

Vergaderjaar 2009–2010

30 913

Wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de invoering van markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen en een herziening van de loodsgeldtariefstructuur (Wet markttoezicht registerloodsen)

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 februari 2010

Met deze brief over de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen voer ik de toezegging uit aan de Tweede Kamer gedaan tijdens de behandeling van het wetsvoorstel op 29 mei 2007 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 73, blz. 3896–3907). Tevens voer ik de motie Hendrixx¹ uit, aangenomen door de Eerste Kamer op 11 december 2007. De motie bevestigt de toezegging aan de Tweede Kamer en vraagt om inzicht in het toekomstig beleid ten aanzien van het loodswezen.

Aanpak van de tussentijdse evaluatie

Ik heb een extern bureau ingeschakeld voor het uitvoeren van de tussentijdse evaluatie. De sector (de havens, de reders en het havenbedrijfsleven), de rijkshavenmeesters, de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) en het loodswezen hebben daaraan een bijdrage geleverd. Vanwege de samenhang met het nautisch beleid, heb ik, aanvullend, de rijkshavenmeesters en het loodswezen gevraagd hun gezamenlijke visie te maken over de toekomst van het loodsen van zeeschepen. Beide rapporten en het concept van deze brief zijn besproken in de Nationale Havenraad. De rapporten en het advies van de Nationale Havenraad zijn als bijlage opgenomen². Het advies van de Nationale Havenraad ondersteunt de hoofdlijn van deze brief.

De Wet markttoezicht registerloodsen

De Wet markttoezicht registerloodsen (in het vervolg: de wet) is sinds 1 januari 2008 van kracht en schort de beslissing tot het eventueel invoeren van marktwerking in de loodsdienstverlening op tot uiterlijk 1 januari 2019. Met behulp van het marktmechanisme moet een meer optimale verhouding tussen prijs en prestatie worden bewerkstelligd alsmede een meer gedifferentieerd aanbod in de dienstverlening, meer efficiëntie, innovatie en transparantie.

¹ Motie Hendrixx (EK 30 913, E).

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Gedurende de overgangstermijn tot 2019 wordt gewerkt aan het wegnemen van de twee belemmeringen voor het eventueel invoeren van marktwerking veroorzaakt door de prepensioenproblematiek en de verouderde loodsgeldtariefstructuur. Daarnaast stelt de wet de NMa aan als toezichthouder. Alhoewel de wet zich primair richt op het verbeteren van de marktomstandigheden in de loodsdienstverlening geldt onverkort dat maatregelen niet ten koste mogen gaan van de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart.

De prepensioenproblematiek wordt opgelost door het omslagstelsel als financieringsbasis voor de prepensioenregelingen van het loodswezen te vervangen door een kapitaaldeckingsstelsel. De last van de jaarlijkse verplichtingen verbonden met het omslagstelsel zou het loodswezen dusdanig benadelen in vergelijking met eventuele nieuwe aanbieders dat de continuïteit van de dienstverlening en daarmee de veiligheid van de scheepvaart in gevaar zou kunnen komen. Het loodswezen heeft tot uiterlijk 1 januari 2019 de tijd om deze problematiek op te lossen. De NMa houdt daar toezicht op.

De verouderde loodsgeldtariefstructuur wordt hervormd. De huidige structuur heeft geen relatie met de onderliggende kosten van de loodsdienstverlening. De dienstverlening in Rotterdam/Rijnmond is als enige meer dan kostendekkend en draait op voor de verliezen die elders worden gemaakt. Deze kruisfinanciering in loodsgelden is onverenigbaar met het eventueel invoeren van marktwerking en moet daarom worden afgebouwd. De wet regelt de invoering van een transparante en kostenconforme tariefstelling op regionale basis en de afbouw van de kruisfinanciering. De afbouw vindt conform het unanieme advies van de Nationale Havenraad¹ geleidelijk en in twee fasen plaats, eindigend in 2015.

Tenslotte bepaalt de wet dat de NMa de loodsgeldtarieven vaststelt. De NMa beoordeelt daartoe als onafhankelijke toezichthouder op basis van objectieve maatstaven prijs en prestatie in hun onderlinge verhouding. De NMa kan zo nodig efficiencykortingen opleggen in het belang van de bevordering van een goede verhouding tussen prijs en prestatie. Het toezicht moet het loodswezen stimuleren om efficiënter te werken en efficiencywinsten niet alleen aan de eigen organisatie, maar ook aan de sector ten goede te laten komen. Het toezicht is niet eenzijdig gericht op een zo laag mogelijke prijs. De borging van publieke belangen is een expliciet doel van het toezicht.

