

Vergaderjaar 2007–2008

30 866

Goedkeuring van het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven (Trb. 2005, 328)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 3 oktober 2007

Op 10 juli 2007 heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat belast met het voorbereidend onderzoek verslag uitgebracht. De regering heeft met belangstelling kennis genomen van de vragen en de opmerkingen van de leden van de commissie. De regering hoopt dat met de onderstaande beantwoording van de vragen en reacties op de opmerkingen de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende is voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie vragen, onder verwijzing naar hetgeen zij ter sprake hebben gebracht bij de openbare behandeling van het wetsvoorstel Wet markttoezicht registerloodsen (Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nrs. 1–3), hoe hoog de loodsgeldtarieven moeten zijn om kostendekkendheid te bereiken voor de Nederlandse, respectievelijk de Belgische, loodsen en hoeveel procent het verschil bedraagt.

In de memorie van toelichting bij evengenoemd wetsvoorstel is op bladzijden 17 tot en met 20 uitgebreid ingegaan op de zogeheten kruisfinanciering binnen het Loodswezen en de bijzondere positie van het aandeel in de opbrengsten van de beloodsing van de Scheldevaart dat aan de Nederlandse loodsen toevalt.

Onderscheid moet worden gemaakt tussen de vaart op de Nederlandse Scheldehavens (voornamelijk Vlissingen en Terneuzen) en de vaart op de Vlaamse havens aan de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen (voornamelijk Antwerpen en Gent). De eerste categorie, de zogeheten wetschepen, worden uitsluitend door Nederlandse loodsen beloofst. Het loodsgeld wordt berekend op grond van een Nederlandse wettelijke regeling. De tweede categorie, de zogeheten Scheldevaart, worden door Vlaamse én Nederlandse loodsen beloofst. Het loodsgeld wordt berekend op grond van een verdrag, het Scheldereglement.

Voor de Nederlandse Scheldehavens is berekend dat het loodsgeldtarief, gerekend in het jaar 2005 23% onder het niveau van kostendekkendheid zit. In de jaren 2006 en 2007 is dit percentage iets gedaald, omdat reeds thans zo veel mogelijk naar kostendekkendheid wordt toegewerkt. Het Nederlands aandeel in de beloodsing van de Scheldevaart bedraagt 27,5%

van de totale opbrengst van beloodsing van de Scheldevaart. Dit aandeel is altijd verlieslatend geweest. Dit verlies wordt uit de overwinst van de Rotterdamse tarieven gefinancierd.

In het op 11 maart 2005 te Den Haag tot stand gekomen derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium is overeengekomen dat afschaffing van de kruisfinanciering en de heffing van kostendekkende tarieven voor de Scheldevaart op 1 januari 2009 moet zijn bereikt. Ter invulling van die afspraak is in de afgelopen jaren het loodsgeldtarief voor de Scheldevaart substantieel verhoogd (2005 1,6%, 2006 3,1%, 2007 2,75%). Dit is steeds doorgezet, ondanks het feit dat als gevolg van de verdragsrechtelijk vastgelegde koppeling de Rotterdamse tarieven mee moesten stijgen. Om kostendekkendheid te bereiken zal het tarief van de beloodsing op de havens van Antwerpen en Gent in totaal tussen de 5% en 10% moeten stijgen¹. Voor de havens van Vlissingen en Terneuzen gaat het in het kader van de afbouw van de Nederlandse kruissubsidies om een gemiddelde stijging van 23%. Een verschil dus van 13% tot 18%. Genoemde percentages zijn inclusief de *tijdelijke* kostencomponent voor de Nederlandse FLO (functioneel leeftijdsontslag) en FLP (functioneel leeftijdspensioen). Op het moment dat deze kostencomponent wegvalt, dus op het moment dat het benodigde kapitaal naar verwachting rond 2015 is opgebouwd, zal het tarief voor de beloodsing op de Nederlandse havens kunnen dalen. Het precieze percentage is op dit moment nog niet bekend, daar dit afhankelijk is van het door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) goed te keuren kostentoe rekeningsmodel dat het Nederlands Loodswezen dient op te stellen². Uitgangspunt is dus dat er tarieven worden gehanteerd die de kosten weerspiegelen. Van belang is dan ook het doel om per 1 januari 2009 – de effectuering van de in het memorandum gemaakte afspraken – een maximaal mogelijke rendementsverbetering van de beide loodsdiensten en een evenwichtige resultaatsverhouding tussen beide loodsdiensten te bereiken. Aldus wordt beoogd om de kosten ten aanzien van de beloodsing van de Scheldevaart te beheersen en dus het beperken van de stijging van de daaraan verbonden loodsgeldtarieven.

Hierbij moet ook worden bedacht dat een vergelijking tussen deze tarieven niet goed mogelijk is. De trajecten naar Antwerpen en Gent zijn veel langer dan de trajecten naar Vlissingen en Terneuzen. Het absolute tarief voor een geloodste scheepsreis naar een Nederlandse Scheldehaven kan daardoor veel lager zijn dan een reis naar een Vlaamse Scheldehaven. Ook bestaan er grote verschillen tussen de tarifiering voor kleine schepen (substantieel te laag ten opzichte van de onderliggende kosten) en grote schepen (substantieel te hoog ten opzichte van de onderliggende kosten). Bij de afbouw van de kruissubsidies tussen de Nederlandse havens is het bedoeling dat ook deze verhoudingen veranderen. Anders dan bij de Scheldevaart loopt de termijn voor de afbouw van de kruisfinanciering tussen de Nederlandse havens tot 2015.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat de gevolgen zijn als de tarieven voor de beloodsing van de Scheldevaart niet kostendekkend zijn voor diensten die door Nederlandse loodsen worden uitgevoerd.

¹ Dit percentage heeft betrekking op het geheel van de tarieven. Van tijd tot tijd kwamen Nederland en Vlaanderen wel overeen voor sommige categorieën schepen te in geringe mate differentiëren tussen de tarieven voor wetschepen en Scheldevaarders uit havenpolitieke overwegingen.

² Zie wetsvoorstel Markttoezicht registerloodsen (K30 913) dat thans in de Eerste Kamer ligt.

In het meergenoemde memorandum van overeenstemming is aangegeven dat de Vlaamse overheid bevoegd is om ten aanzien van de tarieven voor beloodsing van de Scheldevaart ter bevordering van bepaalde trafieken niet kostendekkende loodsgeldtarieven in te voeren en hiervoor financieel tussen te komen, mits dit in volle transparantie en in overeenstemming met de Europese regels gebeurt. De regering gaat er van uit dat een dergelijke tussenkomst voor de Vlaamse overheid een ultimatum remedium zal zijn. Immers, over het uitgangspunt van kostendek-

kende tarieven voor de beloodsing van de Scheldevaart bestaat duidelijke overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen en een tussenkomst is niet in het Vlaams financieel belang. Zou dit ondanks alles toch gebeuren, dan heeft dit tot gevolg dat ook het verlieslatend Nederlands aandeel in de beloodsing van de Scheldevaart wordt afgedekt door de Vlaamse overheid.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe lang de overgangperiode met bandbreedtes heeft gefunctioneerd of zal functioneren.

Het stelsel van bandbreedtes heeft tot op heden niet gefunctioneerd, omdat daarvoor eerst goedkeuring en inwerkingtreding van het onderhavige verdrag is vereist. Het stelsel van bandbreedtes is immers niet in overeenstemming met het nog altijd jaarlijks toegepaste oude verdrag inzake de afkoop van de Scheldetol. De bandbreedtes zijn bedoeld om, rekening houdend met een inwerkingtreding van het verdrag in de loop van het jaar 2006, in de jaren 2007 en 2008 andere verhoudingen in de tarieven tot stand te kunnen brengen. Zo zou de uit havenpolitiek opzicht dringend noodzakelijke daling van de tarieven in Rotterdam kunnen worden bewerkstelligd, een en ander vooruitlopend op de meergenoemde datum van 1 januari 2009. Nu echter spoedige inwerkingtreding van het onderhavige verdrag niet tot de mogelijkheden bleek te behoren, heeft het stelsel van bandbreedtes geen betekenis meer.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over het loslaten van de koppeling van de tarieven van het loodswezen tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Het lijkt deze leden niet gewenst om met het oog op de veiligheid hier concurrentieverhoudingen te stimuleren. Zij vragen de regering om een reactie.

De regering is van oordeel dat de veiligheid van de scheepvaart op de Westerschelde steeds voorop staat bij de verdragsrechtelijke vormgeving van de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen op de Westerschelde. Het eveneens ter goedkeuring voorliggende Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied is daarvan het beste bewijs. Dit leidt tot een belangrijke versterking van de positie van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart die daarmee in staat wordt gesteld een geïntegreerd stelsel van verkeersmanagementinstrumenten op de gehele Schelde in te zetten.

De zorg voor de veiligheid neemt echter niet weg dat het verstandig is om ook zorg te dragen voor een behoorlijke financiering van één van de instrumenten van die veiligheid, het loodsen van zeeschepen. Het onderhavige verdrag levert daaraan een bijdrage. Dit verdrag moet naar het oordeel van de regering op zijn eigen merites worden beoordeeld. De zorg voor de beloodsing van de Scheldevaart blijft een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlandse aangelegenheid.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen