Autoriteit
Consument & Markt

Muzenstraat 41
2511 WB Den Haag
070 722 20 00
www.acm.nl

Openbaar

Besluit

Loodsgeldtarieven en andere tarieven 2027

Ons kenmerk : ACM/UIT/1126921
Zaaknummer : ACM/26/203050
Datum : 9 november 2026

1. Samenvatting

De Nederlandse Loodsencorporatie (de NLc) heeft de loodsgeldtarieven en andere tarieven voor 2027 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 2026, 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 +7,72% ten opzichte van het tariefbesluit 2026[2]. 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 2027 vast zoals voorgesteld door de NLc.

De andere tarieven zijn verhoogd op basis van een wettelijke indexatie[3] (+4,29%) 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/664615
[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 2026 het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2027 en het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2027 ontvangen van de NLc.[4]

2. De ACM heeft de NLc een vragenbrief gestuurd op 6 augustus 2026[5]. De NLc heeft deze vragen schriftelijk beantwoord op 2 september 2026[6].

3. De ACM heeft dit jaar geen bijgesteld tariefvoorstel ontvangen van de NLc. Het indienen van een bijstelling is voor de NLc wettelijk verplicht (vóór 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 -0,02%[7] heeft de NLc conform de wet geen bijgesteld tariefvoorstel ingediend.

3. Inleiding en leeswijzer

4. De ACM stelt elk kalenderjaar bij besluit de loodsgeldtarieven vast.[8] De ACM stelt ook de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken vast (de andere tarieven).[9] In dit besluit stelt de ACM tarieven vast voor 2027.

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 voor de loodsgeldtarieven berekend, namelijk via de cost-plus methode[10] en de price-cap[11] 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 2027 van de NLc is gebaseerd op een daling van het aantal scheepsreizen ten opzichte van het tariefbesluit 2026. Het voorstel bevat daarom een voorgestelde tariefmutatie op basis van de cost-plus methode.

[4] ACM/IN/1132160
[5] ACM/UIT/1118787
[6] ACM/IN/1149035
[7] ACM/IN/1163538
[8] Artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet
[9] Artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet
[10] Artikel 27c, zevende lid, Loodsenwet
[11] Artikel 4.14, Besluit markttoezicht registerloodsen

7. De NLc stelt een tariefmutatie voor van +7,72%.[12] Deze tariefmutatie is gebaseerd op het volgende:

   - Een tariefmutatie op kostenbasis van +7,85%.[13]
   - Een teruggave FLO/FLP[14] van € 287.000 met effect van -0,13%[15] (zie randnummer 347 voor een toelichting).

8. Hoofdstuk 4 bevat het wettelijk kader en hoofdstuk 5 bevat de beoordeling van het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2027. Hoofdstuk 6 bevat de beoordeling van het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2027. In hoofdstuk 7 stelt de ACM de tarieven vast.

4. Het wettelijk kader

9. Het wettelijke kader[16] 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 is[17].

11. Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven:
    - Het tariefvoorstel Loodsgeldtarieven wordt opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat de loodsgeldtarieven voor het geheel kostengeoriënteerd zijn.[18]
    - 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.[19] In het vervolg van dit besluit verwijst de ACM naar deze wettelijke eis met: voldoende bijdragen aan de EPK.[20] 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.[21]

[12] ACM/IN/1132160: paragraaf 1.1.
[13] ACM/IN/1132160: paragraaf 1.2.
[14] Functioneel leeftijdsontslag en functioneel leeftijdspensioen.
[15] ACM/IN/1132160: paragraaf 4.2.7.
[16] 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.
[17] Artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet
[18] Artikel 27c, derde lid, Loodsenwet
[19] Artikel 27c, negende lid, Loodsenwet
[20] Deze afkorting staat voor Effectiviteit, Productiviteit, en Kwaliteit (van de loodsdienstverlening).
[21] 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;
    - 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.[22] 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).[23]

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.[24] Dit is in overeenstemming met het WACC-besluit Loodswezen 2026-2028, zoals door de ACM gepubliceerd op 6 augustus 2025.[25]

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.[26] De verrekening heeft betrekking op het verschil tussen de geraamde en gerealiseerde investeringen.[27] In dit geval is dat het jaar 2025. 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 2025, zoals opgenomen in paragraaf 4.2.5 van het Tariefvoorstel Loodsgeldtarieven 2027, bedroeg € 1.017.000 (raming minus daadwerkelijk). De ACM heeft vastgesteld dat dit bedrag overeenkomt met het in de financiële verantwoording over 2025

[22] Artikel 4.10 Besluit markttoezicht registerloodsen
[23] Beoordeling KTS Loodswezen 2023-2027; ACM/UIT/584042
[24] ACM/IN/1040557: paragraaf 1.7.4
[25] Besluit WACC Loodswezen 2026-2028; ACM/UIT/654435
[26] Artikel 27c, zevende lid, onder i, Loodsenwet
[27] 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-discriminatoir zijn.[28] In de door de NLc voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is wettelijk toegestaan.[29] 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 redelijkheid[30] 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.[31] 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 ramingsindicatoren (goederenstromen, scheepsgrootte, capaciteit en concurrentie).

25. Ecorys heeft het aantal scheepsreizen voor 2027 geraamd op 75.990. Dit is een daling van 2,8% ten opzichte van de raming in het Tariefvoorstel 2026 (78.192 scheepsreizen). De daling ten opzichte van de realisatie 2025 (79.109 scheepsreizen) bedraagt 3,9%.

26. De vooruitzichten voor 2027 worden gekenmerkt door gematigde economische groei, aanhoudende geopolitieke onzekerheden en structurele verschuivingen in de maritieme sector. Het CPB voorziet een bbp-groei van 1,5% in 2026 en een vergelijkbaar groeitempo richting 2027. De wereldhandel zal naar verwachting slechts summier groeien met 2,6% in 2026 en 3,1% in 2027, nu het frontloading-effect uit 2025 is verdwenen.

27. Ecorys stelt dat het conflict in het Midden-Oosten en de escalatie daarvan door de Amerikaans-Israëlische oorlog met Iran op dit moment de grootste enkelvoudige onzekerheidsfactor in de raming

[28] artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet
[29] Artikel 27f, derde lid, Loodsenwet
[30] artikel 27c, tweede lid, Loodsenwet
[31] ACM/IN/1132160, bijlage 3, Reizenraming Ecorys

vormen. Dagelijks passeert circa 30% van de mondiale zeegebonden oliehandel en ongeveer 20% van de mondiale LNG-handel de Straat van Hormuz.

28. De gematigde groei van de Nederlandse economie, de daarbij stijgende onzekerheid door het conflict in het Midden-Oosten en de structurele veranderingen in de logistieke afhandeling in de Rotterdamse haven vormen de voornaamste verklarende factoren voor de daling. Ecorys verwacht een flinke daling van het aantal reizen in de Haven Rotterdam, namelijk -2.335 scheepsreizen ten opzichte van het Tariefvoorstel 2026 (-4,6%). Daarnaast speelt het uitfaseren van fossiele brandstoffen in meerdere havens een rol, evenals de doorlopende impact van Loodsplicht Nieuwe Stijl.

29. Naast de macro-economische en geopolitieke context spelen enkele andere factoren een rol:
    - De Europese chemiesector en industrie blijven onder druk staan, met directe gevolgen voor de overslag van bulk- en chemieproducten in alle Nederlandse havenregio's.
    - Er is een voorzichtig herstel zichtbaar in de Duitse industriële productie, die na een langdurige periode onder de groeidrempel een opwaartse beweging toont.
    - Voor de haven van Rotterdam vormen verduurzamingsprojecten — waaronder de waterstoffabriek van Air Liquide, de elektrolyser van Shell en het CCS-project Porthos — belangrijke pijlers voor de langere termijn.
    - Op het vlak van containers verwacht Ecorys voor 2027 een geleidelijke groei in de overslag, gestimuleerd door de aantrekkende consumptie en capaciteitsuitbreiding, maar geremd door handelsonzekerheden en overcapaciteit in de sector.
    - De druk op het marktaandeel van Rotterdam in de Gdansk–Le Havre range kan aanhouden. Grote groeischokken worden pas verwacht rond (eind) 2027 – 2028, wanneer capaciteitsuitbreidingen in de haven gerealiseerd worden.

30. Het Tariefvoorstel 2027 van de NLc maakt gebruik van de raming voor het aantal scheepsreizen (en loodsverrichtingen) van Ecorys. De ACM acht de reizenramingen in het tariefvoorstel 2027 redelijk.

De toerekening Scheldevaart

31. 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.[32]

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

33. Ook voor de beoordeling van het Tariefvoorstel 2027 acht de ACM de toerekening Scheldevaart in het Tariefvoorstel 2027 redelijk.

De teruggave FLO/FLP

34. 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.

35. Omdat op grond van actuarieel 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.[33]

36. Indien het fonds gedurende het KTS 2023-2027 een saldo heeft van € 1.600.000 of minder, valt het fonds in twee jaar vrij. Voor het Tariefvoorstel 2027 is dit van toepassing. De totale reserve in het fonds bedraagt ultimo 2026 nog € 573.000. Dit bedrag valt vrij in twee jaar, respectievelijk in 2027 en 2028.

37. De NLc stelt, in lijn met de rekenregels zoals genoemd in randnummer 35, in haar tariefvoorstel een teruggave FLO/FLP voor van 0,13% (€ 287.000). In het tariefvoorstel van de NLc wordt dit percentage in mindering gebracht op tariefmutatie op kostenbasis. De ACM acht deze teruggave FLO/FLP redelijk.

Conclusie

38. 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

39. In deze paragraaf gaat de ACM in op de wettelijke vereiste dat een tariefvoorstel loodsgeldtarieven voldoende moet bijdragen aan de EPK.[34] 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.[35] Het uitgangspunt van de beoordeling is dat de efficiëntie (gemeten met indicatoren), in samenhang met de productiviteit en kwaliteit, in een tariefvoorstel niet afneemt.[36] Indien een tariefvoorstel niet voldoende bijdraagt aan de EPK, stelt de ACM tarieven vast in afwijking van het voorstel.

40. Het tariefvoorstel van de NLc bevat een tariefmutatie van +7,72%. De tariefmutatie is gebaseerd op:
    - gestegen kosten en vermogensvergoeding van in totaal +5,20%;

[33] IENW/BSK-2019/217461.
[34] artikel 27c, negende lid, Loodsenwet
[35] Beoordelingskader EPK 2023 (acm.nl)
[36] Zie Beoordelingskader EPK 2023, paragraaf 3.1 voor een nadere toelichting.

- een daling van het aantal scheepsreizen, met effect op de tariefmutatie van in totaal +2,66%;
- de teruggave FLO/FLP (-0,13%), zie randnummer 37.

De ACM beoordeelt de voorgestelde tariefmutatie van +7,72% hieronder met 8 indicatoren, a tot en met h, die betrekking hebben op mutaties in de begroting ten opzichte van het tariefbesluit 2026. De indicatoren worden in samenhang met elkaar beoordeeld. Tenzij anders aangegeven, worden de indicatoren berekend exclusief de toerekening aan de Scheldevaart.

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

	2025FV[37]	2026TB	2027BGTV
Totale kosten (excl. FLO en FLP) / Totaal aantal scheepsreizen	2,65	2,87	3,09
Delta %		+8,3%	+7,9%

Indicator a stijgt met 7,9% ten opzichte van het tariefbesluit 2026. De indicator is gestegen vanwege een daling van het aantal scheepsreizen van 2,8% en een stijging van de totale kosten van 4,9% (excl. FLO en FLP). De kostenstijging is groter dan de stijging van de gecombineerde loon- en prijsindex van het CBS (3,6%)[38]. Bij nadere analyse blijkt dit vooral door hogere kosten voor (bio)brandstof, stijgende afschrijvingskosten en het versterken van de digitale weerbaarheid bij het loodsen met onafhankelijke navigatiesensoren en aangepaste ICT-dienstverlening, ingegeven door ontwikkelingen rond remote en autonoom varen en de beschikbaarheid van navigatiesystemen.

42. **Indicator b: Aantal IPL[39]-uren / Aantal DPL[40]-uren**

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Aantal IPL-uren / Aantal DPL-uren	0,43	0,43	0,47
Delta %		*-0,6%*	*+9,6%*

Indicator b berekent de verhouding tussen indirecte uren en directe uren (het aantal loodsuren). De geraamde verhouding tussen IPL- en DPL-uren stijgt in 2027 ten opzichte van 2026 (9,6%), doordat het aantal DPL-uren, gerelateerd aan het aantal scheepsreizen, naar verwachting met 2,0% afneemt, terwijl de IPL-uren een stijging van 8,0% laten zien. De stijging van de IPL-uren, zo stelt de NLc, zijn onder meer een gevolg van ontwikkelingen met betrekking tot remote en autonoom varen en de beschikbaarheid van de huidige gebruikte navigatiesystemen. Hier zijn de interne werkgroepen research & development (R&D) en navigatie ondersteunende middelen (NOM) in toenemende mate mee aan de slag. Daarnaast is er in 2027 ook sprake van een groter aantal opleidingen dat staat gepland. Een deel daarvan betreft ook opleidingen die niet jaarlijks worden gegeven.

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

[37] FV = Financiële Verantwoording, TB = Tariefbesluit, BGTV = Bijgesteld Tariefvoorstel.
[38] Gebaseerd op 70% van de CBS cao loonindex (4,29%) en 30% van de CBS consumentenprijsindex (2,01%). Deze verhouding wordt ook gebruikt indien een tariefvoorstel een price-cap berekening bevat (zie artikel 4.14 van het Bmr).
[39] Indirect Productieve Loodstaken
[40] Direct Productieve Loodstaken

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Totale kosten beloodsen en plannen[41] / Totaal aantal scheepsreizen	0,81	0,88	0,95
Delta %		*+8,1%*	*+8,5%*

Indicator c stijgt met 8,5% ten opzichte van het tariefbesluit 2026 als het gevolg van kostenstijgingen terwijl het aantal scheepsreizen is afgenomen. De kostenpost die voornamelijk bijdraagt aan de kostenstijging zijn de hogere brandstofkosten:

- Onder meer als gevolg van de invoering van de REDIII-wetgeving is de prijs van HVO-biodiesel per 2026 zeer sterk gestegen (+56%).

44. **Indicator d: Totale kosten afschrijvingen vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen**

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Totale kosten afschrijvingskosten vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen / Totaal aantal scheepsreizen	0,17	0,19	0,21
Delta %		*+10,1%*	*+11,0%*

Indicator d stijgt met 11,0% ten opzichte van het tariefbesluit 2026. Dit komt voornamelijk door een stijging van de afschrijvingskosten vaartuigen, terwijl het aantal scheepsreizen is afgenomen:

- De toename in de afschrijvingskosten is onder meer het gevolg van de twee nieuwe Swath-vaartuigen die naar verwachting nog eind 2026, of anders begin 2027 in de vaart zullen worden genomen.

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

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Totale hoeveelheid brandstof (liters) voor de gehele vloot/ Totaal aantal scheepsreizen (inclusief Scheldevaart)	125	131	131
Delta %		*+4,9%*	*-0,2%*

Indicator e blijft in 2027 vrijwel gelijk aan 2026. Er zijn geen wijzigingen voorzien in de manier waarop de vaartuigen worden ingezet ten opzichte van vorige jaren.

46. **Indicator f: Overige regionale en landelijke kosten**

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Overige regionale kosten + overige landelijke kosten) / Arbeidsvergoeding loodsen + kosten beloodsen en plannen[42]	0,19	0,22	0,22
Delta %		*+13,5%*	*+1,0%*

[41] excl. afschrijvingskosten en onderhoudskosten vaartuigen.
[42] excl. afschrijvingskosten en onderhoudskosten vaartuigen.

Indicator f stijgt met 1,0% ten opzichte van het tariefbesluit 2026. Dit komt voornamelijk omdat de overige regionale kosten relatief harder stijgen dan de andere kostenplaatsen. Het investeren in het verbeteren van de digitale weerbaarheid tijdens het loodsen door middel van onafhankelijke navigatiesensoren en het herinrichten van de ICT-dienstverlening rondom navigatie ondersteunende middelen is hier een belangrijke factor.

47. **Indicator g: Totaal kosten NLc + RLc + Stodel**

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Totaal kosten NLc + kosten RLc + kosten Stodel	6.245	6.912	6.279
Delta %		*+10,7%*	*-9,2%*

De totale kosten voor de publiekrechtelijke organisatie (indicator g) dalen met 9,2% ten opzichte van de kosten voor 2026.

48. **Indicator h: Totale kosten opleiding tot registerloods**

	2025FV	2026TB	2027BGTV
Totale kosten opleiding tot registerloods (OTR:MMP) / Totaal aantal studentmaanden	9.913	10.072	10.985
Delta %		*+1,6%*	*+9,1%*

De stijging van de indicator h in 2027 ten opzichte van het tariefbesluit 2026 bedraagt 9,1%. Het aantal begrote studentmaanden door een lager aantal studenten voor de opleiding is afgenomen van 337 naar 291. De kosten voor de opleidingen/ STODEL betreffen de kosten voor de werving en selectie en opleiding van studenten, de bijscholing en deskundigheidsbevordering van registerloodsen, inclusief de algemene kosten van de Stichting Stodel. De begrote kosten voor de opleiding van loodsen zijn in 2027 weliswaar lager dan in 2026, maar de afname van de begrote studentmaanden ten opzichte van 2026 veroorzaakt alsnog de stijging van de indicator.

Conclusie

49. 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

50. Het Tariefvoorstel Andere Tarieven 2027[43] 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.

51. De ACM toetst of elk afzonderlijk tarief redelijk, non-discriminatoir en kostengeoriënteerd is.[44]

Examinering verklaringhouders

52. De kosten voor de examinering van verklaringhouders zijn gebaseerd op een raming van 649 te besteden uren tegen een tarief van € 199,77 per uur. Het uurtarief is gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2026 (+4,29% berekend conform artikel 3.1 van het Bmr). Het aantal geraamde IPL-uren is gebaseerd op het verwachte aantal cursisten.

53. In het kostentoerekeningssysteem is opgenomen dat ter dekking van deze indirecte kosten een opslag plaatsvindt. De NLc heeft een opslag berekend van 20,98%. De ACM stelt vast dat deze opslag in lijn is met het KTS. De totale kosten, inclusief opslag, komen daarmee uit op € 156.000.

54. 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 € 156.000.

Uittreksels loodsenregister

55. De afgelopen jaren zijn bij de NLc slechts zeer incidenteel uittreksels opgevraagd. De NLc raamt daarom voor deze taak geen kosten en geen opbrengsten.

56. 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 € 67 (in 2026 was dit € 66) en de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 53) leidt dit tot een tarief van € 20 per uittreksel.

EU verklaringen loodsen

57. 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.

58. Het tarief voor het opleiden en toetsen wordt per cursist bepaald op basis van de opleidingsbehoefte. Het tarief per dag is net als in 2026 gebaseerd op 8 keer het IPL-uurtarief vermeerderd met de opslag voor indirecte kosten (zie randnummer 53). Het IPL-uurtarief is hierbij gebaseerd op de wettelijke indexatie van het IPL-tarief van 2026. In 2027 is het voorgestelde dagtarief daarmee € 1.932.

Conclusie

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

[43] ACM/IN/1132155
[44] Artikel 27c, tweede en tiende lid, Loodsenwet

7. Besluit

60. Gelet op het voorgaande besluit de ACM als volgt.

61. De ACM stelt, conform artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet, de loodsgeldtarieven (exclusief omzetbelasting) voor het kalenderjaar 2027 vast, zoals beschreven in bijlage 1 tot en met 5.

62. 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 2026, 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 2026, opgenomen in bijlage 7)
    - de loodsvergoedingen als bedoeld in artikel 4.6, Bmr (+7,72%, opgenomen in bijlage 8)
    - de betalingskorting vanwege automatische incasso (ongewijzigd ten opzichte van het tariefbesluit 2026, opgenomen in bijlage 9)

63. De ACM stelt, conform artikel 27f, tweede lid, Loodsenwet, de andere tarieven 2027 (exclusief omzetbelasting) vast, zoals beschreven in bijlage 10.

De Minister van Economische Zaken,
namens deze:

Autoriteit Consument en Markt,
voor deze

drs. M. Ait Mallouk
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.