

Lijst van vragen – totaal

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?

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?

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?

4

Het Loodswezen heeft in haar reactie¹ op uw brief van 1 februari 2010² 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?

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?

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?

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?

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?

² Kenmerk VenW/DGLM-2010/10.

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?

10

In diverse rapportages¹ 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?

11

Wat is uw mening over de grote tariefstijgingen voor 2010?

12

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

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?

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?

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?

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?

17

U schrijft in uw brief aan de Kamer d.d. 1 februari 2010 (Kamerstuknummer 30 913-9) 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? 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?

18

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

¹ Ernst&Young, PWC en het visiedocument Rijkshavenmeesters-Loodsen (Kamerstuknummer 30 913-9).

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?

20

Welke oplossingsrichting ziet u inzake de aflossing van de prepensioenen?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

29

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