



Vlaams
Parlement

ingediend op **684** (2015-2016) – Nr. 1
4 maart 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Björn Rzoska

over de nieuwe samenwerkingsovereenkomst
tussen het Vlaamse Gewest en
het Nederlands Loodswezen BV
en de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

INHOUD

1. Uiteenzetting door Fred Kuipers, voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden	4
1.1. Nederlandse loodsen op de Schelde.....	4
1.2. Organisatiestructuur Nederlands Loodswezen	4
1.3. Samenwerking Vlaams en Nederlands loodswezen	5
1.4. Resultaten Scheldevaart 2009-2015	6
2. Uiteenzetting door Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK.....	7
2.1. Verdeling loodsprestaties	7
2.2. Vaststelling loodsgeldtarieven Scheldevaart	7
2.3. Operationele samenwerking	7
2.4. Overeenkomsten 2008.....	7
2.5. Dispuut over de overeenkomsten	8
2.6. Nieuwe samenwerkingsovereenkomst.....	8
2.7. Vaststelling loodsgeldtarieven.....	8
2.8. Kostenmatigende principes.....	9
2.9. Dadingovereenkomst 2014-2015	9
3. Bespreking	9
Gebruikte afkortingen	12
Bijlages: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be .	
Bijlage 1: Presentatie van Fred Kuipers	
Bijlage 2: Presentatie van Jacques D'Havé	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 18 februari 2016 van gedachten over de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en het Nederlands Loodswezen BV en de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden. De samenwerkingsovereenkomst is op 24 december 2015 ondertekend door de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden en Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. De toelichting van de Nederlandse partners kwam van Fred Kuipers, voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden. Van Vlaamse zijde gaf Jacques D'Havé, administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust een toelichting.

De presentaties van beide sprekers zijn opgenomen als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Fred Kuipers, voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden

1.1. Nederlandse loodsen op de Schelde

Fred Kuipers verduidelijkt dat er op de Schelde 530 loodsen zijn, waarvan 160 Nederlandse. Er zijn 125 loodsen die zowel op zee als op de rivier varen. Zij varen dus van een van de kruisposten, de Wandelaar of de Steenbank, naar Antwerpen en alles wat daartussen ligt. Er zijn ook 35 loodsen die varen van de kruisposten op zee naar Gent en alles wat daartussen ligt.

Jaarlijks zijn er 32.500 Scheldevaarders, schepen die van de zee naar Antwerpen of naar Gent varen of terug. Zij vallen onder het tarief dat vastgesteld is door de Vlaamse minister. De Nederlandse loodsen bedienen 27,5 percent van die 32.500 Scheldevaarders. Dat zijn ongeveer 9000 schepen.

Ze bedienen ook de wetschepen, dat zijn de schepen naar de Nederlandse havens aan de Schelde, namelijk Vlissingen en Terneuzen. Dat zijn er ongeveer 10.500 per jaar. Die schepen vallen onder het Nederlandse ACM-tarief dat wordt vastgesteld op basis van het tariefvoorstel van de Nederlandse loodsen.

De schepen naar de kusthavens Zeebrugge en Oostende worden in Nederland decreetschepen genoemd. Dat zijn er 10.000 per jaar. Die schepen worden volledig bediend door de Vlaamse DAB Loodswezen.

De Nederlandse loodsen beheren het materiaal van de kruispost Steenbank. De Polaris ligt daar permanent. Elk jaar passeren daar bijna 16.000 Scheldevaarders waarvan er 5000 naar de Nederlandse havens varen. De Nederlandse loodsen kopen dat materiaal aan en onderhouden het. De post wordt gebruikt door de Nederlandse en de Vlaamse loodsen.

Het schip De Wandelaar, dat bij Oostende ligt, is de kruispost die wordt beheerd door de Vlaamse DAB Loodswezen. Iets meer dan de helft van de schepen komt via De Wandelaar de Schelde binnen.

1.2. Organisatiestructuur Nederlands Loodswezen

Tot 1980 was het Nederlandse loodswezen een onderdeel van de marine. Tussen 1980 en 1988 was het een onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In 1988 werd het verzelfstandigd. Het beroep wordt geregeld door de Loodsenwet. Alle Nederlandse loodsen zijn lid van de Nederlandse Loodsencorporatie. Ze treden ook toe tot het Nederlandse Loodswezen BV als vennoot (maatschap) en

als aandeelhouder. Dat is een ondersteunende organisatie die de vloot beheert, die ervoor zorgt dat het personeel onder een cao valt, en dat het betaald en bijgeschoold wordt.

De opleiding, die ongeveer een jaar duurt, is erkend door het Nederlandse ministerie van Onderwijs. Na het afronden van de opleiding kan men toetreden tot een van de drie maatschappen door de inbreng van werkkapitaal. De loods wordt ingeschreven in het loodsenregister. Dan maakt hij deel uit van de organisatie. Er zijn vier regio's: Noord, Amsterdam-IJmond, Rotterdam-Rijnmond en Scheldemonden.

De organisatiestructuur kent een beroepsmatige kant en een bedrijfsmatige kant. De beroepsorganisatie kent een landelijke loodsenorganisatie waarbij alle Nederlandse loodsen lid zijn, de Nederlandse Loodsenorganisatie. Die organisatie heeft verordeningbevoegdheid bij wet. In uitvoering van de wet kan de organisatie de minister gevraagd en ongevraagd adviseren. Daarnaast is er ook een regionale beroepsorganisatie.

Elke loods is ingeschreven in een regio. De Nederlandse Loodsenorganisatie wordt bestuurd door een voorzitter en een algemene raad. De algemene raad is samengesteld uit de vier regionale voorzitters en de algemene voorzitter. Fred Kuipers is voorzitter in de regio Scheldemonden.

In de bedrijfsorganisatie zijn de loodsen aandeelhouder en vennoot. Er zijn twee bv's, het Nederlandse Loodswezen BV en Loodswezen Materieel BV. De directeur is beherend vennoot van de stille maatschappen waar elke loods lid van is. Er is ook een Kenniscentrum Loodswezen BV, dat onder meer betrokken werd bij de aanleg van de nieuwe zeesluis in Terneuzen om op basis van simulaties te onderzoeken met welke scheepstypes men daar naar binnen kan.

1.3. Samenwerking Vlaams en Nederlands loodswezen

1.3.1. *Historisch*

In een ver verleden was er op de Schelde een vrije loodskeuze. De eerste loods die aan boord klom van het schip, mocht het werk doen. Door de hevige concurrentie gingen de loodsvaartuigen steeds verder naar het westen liggen tot ze zich zowat bij Land's End in Engeland bevonden. Daardoor liepen de kosten heel hoog op.

Bij de ondertekening van het Scheidingsverdrag in 1839 werden de loodsgeldtarieven op de Schelde en de Maas gekoppeld. Om de handel op Antwerpen te beschermen, mochten de loodsgeldtarieven op Rotterdam niet goedkoper zijn dan die op de Schelde. Dat systeem heeft standgehouden tot de ondertekening van de vier Scheldeverdragen op 21 december 2005, namelijk het Verdiepingsverdrag, het verdrag inzake samenwerking, beleid en beheer in het Schelde-estuarium, het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer en het Ontkoppelingsverdrag.

Dat was het begin van verregaande samenwerkingsafspraken tussen het Vlaamse en het Nederlandse loodswezen. Voorheen bestonden er al afspraken in de loodsdienstregelingen, maar dan ging het niet over de tarifiering. De twee belangrijkste verdragen waren het Verdiepingsverdrag en het Ontkoppelingsverdrag.

In 2009 werd de tariefkoppeling tussen de Schelde en de Maas afgeschaft. Vanaf dat ogenblik kon de Vlaamse minister zelf de loodsgeldtarieven op de Schelde vaststellen. Voor de Nederlandse loodsen was dat een spannend moment omwille

van de kruissubsidie tussen de Maas- en de Scheldeloodsen. De tarieven op de Maas werden namelijk jarenlang kunstmatig hoog gehouden om aldus de dienstverlening op de Schelde te financieren. De tarifieringsovereenkomst van 2009 werd geconcretiseerd in een samenwerkingsovereenkomst. In 2015 is er een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend, die nu geconcretiseerd wordt.

De oude overeenkomsten hadden tot doel de samenwerking tussen beide loodsdiensten vast te leggen ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. De regels werden erin vastgesteld voor de bepaling van de kosten, de verrekening van de samenwerkingskosten en de toerekening van kosten aan de drie opbrengstgebieden voor een transparante loodsgeldtariefbepaling. Specifiek voor de Scheldevaart bevatten de oude overeenkomsten de wijze en de regels voor de vaststelling van de loodsgeldtarieven door de Vlaamse minister. De bijpassing van begrote tekorten aan beide loodsdiensten of de terugstorting van eventueel begrote overschotten aan het Vlaamse Gewest gebeurden op basis van nacalculatie.

1.3.2. De nieuwe regeling

De nieuwe overeenkomsten zijn duidelijk een verbetering. Nu is er afgesproken om niet langer samen te werken op nacalculatie, maar op basis van voorcalculatie. Op voorhand wordt er een goede raming gemaakt van het aantal schepen dat in de diverse opbrengstgebieden bediend zou worden. Door de kosten te delen door het aantal reizen, krijgt men een eenheidsprijs per reis. Op basis daarvan kan men uitmaken of het tarief van het jaar voordien te hoog of te laag was. Men kan achteraf echter geen rekening meer indienen.

Daarin werd het Nederlandse bruguurtarief ingebracht. Het gezamenlijke Nederlandse loodswezen maakt voor de ACM een tariefvoorstel voor de Nederlandse havens. De ACM neemt een tariefbesluit dat onder meer een uurtarief omvat dat ook op de Schelde gehanteerd wordt. Dat is een kostenbesparing geweest.

De nieuwe overeenkomsten bevatten ook een bepaling over de indexering. Heel wat kosten mogen niet meer stijgen dan de index. Er is wel een lijst van kosten die wel boven de index kunnen stijgen, maar dat moet duidelijk gemotiveerd worden. Ook dat heeft een kostenbesparing opgeleverd.

Bij het opstellen van de begroting en van het tariefmutatievoorstel worden de opbrengsten gesplitst over de drie gebieden, namelijk de Scheldehavens, de Nederlandse wethavens en de Vlaamse kusthavens. De samenwerkingskosten worden toegerekend aan die drie opbrengstgebieden.

De Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten maken gebruik van elkaars middelen en de gemaakte kosten worden doorgerekend. Op basis daarvan wordt de totale kostprijs voor de Scheldevaart en de eenheidsprijs per reis berekend. De beslissing over het tarief voor het volgende jaar is gebaseerd op dezelfde berekening van het jaar voordien. In 2016 wordt er voor het eerst op die manier gewerkt. Er is nog een inhaalslag nodig. De begroting voor 2016 wordt opnieuw vastgesteld aan de hand van de nieuwe overeenkomst.

1.4. Resultaten Scheldevaart 2009-2015

Hij gaat in op de resultaten van de Scheldevaart in de periode 2009-2015. Zie zijn tabel in bijlage 1. De tekorten van het Vlaamse en van het Nederlandse loodswezen staan in twee verschillende kolommen aangegeven. Voor de compensaties heeft hij alleen informatie van het Nederlandse loodswezen. Voor

de eerste drie jaar van die periode heeft het Nederlandse loodswezen, naar aanleiding van een arbitrale uitspraak, uiteindelijk twee derden van het totale bedrag ontvangen. Voor de jaren 2012 en 2013 werd er, na een traject van verzoening, afgesproken om op dezelfde manier af te rekenen als voor de jaren 2009 tot 2011. Het zal dus ook gaan om twee derden van het totale bedrag.

Voor de jaren 2014 en 2015 is er een herberekening gebeurd op basis van de afspraken van de nieuwe overeenkomst.

2. Uiteenzetting door Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK

Jacques D'Havé zal niet ingaan op de geschiedenis van het Vlaamse loodswezen omdat die een parallel verloop heeft gekend als het Nederlandse loodswezen.

2.1. Verdeling loodsprestaties

Vlaanderen heeft wel meer loodsen op de Schelde. De loodsprestaties voor de scheepvaart naar de Vlaamse Scheldehavens Gent en Antwerpen zijn verdragsrechtelijk verankerd in het Scheldereglement: 72,5 percent Vlaamse loodsdiensten en 27,5 percent Nederlandse. Voor de inkomsten geldt dezelfde verdeling.

De scheepvaart naar de Vlaamse kusthavens wordt volledig bediend door de Vlaamse loodsdiensten. Zeebrugge en Oostende zijn de belangrijkste kusthavens. In Nieuwpoort gaat het om een paar schepen per jaar. De scheepvaart naar de Nederlandse Scheldehavens wordt voor 100 percent gedaan door de Nederlandse loodsdienst.

2.2. Vaststelling loodsgeldtarieven Scheldevaart

In de verdragsrechtelijke regeling tot en met 2008 waren de tarieven voor Rotterdam en voor de Scheldevaart aan elkaar gekoppeld. De tarieven werden vastgesteld door de ter zake bevoegde Vlaamse en Nederlandse minister.

Vanaf 2009 zijn de tarieven Rotterdam/Scheldevaart ontkoppeld en worden de tarieven van de Scheldevaart alleen door de Vlaamse minister vastgelegd.

2.3. Operationele samenwerking

De Nederlandse loodsdienst is verantwoordelijk voor de loodskruispost Steenbank, de noordelijke aanlooproute naar de Scheldehavens. De Vlaamse loodsdienst is verantwoordelijk voor de loodskruispost Wandelaar, de westelijke aanlooproute.

Er is een gezamenlijke rededienst voor de loodswissel op Vlissingen. Nederland zet daar één redeboot in en Vlaanderen twee. Dat komt ongeveer overeen met de verdeelsleutel 72,5 en 27,5 percent.

Door het gezamenlijke LIS hebben de beide loodsdiensten een zicht op elkaars operaties. Die samenwerking verloopt al veel jaren uitstekend en leidt tot efficiëntievoordelen.

2.4. Overeenkomsten 2008

In 2008 werden er twee overeenkomsten afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en het Nederlandse loodswezen: een samenwerkingsovereenkomst en een tarifieringsovereenkomst.

De samenwerkingsovereenkomst moet de samenwerking tussen beide loodsdiensten bevorderen. Ze moet ook een regeling bevatten voor de onderlinge verrekening van de samenwerkingskosten van de Scheldevaart.

De tarifieringsovereenkomst legt afspraken vast over het bepalen van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart. Ze bevat ook het principe van de kostendeekkende tarieven.

Vanaf 1 januari 2009 is alleen de Vlaamse minister bevoegd voor de vaststelling van de tarieven. Daarom waren er ten aanzien van het Nederlandse loodswezen garanties vereist over de prijszetting.

2.5. Dispuut over de overeenkomsten

Er is een dispuut geweest over de overeenkomsten. In 2009 en de daaropvolgende jaren waren er geen kostendeekkende tarieven en dat heeft geleid tot verliezen voor het Nederlandse en het Vlaamse loodswezen. Dat had vooral te maken met de crisissituatie vanaf 2009.

Het Nederlandse loodswezen claimde bij het Vlaamse Gewest een compensatie voor het verlies. Het Vlaamse Gewest oordeelde dat er hiervoor geen grond te vinden was in de overeenkomsten.

Dan werd er een arbitrageprocedure opgestart. Het arbitragecollege oordeelde in september 2013 dat het Vlaamse Gewest twee derde van het verlies van het Nederlandse loodswezen diende te compenseren voor de jaren 2009 tot en met 2011. Voor 2012 en 2013 werd er een dadingsovereenkomst afgesloten waarbij het Vlaamse Gewest eveneens twee derden van de verliezen van het Nederlandse loodswezen compenseert.

2.6. Nieuwe samenwerkingsovereenkomst

Op 24 december 2015 werd er een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend, ter vervanging van de vorige samenwerkings- en tarifieringsovereenkomst.

Die samenwerkingsovereenkomst, die toepassing vindt vanaf 2016, voert kostenmatigende principes in. Men schakelt over van een systeem van nacalculatie naar een systeem van voorcalculatie.

Bij nacalculatie worden de kosten, de inkomsten en het te compenseren verlies bepaald na afloop van een bepaald jaar. Bij voorcalculatie wordt er, op basis van een raming van het aantal te loodsen scheepsreizen, door een onafhankelijke deskundige, een raming opgemaakt van de voor dat jaar te verwachten inkomsten en samenwerkingskosten. De raming van de samenwerkingskosten wordt door een onafhankelijke auditor nagekeken en gevalideerd. Daaruit leiden de loodsdiensten af welke stijging van de loodsgelden er nodig is om de kosten te dekken. Op basis daarvan worden de loodsgeldtarieven bepaald.

