

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

**2369**

Vragen van de leden **De Rouwe, Atsma** (beiden CDA) en **Snijder-Hazelhoff** (VVD) aan de staatssecretarissen van Economische Zaken en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de *loodsgeldtariefstructuur*. (Ingezonden 26 maart 2009)

1

Bent u bekend met het artikel «Harlinger bedrijven hekelen loodsgeld»?<sup>1</sup>

2

Hoe beoordeelt u deze tariefstijging in vergelijking met bijvoorbeeld de tariefstijging in de Eemshaven?

3

Deelt u de mening dat een essentiële voorziening als de beloodsing van zeeschepen zich vanuit het oogpunt van veiligheid en nationale concurrentiekracht niet leent voor een ongebreidelde marktwerking?

4

Bent u bereid de huidige tariefstructuur, waarbij het principe van landelijke tarieven naar draagkracht vervangen is door een kostenconform regionaal loodsgeldtarief, in samenwerking met ondermeer de NMa aan te passen teneinde te komen tot een systeem waarmee de concurrentiepositie van de kleinere zeehavens niet onevenredig wordt geschaad? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord**

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 16 april 2009)

1

Ja.

2

Een deel van de tariefstijging is het gevolg van het besluit van het kabinet (Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302) om te komen tot een transparante kosten geïënteerde tariefstructuur. De wet Markttoezicht Registerloodsen (Stb. 2007, 559) geeft uitvoering aan het besluit: over een periode tot 2015 wordt de oude tariefstructuur vervangen. De kruisfinanciering binnen het loodswezen, verbonden met de oude tariefstructuur, wordt gedurende deze periode verplicht afgebouwd (Zie MvT Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nr. 3 en Stcrt. 2007, 241). De afbouw leidt tot tariefstijgingen in de havengebieden die van de kruisfinanciering profiteren. De haven van Harlingen profiteert meer van de kruisfinanciering dan de Eemshaven. Als gevolg hiervan zullen de loodstarieven in de haven van Harlingen relatief meer stijgen dan in de Eemshaven. De NMa oefent toezicht uit op de afbouw van de kruisfinanciering en stelt jaarlijks de tarieven vast op basis van een met de regio besproken

tariefsvoorstel van het loodswezen. Voor het eerst in 2008 vindt dit overleg over de tarieven niet landelijk maar regionaal plaats, juist om tegemoet te komen aan de regionale eisen en wensen om te komen tot een optimale prijs-kwaliteit verhouding in de tarieven. Naast de verplichte afbouw kan een deel van de tariefstijging zijn oorsprong vinden in de uitkomst van dit regionaal overleg.

3

Ik richt mij op een verbetering van de marktwerking. Ik wil dat bovenal zorgvuldig doen. Maatregelen ter bevordering van de marktwerking, zullen niet ten koste mogen gaan van de veiligheid van de scheepvaart. Daarom heb ik met de invoering van de wet Markttoezicht Registerloodsen uiteindelijk juist niet gekozen voor concurrentie in het loodsen, maar is een overgangstermijn tot 2019 geïntroduceerd. Tijdens deze overgangstermijn wordt onder toezicht van de NMa de pre-pensioenproblematiek opgelost en wordt de kruisfinanciering afgebouwd. Daarnaast ziet de NMa er op toe dat eventuele efficiencywinsten terugvloeien naar de scheepvaart. Wat er na de overgangstermijn gaat gebeuren is op dit moment nog niet aan te geven. Op verzoek van uw Kamer en de Eerste kamer voer ik thans een tussentijdse evaluatie uit die eind

<sup>1</sup> Leeuwarder Courant, 21 februari 2009.

2009 aan uw Kamer zal worden gezonden.

4

De wet Markttoezicht

Registerloodsen, waarin de invoering van de nieuwe tariefstructuur wordt bepaald, geeft uitdrukking aan een breed gedeelde wens om te komen tot een transparante, kostenconform opererende loodsdienst waarbij de prijs in verhouding staat tot de geleverde prestatie. Aan de invoering ging een jarenlang intensief onderhandeling- en overlegtraject vooraf waarbij alle partijen (havens, gerelateerd bedrijfsleven, reders, loodsen) waren betrokken. Om nu, na iets meer dan één jaar na invoering, wijzigingen te gaan doorvoeren, betekent het openbreken van een zorgvuldig en na jarenlang bereikt resultaat. Dat is zeer onwenselijk. Bovendien is bijzondere aandacht besteed aan de concurrentiepositie van de kleinere zeehavens. Het unaniem in de Havenraad bereikte advies hierover is overgenomen in de regelgeving. De nieuwe tariefstructuur wordt geleidelijk en evenwichtig ingevoerd gedurende een periode tot 2015 onder toezicht van de NMa.