

# 1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2594 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

**Uw kenmerk**

30913-9/2010D12707

**Bijlage(n)**

-

Datum 31 maart 2010  
Onderwerp Commissievragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen.

1. Deelt u de mening dat deze tussenevaluatie van belang is voor de beslissing om wel of niet marktwerking in te voeren? Waarom heeft u ervoor gekozen om een beperkt evaluatierapport op te stellen? In welk opzicht is het evaluatierapport beperkt?

1. Ja. In de evaluatie is aandacht besteed aan de invoering van marktwerking. Zo is de optie invoering marktwerking meegenomen in de scenario analyse en is het draagvlak onderzocht. In mijn brief heb ik u daarover informatie verstrekt in onder andere de paragraaf 'bevindingen inzicht in het toekomstig beleid'.

Tijdens de behandeling van de Wet markttoezicht registerloodsen in uw Kamer heb ik toegezegd in 2009 een evaluatie uit te voeren en deze op uw verzoek te beperken tot een aantal parameters. Conform de motie Hendrikx, aangenomen door de Eerste Kamer, is de evaluatie uitgebreid met een scenario analyse om inzicht te geven in het toekomstig beleid ten aanzien van het loodswezen op het punt van marktwerking.

De gebruikte parameters in de evaluatie zijn:

- De aflossing van de prepensioenen.
- Het langer doorwerken na het 55<sup>e</sup> levensjaar.
- De ontwikkeling van het salarisniveau.
- De kosten van eventueel gevoerde juridische procedures.
- De daadwerkelijk administratieve lasten.
- De ontwikkeling in de tarieven.

2. Bent u bereid een actieplan op te stellen naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie? Zo ja, wanneer zou de Kamer dit actieplan tegemoet kunnen zien?

**Datum**

2. In mijn brief heb ik een aantal acties opgenomen die in 2010 uitgevoerd zullen worden. Deze betreffen:

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

- Organiseren van overleg door Verkeer en Waterstaat met de sector en het Loodswezen resulterend in een advies over de verdere afbouw van de kruisfinanciering in loodsgelden en ter voorbereiding van de besluitvorming begin 2011 over het al dan niet invoeren van marktwerking.
- Het leveren van een extra inspanning, resulterend in een plan van aanpak, door het Loodswezen met de Rijkshavenmeesters en afgestemd met de sector op de onderwerpen: innovatie en differentiatie in de dienstverlening en loodsplichtflexibilisering.
- Organiseren van overleg door Verkeer en Waterstaat met de NMa en het Loodswezen over de mogelijkheden voor het terugdringen van administratieve lasten.
- Organiseren van overleg door Verkeer en Waterstaat met de NMa en het Loodswezen over mogelijke aanpassing van de behandelingstermijnen en de ramingsgrondslag van het jaarlijkse voorstel voor de loodsgeldtarieven.

3. Deelt u de mening dat de huidige situatie met betrekking tot het Loodswezen op alle punten positief uit de evaluatie komt? Waarom geeft u aan dat u op dit moment geen duidelijkheid wilt verschaffen over het afzien van marktwerking?

3. Ten aanzien van vijf van de zes parameters valt in de huidige situatie, waarbij het Loodswezen onder toezicht staat van de NMa, een positieve ontwikkeling te constateren. Dat geldt niet voor de administratieve lasten. Ondanks dat de lasten onder de 1% van de jaaromzet blijven, zijn deze volgens de opgave van het Loodswezen vijf maal hoger dan vooraf berekend.

Het handhaven van de huidige situatie lijkt een serieus alternatief voor marktwerking. De huidige situatie en het optreden van de NMa wordt door alle betrokken partijen positief beoordeeld. Daarnaast is men tevreden over de hoogstaande kwaliteit van de loodsdienstverlening. Ook constateer ik een duidelijk afgenomen draagvlak voor het invoeren van marktwerking.

Wil de huidige situatie een alternatief zijn voor het invoeren van marktwerking dan moet verdere voortgang worden geboekt op het punt van innovatie en differentiatie in de dienstverlening én de loodsplichtflexibilisering. Ik heb het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters gevraagd op deze punten een extra inspanning te leveren in afstemming met de sector. Voorts betreft de ervaring met de huidige situatie slechts twee jaar. Het toezicht van de NMa heeft zich in die tijd nog onvoldoende kunnen bewijzen; ook hier is enige extra tijd gewenst.

Op basis van de resultaten van voornoemde verdere optimalisering van de huidige situatie kan begin 2011 een besluit worden genomen over het al dan niet invoeren van marktwerking.

4. Het Loodswezen heeft in haar reactie<sup>1</sup> op uw brief van 1 februari 2010<sup>2</sup> aangegeven dat zij gezamenlijk met de Rijkshavenmeesters reeds invulling geeft aan de door u opgegeven restpunten, die als onderbouwing worden gebruikt om op dit moment nog geen duidelijkheid te verschaffen over het wel of niet afzien van marktwerking. Was u op de hoogte van de reeds ingezette initiatieven van het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters om invulling te geven aan de door u gebruikte argumenten? Zo ja, waarom heeft u deze initiatieven niet betrokken in uw argumentatie toen u de Kamer informeerde? Zo nee, in hoeverre verandert door deze initiatieven uw standpunt omtrent het geven van uitsluitel aangaande de duidelijkheid over het wel of niet invoeren van marktwerking?

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

4. Ja. De punten, innovatie en differentiatie in de loodsdienstverlening en loodsplichtflexibilisering, maken onderdeel uit van de in 2009 door het Loodswezen en Rijkshavenmeesters geformuleerde visie. De visie gaat over de toekomst van het loodsen van zeeschepen. Ik heb het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters in 2009 gevraagd deze visie op te stellen.

De visie van het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters maakt onderdeel uit van de tussentijdse evaluatie en is als bijlage toegevoegd aan mijn brief aan uw Kamer. De visie formuleert op bovenstaande onderwerpen voorstellen die echter nog moeten worden ingevuld. Ik heb het Loodswezen gevraagd dit te doen met de Rijkshavenmeesters en in afstemming met de sector. De geboekte voortgang is vervolgens begin 2011 van belang ten behoeve van de besluitvorming over het al dan niet invoeren van marktwerking.

5. Deelt u de veronderstelling dat het op korte termijn verschaffen van duidelijkheid over het toekomstscenario, in het geval van het afzien van marktwerking direct leidt tot een vereenvoudiging en dus lastenverlichting voor alle betalende gebruikers in een financieel zwaar getroffen scheepvaartsector? Zo nee, waarom niet?

5. Nee. In het geval dat wordt afgezien van marktwerking treedt er geen vereenvoudiging op resulterend in een lastenverlichting voor de gebruikers. Voor de gebruiker verandert er feitelijk niets. De huidige situatie waarin het Loodswezen onder toezicht staat van de NMa blijft gehandhaafd.

6. Klopt het dat banken geen krediet willen verschaffen voor de aanschaf van nieuwe loodsschepen zolang er geen duidelijkheid bestaat over al of niet marktwerking in 2019?

6. Ik heb geen informatie over de kredietverschaffing door de banken. Uiteraard is het voor investeringsbeslissingen van de loodsen belangrijk dat er duidelijkheid komt over de situatie na 2019. De loodsen dragen namelijk individueel bij aan de investering in nieuwe loodsschepen. Mede daarom wil ik zo snel mogelijk de gevraagde duidelijkheid bieden. Zoals toegezegd in mijn brief aan uw Kamer kan dat begin 2011. Overigens is het zo dat in het geval marktwerking wordt ingevoerd, garanties kunnen worden ingebouwd voor reeds gepleegde investeringen door het Loodswezen.

---

<sup>1</sup> 19 februari 2010, kenmerk NLC/EvD/CvdB/3094

<sup>2</sup> Kenmerk VenW/DGLM-2010/10

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

7. Het Loodswezen geeft aan dat zij op korte termijn een beslissing moet nemen over een investering in innovatieve beloodsingsmiddelen ter vervanging van de huidige, meer dan dertig jaar oude loodsvaartuigen met een lange afschrijvingstermijn. Deze termijn ligt ver voorbij de huidige einddatum (2019) van de overgangstermijn om eventueel te komen tot marktwerking. Bent u bereid om de noodzakelijke duidelijkheid nu te verschaffen, met het oog op de (externe) financiering van de innovaties?

7. Zie antwoord vraag 6.

8. Bevat het geldende stelsel de gewenste stimulansen om innovatie, zoals op het gebied van Loodsen Op Afstand, aan te wakkeren? Zo ja, welke? Zo nee, welke stimulansen zijn noodzakelijk om op het gebied van innovatie vooruitgang te boeken?

8. De NMa beoordeelt in het huidige stelsel de efficiëntie van het Loodswezen. Daarvan gaat een indirecte prikkel uit richting het Loodswezen om met behulp van innovaties efficiënter te werken. Om een meer structurele prikkel in de huidige situatie in te bouwen, heb ik het Loodswezen gevraagd om met de Rijkshavenmeesters een plan van aanpak te formuleren om de innovatie en differentiatie in de dienstverlening te bevorderen. Het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters zijn inmiddels bezig met het opzetten van een innovatieprogramma en betrekken hier ook de sector bij. Van mijn kant wil ik met de komende wijziging van de Scheepvaartverkeerswet een 'experimenteer' artikel opnemen, zodat innovatieve ontwikkelingen in de praktijk kunnen worden getest en -indien de alternatieven binnen de veiligheidsrandvoorwaarden blijven- geïmplementeerd.

9. Bent u van mening dat het huidige systeem de best denkbare prikkels bevat om loodsen te stimuleren tot een doelmatige bedrijfsvoering, zodat de tarievenstijging enigszins beperkt zou kunnen worden?

9. Indien er voldoende aanbieders zijn en dus voldoende keuzemogelijkheden voor de scheepvaart voor alternatieve loodsdienstverleners, dan zal dit naar verwachting de beste prikkels opleveren tot een doelmatige bedrijfsvoering. De markt voor loodsdiensten is echter imperfect en relatief klein. Het is niet op voorhand te bepalen of in alle Nederlandse zeehavens concurrenten zullen ontstaan. Daarnaast dient het veiligheidsniveau en de kwaliteit van de dienstverlening geborgd te blijven. Mede om deze redenen is een overgangstermijn ingevoerd, met toezicht van de NMa als substituut voor concurrentie. Door een inhoudelijke toets op de tarieven en de mogelijkheid van een efficiencykorting, wordt het Loodswezen gedwongen de kosten goed te beoordelen. Zo heeft de NMa vorig jaar een efficiëntie-korting toegepast op de door de loodsen voorgestelde tarieven. Hierdoor bleef het tarief ten opzichte van het voorgaande jaar gelijk of daalde het zelfs (voor Rotterdam/Rijnmond en de Scheldemonden).

10. In diverse rapportages<sup>3</sup> wordt als belangrijke conclusie getrokken dat handhaving van het huidige systeem de beste oplossing is in het veiligheidsdossier. Onderschrijft u deze belangrijkste conclusie uit deze rapportages en kunt u uw standpunt onderbouwen?

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGLM-2010/691

10. Uit de scenario analyse blijkt de veiligheid en vlotheid het best te zijn geborgd bij handhaving van de huidige situatie waarbij het Loodswezen onder toezicht van de NMa staat. Volgens die analyse levert het handhaven van de huidige situatie de beste prijs kwaliteit verhouding op. Dit betrof echter een analyse op hoofdlijnen waarvan ik de conclusies pas definitief kan onderschrijven op het moment dat ik meer zekerheid heb of de huidige situatie een alternatief kan zijn voor marktwerking. Hierbij betrek ik ook de borging van de publieke belangen.

11. Wat is uw mening over de grote tariefstijgingen voor 2010?

11. In 2010 is er geen sprake van stijgingen in de loodsgeldtarieven. In Rotterdam/Rijnmond en de Scheldemonden dalen de loodsgeldtarieven in 2010 met circa 2,5% ten opzicht van 2009. In de andere zeehavens blijven de tarieven in 2010 gelijk ten opzicht van 2009.

12. Wat is uw reactie op de suggestie om te komen tot één landelijk uniforme tariefstructuur?

12. Momenteel is er sprake van een uniforme tariefstructuur met landelijk geldende uurtarieven, echter de bijkomende kosten voor het beloodsen en de overhead zijn in iedere regio anders, mede vanwege verschillen in de regionale schaalgrootte. Hierdoor zijn de tarieven per loodsreis per regio verschillend.

13. Bent u ermee bekend dat schepen met bestemming Eemshaven en Delfzijl verplicht dienen te worden geloodst? Deelt u de mening dat deze verplichting alleen zou moeten gelden voor schepen die de Eems zullen gaan bevaren? Ziet u mogelijkheden om de schepen met Eemshaven en Delfzijl als eindbestemming te vrijwaren van deze wellicht onnodig belastende plicht?

13. Ja. Alle zeeschepen met een bestemming naar of vertrekkend vanuit Nederlandse zeehavens zijn in beginsel loodsplichtig zover het loodsplichtig vaarwater strekt. Dit is vastgelegd in de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet. De zeeschepen varende op de Eems van en naar de Eemshaven en de zeehaven van Delfzijl vormen hierop geen uitzondering.

De vraag over mogelijkheden tot vrijwaring kan ik eveneens bevestigend beantwoorden. Zeeschepen op de Westereems korter dan 155 meter zijn vrijgesteld van de loodsplicht. In de nadering van de Eemshaven en de zeehaven van Delfzijl ligt de grens op 95 meter. Daarnaast zijn er twee mogelijkheden om zonder loods te varen. Op basis van een ontheffing tot een bepaalde lengtegrens of op basis van een verklaring waarbij de lengtegrens vervalft. In de praktijk wordt hier zeer weinig gebruik van gemaakt.

---

<sup>3</sup> Ernst&Young, PWC en het visiedocument Rijkshavenmeesters-Loodsen (Kamerstuknummer 30913-9)

14. Wat is uw reactie op de suggesties van de verschillende betrokken partijen om nader samen te werken met Duitse loodsen op de Eems, om de loodsplicht te flexibiliseren, om de lengtegrens te verruimen in verschillende havens, en om verder onderzoek naar moderne technologie te doen, en om te investeren in andere innovatieve beloodsingsmiddelen? Heeft u, of de sector al enkele van deze voorgestelde maatregelen in gang gezet? Zo ja, gaat u deze maatregelen continueren?

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

14. Ik juich de samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse loodsen toe. Het is echter een proces dat pas op de langere termijn zijn vruchten gaat afwerpen. Na bespreking met de Duitse transportminister in 2007 is gezamenlijk onderzocht op welke wijze de samenwerking vorm zou kunnen worden gegeven en wat dit zou opleveren. Uit het onderzoek blijkt dat alleen indien de beide organisaties vergaand gaan samenwerken er substantiële voordelen in termen van kostenreducties zijn te realiseren voor Nederland. Een dergelijke vergaande samenwerking vereist echter aanpassing van de respectievelijke nationale wetgeving. Hiertoe is de Duitse overheid op korte termijn niet bereid. Ik heb niettemin de afspraak gemaakt dat de Nederlandse loodsen gebruik mogen maken van het Duitse reservematerieel zodra het nieuwe Duitse beloodsingsstelsel operationeel is. Naar verwachting is dat in 2011. Uiteraard is onze inzet op dit dossier in de relatie met Duitsland verdere voortgang te boeken. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met de loodsen en de partners in de Eemskommissie.

Over innovatie en differentiatie in de dienstverlening en loodsplichtflexibilisering wordt in 2010 door het Loodswezen met de Rijkshavenmeesters en in afstemming met de sector, een plan van aanpak gemaakt. Het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters zijn hier al mee bezig in de vorm van een innovatieprogramma. In de Nationale Havenraad vindt de afstemming met de sector plaats.

15. Deelt u de opvatting dat een verdere integratie met de Vlaamse en Duitse loodsorganisaties wenselijk is? Zo ja, welke perspectieven ziet u op dit gebied en welke concrete stappen wenst u nog te nemen?

15. Ik streef naar de optimalisatie van de samenwerking op de Westerschelde, waar het Nederlandse Loodswezen het verdragsrechtelijke vastgelegde aandeel van 27,5% van de vaart op de Vlaamse Scheldehavens uitvoert. Het recentelijk geïmplementeerde verdrag over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer geeft hier nog betere invulling aan dan in het verleden. Ten aanzien van de samenwerking met Duitsland verwijs ik naar het antwoord op vraag 14.

16. Wat is uw reactie op de oproep van de Europese Commissie dat een uniform beleid moet ontstaan met betrekking tot de toewijzing van ontheffingen van de loodsplicht?

16. De oproep van de Europese Commissie is ingegeven vanuit de wens de short sea shipping te stimuleren; een doel dat ik onderschrijf. Short sea shipping is gebaat bij een meer ruimhartige toewijzing van ontheffingen van de loodsplicht. Ik ben daarom voorstander van meer uniformiteit op dit punt. In de praktijk zal uit veiligheidsoverwegingen echter altijd een zekere mate van differentiatie nodig zijn om rekening te houden met uiteenlopende regionale nautische omstandigheden in de zeehavens. Bovendien verschilt de wijze waarop de

veiligheid wordt ervaren, wettelijk geborgd en gehandhaafd wordt, in ieder land. Dit vertaalt zich in de uiteenlopende wijze waarop de loodsplicht is vormgegeven.

**Datum**

17. U schrijft in uw brief aan de Kamer d.d. 1 februari 2010 (Kamerstuknummer 30913-9) dat de kosten van het toezichtsmodel aan de kant van het Loodswezen (1,4 miljoen per jaar) bijna een factor vijf hoger ligt dan verwacht. Kunt u aangeven welke kosten er werden verwacht aan de kant van de toezichthouder en wat de werkelijke kosten van het toezicht op het Loodswezen zijn?

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

Accountantsbureau Ernst & Young stelt dat zij niet overtuigd is van de noodzaak van de hoge kosten, en dat er wellicht onnodig voor dure systemen is gekozen. Wat is uw opvatting hierover?

17. Voor het toezicht door de NMa is in de Memorie van Toelichting bij de Loodsenwet 1fte, 100.000 Euro voor specifiek onderzoek en 100.000 Euro voor het ontwikkelen van een reguleringsmethode voorzien. In totaal komt dit neer op ongeveer 300.000 Euro. De werkelijke kosten waren in 2008 en 2009 jaarlijks circa 350.000 Euro. In de Memorie van Toelichting was sprake van een onderschatting van de inspanning die in de eerste reguleringsjaren moet worden geleverd om een reguleringsmethode vast te stellen, de tarievenbesluiten met bijbehorend onderzoek uit te voeren en juridische procedures over beide te begeleiden. De verwachting is dat de kosten in de komende jaren kunnen verminderen naarmate het toezicht door de NMa verder wordt ingevuld.

Het is moeilijk een objectief oordeel te vellen over de opgave van het Loodswezen ten aanzien van de administratieve lasten als gevolg van de Wet markttoezicht registerloodsen. Feit is dat de lasten onder de 1% van de omzet blijven. Zowel het Loodswezen als de NMa hebben aangegeven mogelijkheden te zien om de lasten terug te dringen. Die mogelijkheden ga ik in 2010 met het Loodswezen en de NMa in kaart brengen.

18. Wat is de consequentie van het feit dat geen accountantscontrole is uitgevoerd op de aangeleverde salarisgegevens?

18. Dat betekent dat de aangeleverde gegevens niet zijn geverifieerd. De verantwoordelijkheid voor de juistheid van de aangeleverde gegevens berust in dat geval bij de verstrekker van de gegevens, het Loodswezen.

19. Wat is uw oordeel ten aanzien van de constatering dat de opbrengsten meer zijn gestegen dan de kosten? Deelt u de mening dat de kosten in het algemeen hoog zijn uitgevallen?

19. Het klopt dat de omzet in de periode 2003 t/m 2008 harder is gestegen dan de kosten. Die efficiencywinst is echter niet naar de markt teruggesluisd, maar heeft geleid tot een hogere vergoeding uit arbeid voor de loodsen. De NMa heeft voor het jaar 2010 besloten een efficiencykorting van 4,1% op te leggen. Hieruit kan worden afgeleid dat het kostenniveau in het tariefvoorstel van het Loodswezen door de NMa als te hoog is beoordeeld.

20. Welke oplossingsrichting ziet u inzake de aflossing van de prepensioenen?

20. De Wet markttoezicht registerloodsen stelt dat de aflossing voor 1 januari 2019 moet zijn gerealiseerd. De NMa houdt hier toezicht op. Uit de tussentijdse evaluatie blijkt dat goede vorderingen zijn gemaakt.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

21. Welke gevolgen verwacht u dat de afbouw van de kruissubsidie tussen de diverse Nederlandse havens zal hebben op de positie van met name de Noordelijke havens? Hoe staat u tegenover het idee van het Loodswezen om te komen tot één landelijk uniforme tariefstructuur, waarbij de veiligheid in alle Nederlandse havens geen onderdeel zal vormen van concurrentievoordelen of -nadelen? Deelt u de opvatting dat de kosten van het maximaliseren van de veiligheid voor schepen en de omgeving niet per locatie of haven mogen verschillen?

21. Het gevolg van de afbouw van de kruissubsidies betekent dat de loodskosten in de Noordelijke havens zullen stijgen tot een vergelijkbaar gemiddelde als in Rotterdam. De vaart op de havens van Harlingen en Delfzijl is in belangrijke mate industriebonden. De daar aan- en afgevoerde goederen zijn voor een belangrijk deel niet bestemd voor doorvoer naar een achterland. De Eemshaven ontwikkelt zich tot een energiehaven die de vraag naar goederenvervoer over zee (kolen en gas) doet stijgen. Een landelijk tarief doet de kruissubsidies verder toenemen hetgeen in strijd is met de uitgangspunten van de Wet.

In algemene zin zijn de inzet, en dus ook de kosten, van alle verkeersmanagementinstrumenten afhankelijk van regionale omstandigheden. Mijn streven is er op gericht om per regio te komen tot een optimale mix van verkeersmanagementinstrumenten. Hierdoor kunnen derhalve de kosten daarvoor per haven(gebied) onderling verschillen. Bij de loodsgeldtarieven is er reeds enige harmonisatie door de uniforme tariefstructuur met landelijk geldende uurtarieven.

Afbouw van de kruissubsidie betekent dat er in de toekomst sprake zal zijn van minder goedkope loodsdienstverlening in de Noordelijke havens. Naar verwachting zal de bedrijvigheid op peil blijven en de industrie in die havens niet opeens zal vertrekken. De in aanmerking komende ketenkosten, met daarin de totale havenaanloopkosten hebben een grotere invloed op de keuze voor een bepaalde haven, dan de loodskosten alleen. Daarnaast spelen bij die afweging andere concurrentiebepalende factoren als bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de haven ook een belangrijke rol.

Daarnaast biedt verdergaande loodsplichtflexibilisering en samenwerking met Duitsland mogelijkheden tot kostenreductie in de toekomst.

22. Kunt u zo gedetailleerd mogelijk aangeven welke effecten de afbouw van de kruisfinanciering en de verwachte hogere loodsgeldtarieven zullen hebben op de bedrijvigheid in de verschillende Nederlandse havens?

22. Zie antwoord op vraag 21.

23. Hoe is het overleg binnen de sector vormgegeven om te bezien of Rotterdam/Rijnmond via kruisfinanciering de verlieslatende regio's wil blijven compenseren? Bent u daarbij betrokken? Zo ja, op welke wijze?

23. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een werkgroep loodstarieven ingesteld. De werkgroep staat onder onafhankelijk voorzitterschap en gaat mij adviseren over de verdere afbouw van de kruisfinanciering in loodsgelden tussen de zeehavengebieden en dient ter voorbereiding van de besluitvorming begin 2011 over het al dan niet invoeren van marktwerking in de loodsdienstverlening.



De partijen verenigd in de Nationale Havenraad nemen zitting in de werkgroep. Mijn ministerie en het Loodswezen nemen ook deel.

**Datum**

24. De Regionale Commissie Noordelijke Zeehavens geeft aan dat in 2005 door uw voorganger is aangegeven dat de Noordelijke zeehavens gecompenseerd moeten worden ten aanzien van de tariefontwikkeling. Wat heeft uw voorganger hier precies over gezegd? Hoe zag uw voorganger deze compensatie voor zich? Wat is uw standpunt ten aanzien van deze compenserende maatregelen?

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

24. Door mijn voorganger is toegezegd dat zal worden bezien op welke wijze de loodsplicht binnen de veiligheidskaders maximaal kan worden geflexibiliseerd. Deze flexibilisering van de loodsplicht wil ik nog verder uitbouwen, omdat dit één van de mitigerende maatregelen is om de loodskosten voor het Noorden zo laag mogelijk te houden. Een tweede maatregel om kostenreducties door te kunnen voeren is de samenwerking met Duitsland. Met de Duitse overheid is een proces van samenwerking gestart, juist omdat ook Duitsland schaalvergroting en kostenreducties nastreeft.

25. Voelt u, eveneens als de diverse actoren, weerstand bij een verdere afbouw van de kruissubsidies? Wat is uw mening over de gevolgen die een verdere afbouw zou hebben op de kleinere havens?

25. Zie antwoorden op vragen 21 en 24. Aanvullend wil ik aangeven dat indien sociaal economische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven er kan worden ingegrepen in de afbouw van de kruisfinanciering. In 2009 heb ik dat ook gedaan vanwege de gevolgen van de economische crisis. De loodsgeldtarieven zijn daardoor in de kleinere havens in 2010 niet gestegen ten opzichte van 2009.

26. In hoeverre verhoudt de wens om het toezicht door de NMa nog robuuster te maken zich tot het eventueel terugdringen van de administratieve lasten? Op welke wijze zou u dit kunnen vormgeven?

26. Het robuuster maken van het toezicht leidt niet tot hogere administratieve lasten. De verwachting is dat door het continue verbeteren van het reguleringsproces, waar de NMa thans invulling aan geeft, op termijn leidt tot lagere administratieve lasten. Ik ga in 2010 overleg organiseren met de NMa en het Loodswezen om de mogelijkheden voor het terugdringen van de administratieve lasten in kaart te brengen.

27. Deelt u de mening dat de NMa met haar besluit om de vergoeding voor de beschikbaarheid in het loodsgeldtarief te korten een grensoverschrijdend effect heeft en daarmee België treft? Deelt u de mening dat de NMA daarmee buiten haar bevoegdheid treedt? Zo ja, hoe denkt u in de toekomst te voorkomen dat de NMa op soortgelijke wijze buiten haar bevoegdheden treedt? Hoe kan het zo zijn dat er onvoldoende duidelijkheid bestaat over de grenzen van de wettelijke bevoegdheden die de NMa heeft?

27. Neen, die mening deel ik niet. De Scheldevaart wordt bediend door Vlaamse en Nederlandse loodsen gezamenlijk. Conform de afspraken van het Scheldereglement voert het Nederlandse Loodswezen 27,5% van de Scheldevaart uit. De Scheldevaart maakt geen onderdeel uit van de wettelijk gereguleerde activiteiten van het Loodswezen. Dat betekent onder andere dat de Nederlandse wetgever de tarieven en voorwaarden voor de Scheldevaart niet vaststelt.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGLM-2010/691

De totale kosten van het Loodswezen, inclusief die van de Scheldevaart, hebben invloed op de kosten van de Nederlandse wethavens. Daarom houdt de NMa toezicht op alle kostencomponenten die voor rekening komen van het Nederlands Loodswezen inclusief die van de Scheldevaart, zoals ook verwoord is in de Toelichting op de Wet (paragraaf 4.3).

Het toezicht van de NMa op de Loodsenwet is recent ingevoerd. Het is niet ongebruikelijk dat in de eerste jaren van toezicht verschil van mening bestaat over de uitleg van de regelgeving en de grenzen van de wet. Het is aan de rechter om hier bij verschil van mening uiteindelijk helderheid over te bieden. Van de gang naar de rechter heeft het Loodswezen reeds enkele malen gebruik gemaakt. Op deze wijze wordt verdergaande duidelijkheid gecreëerd over de wettelijke bevoegdheden van de NMa.

28. Kunt u aangeven welke rol de NMa heeft in relatie tot het Nederlandse aandeel in de loodsdienstverlening op de Scheldevaart? Kunt u in uw antwoord tevens ingaan op de technische- en juridische mogelijkheden die de NMa heeft?

28. Zie antwoord op vraag 27. De juridische grondslag ligt in de Wet markttoezicht registerloodsen, waarin is bepaald dat de Raad van de NMa de tarieven in afwijking van het voorstel vaststelt, indien het voorstel in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze. De technische mogelijkheden van de NMa liggen in de sfeer van een grondige beoordeling van het tariefsvoorstel op basis van algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes en zonodig het opleggen van een korting voor de wetschepen.

29. Bent u bereid de NMa-rapportage over de Loodstarieven aan de Kamer te doen toekomen?

29. Het Tarievenbesluit 2010 van de Raad van Bestuur van de NMa staat op de website van de NMa.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings