

Vergaderjaar 2011–2012

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 23

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 mei 2012

Met deze brief informeer ik uw Kamer over mijn reactie op het advies (zie bijlage)¹ inzake een nieuwe loodsgeldtariefstructuur. De initiatiefnemers en opstellers van het advies zijn de gebruikers van loodsdiensten in Nederland² en de Nederlandse zeehavenbeheerders³ (vervolg: sector).

In mijn brief van juni 2011 aan uw Kamer had ik het advies aangekondigd en toegezegd uw Kamer vóór eind 2011 te informeren⁴. In december 2011 heb ik uw Kamer op de hoogte gebracht dat de afronding van het advies meer tijd kostte⁵. Desgevraagd heb ik uw Kamer in januari 2012 nader geïnformeerd over het verwachte advies⁶.

Achtergrond

De loodsgeldtariefstructuur verdeelt de kosten van de loodsdienstverlening over de beloodste scheepvaart en vertaalt deze in loodsgeldtarieven. De verdeling onder de huidige loodsgeldtariefstructuur moest worden gewijzigd om marktwerking in de loodsdienstverlening te kunnen invoeren. De daarvoor ingezette afbouw van de kruisfinanciering stuitte echter op toenemende weerstand. Met name in de Noordelijke zeehavens gingen de loodsgeldtarieven fors omhoog. Na het besluit om geen marktwerking in de loodsdienstverlening in te voeren, heb ik in 2010 met de sector afspraken gemaakt om in 2016 tot een nieuwe verdeling te komen. Hierover heb ik uw Kamer in juni 2011 geïnformeerd⁴. De afspraken lieten de huidige loodsgeldtariefstructuur ongemoeid.

Advies

Nadat de hierboven genoemde afspraken met de sector waren gemaakt, heeft de sector het initiatief genomen om de mogelijkheden te verkennen voor een nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Dit heeft geresulteerd in een advies voor een nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Dat het de sector is gelukt hiervoor maximaal draagvlak te vinden mag een prestatie worden genoemd. Belangentegenstellingen stonden substantiële wijzigingen in de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Vertegenwoordigd door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders en de Vereniging van Nederlandse Cargadoors.

³ Havenbedrijf Rotterdam NV, Haven Amsterdam, Zeeland Seaports, Groningen Seaports en Zeehaven Harlingen.

⁴ TK 2010–2011, 30 490, nr. 20.

⁵ TK 2011–2012, 30 490, nr. 21.

⁶ TK 2011–2012, 30 490, nr. 22.

loodsgeldtariefstructuur tot dusver in de weg waardoor de huidige tariefstructuur in essentie nog altijd gelijk is aan die bij de invoering ervan in 1859.

De sector adviseert een nieuwe loodsgeldtariefstructuur op basis van het internationaal gangbare draagkrachtbeginsel als uitgangspunt voor de verdeling van de kosten van de loodsdienstverlening. Op basis van dit beginsel betalen grote schepen een hoger loodsgeldtarief dan kleine schepen. De sector adviseert daarnaast de opname en toepassing van twee nieuwe parameters in de nieuwe loodsgeldtariefstructuur, zodanig dat een vooraf berekende en meer acceptabele verdeling van de kosten van de loodsdienstverlening over de scheepvaart ontstaat.

Reactie

Ik neem het advies van de sector over. Onder de nieuwe loodsgeldtariefstructuur is kruisfinanciering niet langer omstrede maar het inherente gevolg van de keuze voor het draagkrachtbeginsel, ook na 2016. Daarnaast is de opbouw van het loodsgeldtarief onder de nieuwe structuur transparanter en logischer te relateren aan de geleverde loodsprestatie. De nieuwe parameters waarmee de wijze van beloodsing en de afgelegde afstand tot uitdrukking worden gebracht geven hier invulling aan. Bovendien worden de loodsgeldtarieven uniform gemaakt en daarmee onderling vergelijkbaar: één loodstarief voor vergelijkbare loodsprestaties ongeacht in welke zeehavenregio de dienst wordt geleverd. Dit laatste leidt, tenslotte, tot enige reductie van de administratieve lasten bij het loodswezen. In plaats van zes tarieftabellen nu, volstaat onder de nieuwe loodsgeldtariefstructuur één tarieftabel.

Ik ga de relevante regelgeving wijzigen en streef naar inwerkingtreding van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur per 1 januari 2014, conform het advies.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus