

Vergaderjaar 2004–2005

24 036

Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit

Nr. 318

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2005

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van 7 september 2004 (24 036, nr. 305), is toegezegd een evaluatierapport van het Loodsplichtbesluit 1995 en het besluit Verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet – de flexibilisering van de loodsplicht – jaarlijks aan de Tweede Kamer toe te sturen. Bijgaand treft u dit rapport aan¹. In deze brief ga ik in op de hoofdlijnen van de evaluatie. Tevens maak ik van deze gelegenheid gebruik om kort in te gaan op de ontwikkelingen in de loodsgeldtarieven.

I. Evaluatie Loodsplichtbesluit 1995 en Besluit Verklaringhouders

De tweede evaluatie is aanvullend op de eerste wettelijk verplichte evaluatie over de periode augustus 2002 tot en met juli 2003². Om de evaluatie in het vervolg per kalenderjaar te kunnen uitvoeren, heeft het onderhavige rapport betrekking op de periode van augustus 2003 tot en met december 2004. De evaluatie is methodisch in tweeën gesplitst. In gesprekken met de havenbeheerders van de zeehavengebieden is in meer kwalitatieve zin beoordeeld hoe de gewijzigde besluiten in de praktijk zijn uitgewerkt en welke (veiligheids)effecten geconstateerd konden worden. Uit deze gesprekken is gebleken dat er in deze evaluatieperiode geen aanwijzingen zijn dat het veiligheidsniveau is afgenomen.

Daarnaast is het veiligheidsniveau in meer kwantitatieve zin geëvalueerd en zijn de ongevallenstatistieken van voor en na de wijziging van het Loodsplichtbesluit en Besluit Verklaringhouders geanalyseerd. Tweeënhalf jaar aan ongevallenstatistieken is echter nog onvoldoende³ om goed onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de kwantitatieve effecten op het veiligheidsniveau. Wel kan worden geconstateerd dat de voor vrijstelling of ontheffing in aanmerking komende scheepvaart in de evaluatieperiode niet betrokken is geweest bij scheepsongevallen. Ook in de eerste periode was dit het geval en zodoende kan worden vastgesteld dat de kwantitatieve analyse de kwalitatieve ondersteunt in de constate-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 29 april 2004 (VW04000331).

³ In het algemeen wordt een statistiekreeks van minimaal 5 jaar aangehouden om een verantwoorde statistische analyse te kunnen uitvoeren.

ring dat de flexibilisering van de loodsplicht geen afname van het veiligheidsniveau heeft laten zien.

Alle Rijkshavenmeesters, met uitzondering van de regio Scheldemonden, zijn dan ook van mening dat de huidige regionale loodsplichtgrenzen kunnen worden verruimd. Een dergelijke verruiming van de loodsplichtgrenzen kan echter gevolgen hebben voor de omzetontwikkeling van het Loodswezen. Conform het kabinetsbesluit van 18 juni 2004¹ en de daarop gebaseerde afspraken met het Loodswezen van 2 november 2004, zal voorafgaande aan een eventuele wijziging van het Loodsplichtbesluit onderzoek naar de mogelijke omzetgevolgen voor het Loodswezen worden uitgevoerd. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de omzetgevolgen meevallen, kunnen de verruimde loodsplichtgrenzen vervolgens in overleg met de Rijkshavenmeester én het Loodswezen worden vastgesteld en vastgelegd in een gewijzigd Loodsplichtbesluit.

In de regio Scheldemonden is het ontheffingenbeleid gezamenlijk met Vlaanderen ingevoerd per 1 augustus 2003. In het kader van het beoogde Nederlands/Vlaamse gemeenschappelijk nautisch beheer op de Westerschelde, is besloten eerst na een evaluatieperiode van 2 jaar te bezien of tot verdere flexibilisering van de Loodsplicht kan worden overgegaan. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk nader informeren.

II. Loodsgeldtarieven

In de besluitenlijst van 9 juni 2005 geeft de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat aan ingelicht te willen worden over de stand van zaken van het loodsgeldtarief. Het antwoord op deze vraag laat zich in twee onderdelen splitsen:

1. Het loodsgeldtarief voor 2006

Het Loodswezen is wettelijk verplicht vóór 1 juli van ieder jaar een tariefsvoorstel bij mij in te dienen, vergezeld van een verslag van het overleg tussen het Loodswezen en de sector. Op het moment van schrijven van deze brief ben ik nog in afwachting van dit voorstel en kan ik daar nog niet op reageren. Na ontvangst van het voorstel wordt het getoetst aan de verdragsrechtelijke koppeling van de loodsgeldtarieven tussen de Schelde en de Maas en het algemeen belang. Vervolgens stel ik bij Ministeriële regeling het loodsgeldtarief vast. Dit is een jaarlijks terugkerend proces, maar indien daar aanleiding toe is zal ik u over de vaststelling van de tarieven voor 2006 nader informeren.

2. De ontwikkeling van een nieuwe, kostenconforme loodsgeldtariefstructuur

Op 8 april 2004 heb ik de Nationale Havenraad verzocht advies uit te brengen over een kostenconforme loodsgeldtariefstructuur en de afbouw van de bestaande kruissubsidies. Met de havens wordt sindsdien gesproken over de effecten van de kostenconforme loodsgeldtariefstructuur, zoals deze door DGTL, het Loodswezen en de NMa is ontwikkeld. Vanwege de controversiële aard van deze voorstellen neemt dit meer tijd dan oorspronkelijk gepland, maar naar verwachting zal de Raad in de loop van de maand juli 2005 kunnen adviseren. Na ontvangst van dit advies zal ik u zo spoedig mogelijk informeren over het vervolgproces.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Zie brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juni 2004, Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302.