2.7. Vaststelling loodsgeldtarieven

De Vlaamse minister bepaalt naar eigen inzicht de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart, mede op basis van een benchmark van de loodsgeldtarieven in de belangrijkste concurrerende havens in de Hamburg-Le Havrange.

Indien de minister de tarieven lager vaststelt dan door de loodsdiensten is begroot om de kosten te dekken, moet het Vlaamse Gewest het hierdoor veroorzaakte te verwachten tekort bijpassen.

2.8. Kostenmatigende principes

De volgende kostenmatigende principes zijn in de overeenkomst opgenomen. De loodsdiensten moeten elk jaar onderzoeken welke besparingen er mogelijk zijn en ze moeten hierover rapporteren aan de minister. De samenwerkingskosten mogen in principe niet meer stijgen dan de verwachte Belgische consumptieprijs-index, met uitzondering van een aantal welomschreven kostenposten.

De verhouding tussen de geraamde Vlaamse samenwerkingskosten en de Nederlandse moet, behoudens verantwoording, de verhouding inzake de verdeling van de loodsprestaties eerbiedigen, met een marge van 2,5 percent.

Bij de vaststelling van de kosten wordt het meer voordelige Nederlandse bruguurtarief gehanteerd.

2.9. Dadingovereenkomst 2014-2015

Voor 2014 en 2015 werd er, tegelijk met de samenwerkingsovereenkomst, een dadingovereenkomst ondertekend op 24 december 2015. De dadingovereenkomst regelt de compensatie van de verliezen van het Nederlands Loodswezen voor 2014 en 2015.

De regeling ligt zoveel mogelijk in de lijn van de principes van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst. Er wordt dan ook gerekend met het Nederlandse bruguurtarief bij de vaststelling van de kosten.

3. Bespreking

Dirk de Kort weet dat 2009 een jaar was van economische crisis. Hij vraagt zich af of er geen ander systeem mogelijk was waarbij bijbetalingen overbodig zouden zijn. Het gaat namelijk over grote bedragen. Het arbitrage dossier betrof de jaren 2009 tot en met 2011. Het ging over een bedrag van ongeveer 12 miljoen euro. Uiteindelijk is er beslist dat er een bedrag van 8.229.667,98 euro betaald zou moeten worden. Op een bepaald moment was het duidelijk dat Vlaanderen zou moeten betalen. Waarom is er dan toch nog een jaar gewacht om de onderhandelingen met het Nederlandse Loodswezen te starten?

Het is hem niet duidelijk waarom er wordt overgeschakeld naar een voorcalculatie. De Inspectie van Financiën merkt op dat dit systeem niet leidt tot energie-efficiëntie. Vanuit welke begrotingspost zullen die betalingen worden gedaan?

Lies Jans is blij dat de samenwerkingsovereenkomst een oplossing biedt voor de toekomst. Ze sluit zich aan bij de vraag van Dirk de Kort waarom het uitwerken van een oplossing zo lang geduurd heeft.

De samenwerkingsovereenkomst bepaalt onder meer dat de loodsdiensten elk jaar moeten onderzoeken welke besparingen er mogelijk zijn en dat ze hierover moeten rapporteren aan de minister. Dat vindt ze positief. Ze vraagt of er over de mogelijke besparingen en efficiëntieverbeteringen al concrete doelstellingen afgesproken zijn en of er al een stappenplan is uitgewerkt. Ze wil ook weten wanneer de eerste rapportering aan de minister zal gebeuren.

Fred Kuipers antwoordt dat er wordt overgestapt op voorcalculatie, precies omdat men op zoek gegaan is naar een ander systeem dat bijbetalingen overbodig kan maken. Hij denkt dat het antwoord van Jacques D'Havé in dezelfde lijn zal liggen.

De Nederlandse loodsen zijn zelfstandige ondernemers. Ze maken kosten om de Scheldevaart te kunnen bedienen. Het tarief wordt berekend op basis van een

overzicht van al die kosten. Eventuele tekorten komen terecht in de gemeenschappelijke exploitatie en worden doorbelast op het winstdeel van de loodsen.

De Vlaamse minister is volledig vrij om het tarief vast te stellen. In 2009 heeft de minister beslist tot de invoering van een crisistarief, om de scheepvaart te stimuleren. Die maatregel viel ten laste van de Nederlandse loodsen. Bijgevolg is er achteraf een verrekening nodig. In de toekomst zou er een voorcalculatie gemaakt worden op basis van een goede prijzenraming en zou er achteraf niet meer gecompenseerd worden.

Hij kan akkoord gaan met de opmerking dat het goed geweest zou zijn als de nieuwe overeenkomsten vroeger tot stand gekomen waren.

Er zijn al afspraken over concrete besparingsdoelstellingen. Er is onderzocht hoe de investeringsafschrijvingen op de vloot beter gespreid kunnen worden. Als men een schip wat langer gebruikt, dan kan het tarief lager gehouden worden.

De invoering van het Nederlandse bruguurtarief betekende een besparing van meer dan 1 miljoen euro. De meest ideale situatie zou zijn dat alle loodsen op de Schelde op een grote beurtrol stonden en overal heen voeren. Dan zouden er ook minder loodsen nodig zijn. Hij denkt echter dat dit niet onmiddellijk realiseerbaar is.

Jacques D'Havé erkent dat de uitwerking van de samenwerkingsovereenkomst te veel tijd in beslag genomen heeft. Daarom is het tekort ook zo groot geworden. Dat heeft te maken met de juridische procedures die aangespannen werden na de uitspraak van de arbitragecommissie.

Bij de introductie van de nieuwe beloodsingsvloot in 2009, de SWATH-vloot, heeft de Vlaamse Regering beslist om de loodsgelden gedurende vier jaar met 3 percent op te trekken. Dat besluit is echter nooit uitgevoerd. Sinds 2009 werden de loodsgelden nooit geïndexeerd. De loodsgelden voor Hamburg liggen 30 percent hoger dan die voor Antwerpen. Beide havens zijn nochtans perfect vergelijkbaar, op ongeveer dezelfde afstand landinwaarts, en ook met een loodswissel op de rivier. In 2009 bedroeg het verschil slechts 5 tot 7 percent.

De beide loodsdiensten maken wel degelijk afspraken voor kostenbesparing. De prijs die door Wandelaar Invest betaald wordt voor het bareboat charter van de SWATH's kon, na moeilijke onderhandelingen, verlaagd worden. Nu zijn er onderhandelingen aan de gang met de vakbonden over het verhogen van de efficiëntie van de loodsen. Ongetwijfeld zullen ook de loodsgeldtarieven moeten worden aangepast.

Dirk de Kort denkt dat het Nederlandse loodswezen goed gestructureerd is. Misschien kan Vlaanderen zich daardoor laten inspireren.

Hij heeft gelezen dat de Vlaamse havencommissaris in de toekomst advies zal geven over de loodstarieven. Zal die rol decretaal vastgelegd worden?

Jacques D'Havé antwoordt dat de havencommissaris nog maar pas een adviserende rol heeft gekregen. Hij is zich aan het inwerken in dit dossier.

Dirk de Kort vult aan dat ook de Inspectie van Financiën heeft opgemerkt dat de rol van de havencommissaris nergens is vastgelegd. Omdat het gaat over belangrijke uitgaven, gaat hij ervan uit dat de rol van de havencommissaris duidelijk omschreven zal worden, hetzij in een samenwerkingsovereenkomst, hetzij decretaal. Indien nodig zal het Vlaams Parlement op dat vlak een initiatief nemen. *Jacques D'Havé* noteert dat. Hij zal het melden aan de minister.

Commissievoorzitter *Lies Jans* kondigt aan dat de Vlaamse havencommissaris op 3 maart 2016 naar de commissie komt. De commissieleden zullen dat onderwerp met hem kunnen bespreken.

Lies JANS,
voorzitter

Björn RZOSKA,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ACM	Autoriteit Consument en Markt
bv	besloten vennootschap
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
LIS	loodseninformatiesysteem
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
SWATH	Small Waterplane Area Twin Hull