kosten NLc + kosten RLc + kosten Stodel)	6.095	7.134	6.912
<i>Delta %</i>		+17,0%	-3,1%

45. Indicator g daalt 3,1% ten opzichte van het tariefbesluit 2025. Deze daling komt doordat de opleidingskosten Stodel in de afgelopen jaren minder sterk zijn gestegen dan begroot. In het Tariefvoorstel 2026 zijn deze kosten naar beneden bijgesteld tot een realistischer niveau. Wel is rekening gehouden met iets hogere kosten NLc in verband met de aankomende evaluatie van de Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen (Wamr).

Indicator h: Totale kosten opleiding tot registerloods

Indicator h	2024FV	2025TB	2026BGTV
Totale kosten opleiding tot registerloods (OTR:MMP) / Totaal aantal studentmaanden	9.802	10.930	10.072
<i>Delta %</i>		+11,5%	-7,8%

46. De daling van de indicator in 2026 ten opzichte van het tariefbesluit 2025 bedraagt 7,8%. Het aantal begrote studentmaanden gebaseerd op het aantal aanmeldingen is toegenomen van 316 naar 337. Ondanks de toename van het begrote aantal studentmaanden dalen de totale kosten. De kosten voor de studievergoeding stijgen weliswaar door indexatie, maar de ontwikkeling van de nieuwe pre-master voor mbo-studenten is in 2025 afgerond. Deze pre-master is inmiddels van start gegaan, en er zijn in 2026 geen kosten meer begroot voor de ontwikkeling.

Conclusie

47. Gelet op het voorgaande is de ACM van oordeel dat indicatoren a tot en met h, mede in relatie tot de CBS-index, in voldoende mate bijdragen aan de EPK.

6. Beoordeling Tariefvoorstel Andere Tarieven

48. Het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2026⁴⁶ bevat een voorstel voor de volgende tarieven:
- het tarief voor opleiding en examinering verklaringhouders;
 - het tarief voor een afschrift uit het loodsenregister;
 - het tarief voor de EU-verklaring loods.
49. De ACM toetst of elk afzonderlijk tarief redelijk, non-discriminatoir en kostengeoriënteerd is.⁴⁷

Examinering verklaringhouders

50. De kosten voor de examinering van verklaringhouders zijn gebaseerd op een raming van 629 te besteden uren tegen een tarief van €191,55 per uur. Het uurtarief is gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2025 (+5,46% berekend conform artikel 3.1 van het Bmr). Het aantal geraamde IPL-uren is gebaseerd op het verwachte aantal cursisten.
51. In het kostentoe rekeningssysteem is opgenomen dat ter dekking van deze indirecte kosten een opslag plaatsvindt. De NLc heeft een opslag berekend van 19,68%. De ACM stelt vast dat deze opslag in lijn is met het KTS. De totale kosten, inclusief opslag, komen daarmee uit op €144.000.
52. 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 €144.000.

Uittreksels loodsenregister

53. De afgelopen jaren zijn bij de NLc slechts zeer incidenteel uittreksels opgevraagd. De NLc raamt daarom voor deze taak geen kosten en geen opbrengsten.
54. Het tarief voor een uittreksel baseert de NLc op een administratieve inspanning van een kwartier. Op basis van het uurtarief van een administratief medewerker van €66 (in 2025 was dit €64) en de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 51) leidt dit tot een tarief van €20 per uittreksel.

EU verklaringen loodsen

55. 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 geen kosten en opbrengsten.
56. Het tarief voor het opleiden en toetsen wordt per cursist bepaald op basis van de opleidingsbehoefte. Het tarief per dag is net als in 2025 gebaseerd op 8 keer het IPL-uurtarief vermeerderd met de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 51). Het IPL-uurtarief is hierbij gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2025. In 2026 is het voorgestelde dagtarief daarmee €1.834 euro.

Conclusie

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

⁴⁶ ACM/IN/1030195

⁴⁷ Artikel 27c, tweede en tiende lid, Loodsenwet

7. Besluit

58. Gelet op het voorgaande besluit de ACM als volgt.
59. De ACM stelt, conform artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet, de loodsgeldtarieven (exclusief omzet belasting) voor het kalenderjaar 2026 vast, zoals beschreven in bijlage 1 tot en met 5.
60. Gelet op artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet en artikel 4.6 Bmr stelt de ACM tevens het volgende vast zoals voorgesteld door de NLc:
- het schema frequentiekorting als bedoeld in artikel 4.7, tweede lid, Bmr (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2025, 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 2025, opgenomen in bijlage 7)
 - de loodsvergoedingen als bedoeld in artikel 4.6, Bmr (+8,25%, opgenomen in bijlage 8)
 - de betalingskorting vanwege automatische incasso (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2025, opgenomen in bijlage 9)
61. De ACM stelt, conform artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet, de andere tarieven 2026 (exclusief omzet belasting) vast, zoals beschreven in bijlage 10.

De Minister van Economische Zaken,
namens deze:

Autoriteit Consument en Markt,
voor deze

mr. C.G.C. Kraan-Fraikin
Teammanager Directie Telecom Vervoer en Post

Als u belanghebbende bent, kunt u schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde bezwaarschrift naar de Autoriteit Consument en Markt, Juridische Zaken, postbus 16326, 2500 BH Den Haag. Dit moet u doen 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.