I BEVINDINGEN TUSSENTIJDSE EVALUATIE

Overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer en de motie Hendrikk richt de tussentijdse evaluatie van de wet zich op zes parameters en de vraag naar het toekomstig beleid ten aanzien van het loodswezen².

Bevindingen zes parameters

1. De aflossing van het prepensioen

Met het vervangen van het omslagstelsel door een kapitaaldeckingsstelsel was op 31 december 2005 ca. € 160 miljoen gemoeid. Dit bedrag dient gedurende de overgangstermijn door het loodswezen door middel van jaarlijkse reserveringen te worden opgebouwd door circa 22% van het tarief hiervoor aan te wenden. Op 31 december 2008 was het bedrag met ca. € 39 miljoen afgenomen tot ca. € 121 miljoen. In het door de NMa gehanteerde stortingschema wordt het reserveringspercentage in de loop van de jaren geleidelijk afgebouwd, zodanig dat in 2018 het eindkapitaal is bereikt en het reserveringspercentage op nul kan worden gesteld.

¹ Advies van de Nationale Havenraad van 12 september 2005, nr. L 021-04.

² De motie Hendrikk noemt drie parameters, «de aflossing van het prepensioen», «het langer doorwerken na het 55e levensjaar» en «de ontwikkeling van het salarisniveau». Tijdens de Tweede Kamerbehandeling zijn echter nog twee benoemd, «de kosten van eventueel gevoerde juridische procedures» en «de daadwerkelijke administratieve lasten». De zesde parameter, «de ontwikkeling in de tarieven», is voor de volledigheid toegevoegd.

2. Het langer doorwerken na het 55e levensjaar

Loodsen gaan op 55-jarige leeftijd met functioneel leeftijdspensioen (FLP)¹. In 2008 is door de ledenvergadering van het loodswezen de inschrijvingsverordening registerloodsen vastgesteld² waardoor het mogelijk is gemaakt dat een loods vrijwillig tot zijn 60e kan doorwerken. Inmiddels maken 13 loodsen boven de 55 jaar hiervan gebruik. Dat is 50% van het totale aantal loodsen ouder dan 55 jaar. Afhankelijk van de ervaringen met de verhoging van de uittrede leeftijd is het loodswezen voornemens de leeftijdsgrens verder te verhogen.

3. De ontwikkeling van het salarisniveau

De gemiddelde totale vergoeding per loods is tussen 2003 en 2007 gestegen met ca. 39%. De stijging van de gemiddelde vergoeding wordt mede verklaard door een stijging van het aantal loodsreizen. Na het van kracht worden van de wet in 2008 treedt matiging op. Ten opzichte van 2007 daalt in 2008 de gemiddelde totale vergoeding per loods met ca. 5%. Uitgaande van de begrote cijfers zou in 2009 een verdere daling zijn optreden van ca. 3%. Als gevolg van de economische crisis laten de voorlopige gerealiseerde cijfers over 2009 een daling zien van ca. 23%.

Tabel 1 Ontwikkeling in totale gemiddelde vergoeding per loods³

Jaren	Totaal gemiddelde vergoeding per loods bestaande uit:	
	<ul style="list-style-type: none">• arbeidsvergoeding• pensioenreservering• winstuitkering	
2003	€ 135 206	–
2007	€ 187 354	+ 39% 2007 tov 2003
2008	€ 178 815	– 5% 2008 tov 2007
2009	€ 173 423 (begroot)	– 3% 2009 tov 2008
2009	€ 136 990 (obv voorlopige cijfers)	– 23% 2009 tov 2008

4. De kosten van eventueel gevoerde juridische procedures

In 2008 heeft het loodswezen drie procedures aangespannen. Volgens het loodswezen zijn hiervoor ca. € 80 000 aan kosten gemaakt. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen is uitgegaan van een bedrag van € 124 000 over een periode van twee jaar. In 2009 heeft het loodswezen wederom kosten gemaakt omdat twee van drie procedures in beroep zijn vervolgd.

5. De daadwerkelijke administratieve lasten

Volgens het loodswezen bedragen de administratieve lasten jaarlijks ca. € 1 403 000. Dat is bijna 1% van de jaaromzet. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen zijn de administratieve lasten door het loodswezen berekend op € 283 552 per jaar. De daadwerkelijke lasten liggen daarmee bijna een factor vijf hoger dan verwacht. Er blijkt onder andere meer personele inzet nodig te zijn en er is sprake van additionele kosten. Van die laatste is de grootste kostenpost het gevolg van het grote aantal aanpassingen in de informatiesystemen van het loodswezen om tijdregistratie mogelijk te maken.

6. De ontwikkeling in de tarieven

De loodsgeldtarieven ontwikkelen zich over het algemeen geleidelijk. De tariefopbouw wordt in belangrijke mate bepaald door de afbouw kruisfinanciering in loodsgelden en het reserveringspercentage voor de financiering van de prepensioenen van het loodswezen. In onderstaande tabel is het verloop van de afbouw kruisfinanciering weergegeven, afgeleid uit de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen. In 2010 eindigt de eerste fase en moeten met de sector de afbouwpercentages voor de tweede fase worden vastgesteld. Het reserve-

¹ Het varende ondersteunende personeel gaat op 60-jarige leeftijd met functioneel leeftijdsontslag (FLO). Voor varende ondersteunend personeel dat vanaf 1 januari 1992 in dienst is getreden, geldt deze regeling niet meer. Voor deze groep werknemers geldt een flexibele pensioenregeling waarvan de financiering plaatsvindt op basis van kapitaaldekking.

² Inschrijvingsverordening registerloodsen, Strt. 2008, 317.

³ Cijfers uit rapport evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen uitgevoerd door Ernst & Young.

ringspercentage voor de financiering van de prepensioenregelingen bedroeg de afgelopen jaren 22%. De NMa heeft in 2009 besloten dit percentage te verlagen naar 16%, wat resulteerde in een sterk dempend effect op de tarieven voor 2010.

Tabel 2 Ontwikkeling in de afbouw kruisfinanciering¹

	Totaal te realiseren afbouw tot en met 2015	Totale afbouw eerste fase 2007–2010	Per jaar eerste fase	Totale afbouw tweede fase 2011–2015	Per jaar tweede fase
Delfzijl/Eemshaven	+ 114%	+ 15%	+ 3,75%	+ 99%	+ 20%
Harlingen/Terschelling	+ 203%	+ 56%	+ 14%	+ 147%	+ 29%
Den Helder	+ 22%	+ 20%	+ 5%	+ 2%	+ 0,4%
Amsterdam-IJmuiden	+ 8%	+ 7%	+ 1,75%	+ 1%	+ 0,2%
Rotterdam-Rijnmond	- 8%	- 2%	- 0,485%	- 6%	1,2%
Nederlandse Scheldehavens	+ 23%	+ 1%	+ 0,25%	+ 22%	+ 4,5%

Uit de tussentijdse evaluatie blijkt de sector zich op het onderwerp van de tarieven expliciet uit te hebben gelaten. De sector vindt de tarieven over het algemeen te hoog. Daarbij wordt verwezen naar de vergoeding voor geïnvesteerd kapitaal² en de benodigde reserveringen voor de financiering van de prepensioenverplichtingen van het loodswezen. De ontwikkeling in de tarieven wordt door de sector met name gekoppeld aan de afbouw van de kruisfinanciering en de effecten daarvan voor de havens, vooral in het noorden. Een deel van de sector zet vraagtekens bij de wenselijkheid van de verdere afbouw van de kruisfinanciering. Vertegenwoordigers van de sector uit het noorden vinden een verdere afbouw onaanvaardbaar.

Over het nieuw vormgegeven proces van tariefstelling is de sector over het algemeen tevreden. Dit geldt ook voor de rol van de NMa. Met name de ontstane transparantie wordt gewaardeerd. Verbeteringen worden voorgesteld in de behandeltermijnen van het tariefvoorstel en de ramingen waarop het voorstel is gebaseerd. Volgens de sector komen inhoudelijke discussies over de mogelijkheden voor een efficiëntere loodsdienstverlening en over het kwaliteitsniveau tijdens de consultatie nog onvoldoende uit de verf.

De sector, rijkshavenmeesters en het loodswezen wijzen ten slotte op de wenselijkheid van het creëren van een vereveningsfonds door het loodswezen. Met behulp van een dergelijk fonds kunnen in tijden van sterk teruglopende aantallen scheepsbewegingen, al te grote stijgingen in de loodsgeldtarieven worden gemitigeerd.

Bevindingen inzicht in het toekomstig beleid

De vraag naar het toekomstig beleid ten aanzien van het loodswezen hangt samen met de wens van de Kamer zo vroeg mogelijk, eventueel door het inkorten van de overgangstermijn, duidelijkheid te krijgen over de situatie na 2019. Wordt er wel of geen marktwerking ingevoerd? Uit de tussentijdse evaluatie, de visie van de rijkshavenmeesters en het loodswezen en het advies van de Nationale Havenraad blijkt evenzeer een behoefte aan duidelijkheid. De tussentijdse evaluatie heeft drie beleidsopties getoetst: 1) terug naar de overheid, 2) handhaven huidige situatie en 3) invoeren marktwerking.

Er is een sterk verminderd tot nagenoeg verdwenen draagvlak voor marktwerking. Het havengerelateerde bedrijfsleven is bijna unaniem tegen marktwerking. Marktwerking wordt gezien als een bedreiging voor de veiligheid. Er bestaat een voorkeur voor de twee andere opties: handhaven huidige situatie en terug naar de overheid. De havens stellen zich

¹ Vanwege de economische crisis is de afbouw van de kruisfinanciering in loodsgelden in 2010 beperkt en doorgeschoven naar 2011. Hierdoor zijn de loodsgeldtarieven in 2010 niet gestegen.

² Besluit van 14 april 2008, kenmerk 200101/14.BT763.

op een vergelijkbaar standpunt en benadrukken vooral het belang van samenwerking in de haven. Gegeven de onzekerheden en nadelen van marktwerking stelt de Nationale Havenraad zich ook de vraag of marktwerking de juiste oplossing biedt om een efficiënte loodsdienstverlening te waarborgen. Partijen hebben, tenslotte, geen vertrouwen in de komst van eventuele nieuwe aanbieders.

De rijkshavenmeesters en het loodswezen zijn eveneens tegen het invoeren van marktwerking. In de opgestelde visie wordt aangegeven dat kwaliteit, continuïteit van dienstverlening en veiligheid maatgevend is. Vanuit die optiek vormt marktwerking een te groot risico. De samenwerking tussen rijkshavenmeesters en loodswezen is gebaat bij continuïteit. Marktwerking leidt tot versnippering van het aanbod van dienstverlening en gaat ten koste van de samenwerking, zo is de inschatting. Voor het loodswezen pakt de gecreëerde onzekerheid over de situatie na 2019 bovendien nadelig uit voor de omvangrijke investeringen die moeten worden gepleegd in nieuwe vaartuigen en de werving van nieuwe loodsen.

Binnen de sector zijn de gebruikers, de reders en cargadoors, de enige partijen die het invoeren van marktwerking niet uitsluiten. Tegelijkertijd ziet men ook veiligheidsrisico's en vreest men voor de leveringszekerheid in de kleinere havens. Handhaven van de huidige situatie waarbij tegelijkertijd meer invloed kan worden uitgeoefend op de efficiëntie en de kwaliteit van het loodswezen, bijvoorbeeld door middel van een raad van toezicht, is voor de reders en de cargadoors evenzeer een optie. Het belang van een grotere inspraak wordt ook onderstreept door de Nationale Havenraad.

Voor alle partijen lijkt doorslaggevend dat er niet getornd wordt aan de huidige kwalitatief hoogwaardige dienstverlening. Die kwaliteit hangt nauw samen met de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van de havens voor de klanten. Dit lijkt niet verenigbaar met marktwerking is de perceptie. Het aanvankelijke draagvlak voor marktwerking berustte volgens de sector op de eerder heersende onvrede over de totstandkoming van de loodsgeldtarieven. Inmiddels is op dat punt veel gewonnen, in termen van financiële transparantie, kennis van de performance van de loodsen, onafhankelijk toezicht en druk op efficiency, aldus de Nationale Havenraad.

II CONCLUSIES TUSSENTIJDSE EVALUATIE

Algemeen

De resultaten van de evaluatie stemmen mij over het algemeen tevreden. Het door de wet neergezette raamwerk staat en werkt. Betrokken partijen moeten wennen aan de nieuwe werkwijzen; ik heb de indruk dat dit op een constructieve en professionele wijze verloopt. Dat hoeft geenszins te betekenen dat partijen het altijd eens moeten zijn. Het is juist van belang om de grenzen te verkennen en de robuustheid te testen, om daar, waar nodig, verbeteringen door te voeren. Het toezicht, de toezichthouder, de onder toezicht gestelde, de gebruikers en het algemeen belang zijn daarmee gebaat. Tegelijkertijd constateer ik zaken die voor verbetering vatbaar zijn, alsmede een fundamentele kwestie samenhangend met de uitgestelde beslissing om eventueel marktwerking in te voeren.

Conclusies zes parameters

1. De aflossing van het prepensioen

De oplossing van de prepensioenproblematiek gaat de goede kant op maar vereist nog steeds de opbouw van een aanzienlijk bedrag. Het tempo waarin dit bedrag bijeen wordt gespaard is afhankelijk van vele veelal onzekere factoren, bijvoorbeeld, het behaalde rendement van de beleggingen en de omzet van het loodswezen. Tegelijkertijd moet ieder jaar aan de lopende verplichtingen worden voldaan. Het stortingschema van de NMa houdt op verantwoorde wijze rekening met deze factoren en voorziet in een geleidelijke afbouw van het reserveringspercentage om al te grote tariefschommelingen te vermijden en het probleem vóór 2019 op te lossen.

2. Het langer doorwerken na het 55e levensjaar

Het naar boven aanpassen van de uittrede leeftijd door het loodswezen is een positieve ontwikkeling die past in de huidige tijdsgeest. Verhoging van de uittredeleeftijd ontlast daarnaast de oplossing van de prepensioenproblematiek en de krapte op arbeidsmarkt. Ik verwacht dat het loodswezen op termijn gevolg geeft aan het voornemen tot verdere verhoging van de uittrede leeftijd.

3. De ontwikkeling van het salarisniveau

De forse groei in de gemiddelde totale vergoeding per loods tussen 2003 en 2007 is niet geheel terug te voeren op een stijging van de arbeidsproductiviteit. Bovendien is de stijging van de arbeidsvergoeding meer dan op basis van de geïndexeerde fixatie van het uurloon op het niveau van 2003 mocht worden verwacht. De ingezette matiging in 2008 en 2009 beoordeel ik daarom als een gerechtvaardigde en positieve ontwikkeling waarvan ik verwacht dat die zich ook door zet.

4. Kosten van eventueel gevoerde procedures

De gemaakte kosten in 2008 van ca. € 80 000 lopen niet uit de pas met de vooraf berekende € 124 000 over twee jaren. De ingestelde procedures in 2008 en beroepen in 2009 zijn bovendien tegen fundamentele besluiten die voor meerdere jaren gelden¹.

5. De daadwerkelijke administratieve lasten

De administratieve lasten zijn flink hoger uitgevallen dan van tevoren berekend. Het is lastig een objectief oordeel te vormen of alle kosten het gevolg zijn van het door de wet ingestelde toezicht en jaarlijks terugkerend zijn. Feit is dat zowel de NMa als het loodswezen van mening zijn dat het goedkoper kan. Ik heb beide partijen opgeroepen hierover in gesprek te gaan, dat ik zonnodig bereid ben te faciliteren.

6. De ontwikkeling in de tarieven

De loodsgeldtarieven in Nederland zijn concurrerend in vergelijking met de tarieven in de Hamburg – le Havre range. De geleidelijke afbouw van de reserveringen voor de prepensioenen zal ertoe bijdragen dat de tarieven in de toekomst nog substantieel zullen gaan dalen. Door de afbouw van de kruisfinanciering kunnen tarieven in met name de noordelijke havens nog aanzienlijk stijgen. Over dit laatste moet ik met de sector in 2010 overleg voeren om de afbouwpercentages voor de tweede fase vast te stellen.

Een deel van de sector twijfelt om met de afbouw door te gaan en te komen tot volledig kostenconforme tarieven. Dit vereist bereidheid in de regio Rotterdam/Rijnmond om de verlieslatende regio's blijvend te compenseren. De uitkomst van het overleg is van groot belang voor het

¹ Besluit van 14 april 2008, kenmerk 200101/14.BT763 en Besluit van 24 september 2008, kenmerk 200102/56.BT816.

vraagstuk van marktwerking. Kruisfinanciering is namelijk onverenigbaar met marktwerking.

In het proces van tariefstelling zijn de behandelingstermijnen van het tariefvoorstel en de ramingsgrondslagen naar de mening van nagenoeg alle betrokken partijen voor verbetering vatbaar. In overleg met de NMa, het loodswezen en de sector wil ik hier waar mogelijk verbetering in aanbrengen.

Cruciaal zijn de inhoudelijke consultaties over het tariefvoorstel. Dit vormt de kern van het tariefstellingsproces waarin prijs en prestatie kunnen worden besproken tussen dienstverlener, gebruikers en andere direct belanghebbenden. Hier moeten de partijen hun invloed laten gelden. Instelling van een Raad van Toezicht zou nodeloos complicerend zijn en niet wenselijk. De NMa is de enig wettelijke aangestelde toezichthouder. Verbeteringen in het consultatieproces liggen met name in de tijdige voorbereiding door de deelnemers en de opzet en begeleiding van de consultaties. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt in eerste instantie bij de deelnemers en het loodswezen.

Conclusies inzicht in het toekomstig beleid

Ik wil een loodsdienstverlening die zich met vooruitstrevende technieken en moderne middelen in dienst stelt van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Nederlandse zeehavens tegen zo laag mogelijke kosten. Dienstverlening van een hoogstaande kwaliteit, aangeboden daar waar nodig. Dit is van groot belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Een veilige, efficiënte en betaalbare dienstverlening als kwaliteitskeurmerk.

De wet draagt aan deze visie bij. De prepensioenproblematiek wordt opgelost en de hervorming van de loodsgeldtariefstructuur is ter hand genomen wat leidt tot een meer optimale verhouding tussen prijs en prestatie. Het nieuwe proces van tariefstelling heeft een grote mate van transparantie, inzicht in de efficiency van het loodswezen en de mogelijkheid tot verbetering daarvan opgeleverd. De NMa opereert als onafhankelijk toezichthouder en stelt op objectieve grondslag jaarlijks de tarieven vast. Hier bestaat breed waardering voor.

Uit de tussentijdse evaluatie blijkt een grote mate van tevredenheid bij de sector en rijkshavenmeesters met het huidige hoogstaande kwaliteitsniveau van de dienstverlening. De leveringszekerheid en de continuïteit van dienstverlening is geborgd. Daarnaast is de weg ingeslagen naar het intensiveren van de samenwerking met het loodswezen in het bijzonder met de rijkshavenmeesters. Hiermee lijkt het handhaven van de huidige situatie een serieus alternatief voor het invoeren marktwerking.

Het is echter te vroeg om nu daarover uitsluitel te geven en het perspectief op het invoeren van marktwerking in de loodsdienstverlening te verlaten. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen. Ten eerste, op twee met marktwerking nagestreefde doelen, innovatie en differentiatie in het aanbod van dienstverlening, is een extra inspanning noodzakelijk om voortgang te boeken.

Dat geldt evenzeer voor een verdere stap in de loodsplichtflexibilisering. Ik wil dat het loodswezen met de rijkshavenmeesters én de sector de benodigde extra inspanning levert waardoor het handhaven van de huidige situatie ook op deze twee punten een alternatief kan zijn voor marktwerking.

Ten tweede, het door de NMa uitgeoefende toezicht in de huidige situatie heeft zich nog onvoldoende kunnen bewijzen. De NMa heeft pas twee

tariefbesluiten genomen en er bestaat nog onvoldoende duidelijkheid over de grenzen van de wettelijke bevoegdheden die de NMa heeft. Daarnaast heeft de NMa nog onvoldoende inzicht kunnen opbouwen in de verhouding tussen prijs en prestatie in de loodsdienstverlening en daarmee in de beoordeling van de meest efficiënte werkwijze. Ik wil dat het toezicht robuuster wordt waardoor het handhaven van de huidige situatie inderdaad een alternatief kan zijn voor marktwerking in het bereiken van een optimale verhouding tussen prijs en prestatie.

Begin 2011 wil ik uitsluitend geven over de situatie na 2019 en zal ik mijn standpunt over het al dan niet invoeren van marktwerking aan uw Kamer voorleggen.

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