

Vergaderjaar 2006–2007

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)

B

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 11 september 2007

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

1. Inleiding

Het wetsvoorstel voorziet in de invoering van markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen en een herziening van de loodsgeldtariefstructuur, zo constateren de leden van de **CDA**-fractie. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de gevoelde behoefte aan sector-specifiek toezicht.

Anders dan de Raad van State heeft geadviseerd, is er niet voor gekozen om de goedkeuringsbevoegdheid van de tarieven bij de minister van Verkeer en Waterstaat te laten. Het loodswezen is verzelfstandigd en functioneert als een beschermd gebied met dubbel monopolie. Dit roept de vraag op welke ruimte de minister heeft om publieke opvattingen, zo nodig, dwingend op te leggen, indien de gewenste resultaten in redelijk overleg niet kunnen worden verkregen. Dit geldt bijvoorbeeld voor opvattingen ten aanzien van de datum van (pre)pensioen of de aanvaardbare hoogte van de honorering binnen dit publieke domein. Gaat het sector-specifieke toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) zo ver dat wenselijk geachte veranderingen kunnen worden gerealiseerd, zo vragen deze leden.

¹ Samenstelling:

Leden: Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsmā (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66), voorzitter, Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA) en Vliegenthart (SP), vice-voorzitter.

De vraag naar doorzettingsmacht is relevant gelet op de lange termijn van de voorgestelde regeling (tot 2019), aldus de leden van de CDA-fractie. Over de vraag voor welk regime gekozen zal worden in 2019 valt thans geen uitsluit te geven. Gesteld dat dan tot (meer) marktwerking zal worden overgegaan, dan geldt ook dan de noodzaak tot regeling van een aantal publieke belangen (bijvoorbeeld ten aanzien van veiligheid, bevorderen van grensoverschrijdende samenwerking, flexibilisering van de loodsplicht). Is het beschikbaar hebben van een goedkeuringsbevoegdheid een noodzakelijke ondersteuning voor het realiseren van dergelijke publieke doeleinden, zo vragen deze leden.

De leden van de **VVD**-fractie vragen de minister duidelijk uiteen te zetten waarom het monopolie tot 2019 moet door lopen. Is het niet zo dat de financiële last van het pensioen op 55 jaar aanmerkelijk kleiner blijkt te zijn dan eerder gedacht? Pensioen op 55 jarige leeftijd is toch ook niet van deze tijd, laat staan passend in 2019? Waarom kan de rekening hiervoor niet in belangrijke mate bij de loodsen worden neer gelegd?

De leden van de **PvdA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het gaf hen nog wel aanleiding tot het stellen van enige vragen. Deze leden begrijpen dat het markttoezicht wordt voorgesteld om de tarieven van het loodswezen inzichtelijker te maken en te komen tot een betere prijs-kwaliteit verhouding. Zij onderschrijven deze doelstelling. Ook het voornemen om de toezichthoudende functie bij de NMa te leggen, die eventueel ook boetes op kan leggen, heeft hun instemming. Wel tekenen de leden van de PvdA-fractie hierbij aan dat bij het opleggen van boetes sprake moet zijn van verwijtbaar gedrag. Zij verwijzen in dit verband naar de brief van het Loodswezen van 16 juni 2007. Graag vernemen deze leden of de minister met hen van oordeel is dat een periode van twee maanden te kort is voor het voorstellen van het kostentoe rekeningsmodel en dat overschrijding van deze termijn dus ook niet tot een boete zou mogen leiden.

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor het voorstel van het kabinet om de beoogde marktwerking op te schorten tot 1 januari 2019, zodat de sector de gelegenheid krijgt de problematiek rond de prepen-sioenen en de kruissubsidiëring op te lossen. Het dossier roept echter ook de vraag op of marktwerking in deze sector überhaupt wenselijk en mogelijk is. Dit leidt tot een aantal hieronder vermelde meer principiële vragen.

Een van de belangrijkste argumenten voor het invoeren van het wetsvoorstel, aldus de leden van de **SP**-fractie, is dat de loodsgeldtarieven uit de hand dreigen te lopen, een ontwikkeling die moet worden voorkomen door de NMa een dwingende rol te geven bij het vaststellen van de tarieven. Hoe valt de noodzaak van deze ingreep te verdedigen als blijkt uit het Jaarbericht 2006 van het Loodswezen (pagina 10) dat de loodsgeldtarieven tussen 1995 en 2006 met niet meer dan 10% zijn gestegen en tot de laagste horen van de havengebieden in de Le Havre-Hamburg range? (zie ook de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 23 jan. 2006, Kamerstuk 29 862, nr. 4).

Een van de argumenten voor de invoering van de wet is dat de tarieven niet langer op het «draagkrachtbeginsel» (het grootste schip betaalt het hoogste tarief) gebaseerd mogen worden, maar dat de prijs-prestatieverhouding zo optimaal mogelijk tot uitdrukking moet komen. Kan de minister helder maken dat de Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) via wetgeving tot zo'n nieuwe tariefstelling gedwongen moet worden als blijkt dat het Nederlands Loodswezen in 1995 en in 2003 pogingen ondernam om een nieuwe tariefstructuur te introduceren? (Pogingen die beide strandden op de onwil van de Nationale Havenraad, die tot 2011 wenste vast te houden aan de bestaande structuur).

Hoe oordeelt de minister over de door het Loodswezen in 1995 (na de afwijzing door de sector van het door de loodsen voorgestelde nieuwe tariefsysteem) op eigen initiatief doorgevoerde frequentiekorting (die € 12 miljoen op jaarbasis kostte waardoor de loodsgeldinkomsten in de magere jaren 2001 tot en met 2003 onvoldoende bleken om de exploitatie van de loodsdiensten te dekken)?

Is de minister niet van mening dat uit voorgaande feiten blijkt dat er met de Nederlandse loodsen ook goede afspraken vallen te maken zonder alle

rompslomp en kosten die de nieuwe wet en het inschakelen van de NMA met zich mee zal brengen?

Kan de minister exact aangeven welke van de in de memorie van toelichting beschreven doeleinden onmogelijk bereikt kunnen worden onder de bestaande wetgeving en waarom dat niet zou kunnen, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Het valt de leden van de fractie van **D66** op dat het echt nemen van beslissingen over de toekomst van het loodswezen door de regering op de lange baan wordt geschoven. Pas in 2009 wordt er een summiere evaluatie gehouden en in 2011 wordt er gekeken of eventueel geprivatiseerd kan worden. Tot die tijd blijft de toekomst voor het loodswezen ongewis. Het ontbreken van keuzes en lange termijn visies is een gemis in de ogen van de leden van de fractie van D66. De toekomst van het loodswezen is volgens de minister om tal van redenen moeilijk te voorspellen en dus kunnen er nu geen knopen worden doorgehakt. Deze leden willen toch graag dat de minister een langetermijnvisie ontwikkelt voor het loodswezen. Dit kan door met verschillende omstandigheden rekening te houden. Wil de minister meerdere scenario's naast elkaar leggen, te weten één scenario waarin geprivatiseerd kan worden, één scenario waarin er niet geprivatiseerd gaat worden en met de huidige wet wordt verder gewerkt?

De leden van de fractie van D66 vinden de FLO (functioneel leeftijdsontslag)- en FLP (flexibel pensioen plan)-uitkeringen volledig uit de tijd. In andere sectoren waar ook zwaar en onregelmatig werk wordt verricht, bestaan deze FLO- en FLP-uitkeringen al niet meer. Zij willen weten wat voor afspraken er zijn gemaakt met het Loodswezen waarvan absoluut niet kan worden afgeweken. Wat is de rechtvaardiging voor de uitzondering van deze groep?

De leden van de fractie van D66 zijn verontrust over de kosten van de prepensioenen van de loodsen. De FLO/FLP-component bedraagt gemiddeld per haven 22% van de jaaromzet. Is de minister het met deze leden eens dat deze hoge kosten wel eens nadelig voor de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse havens zouden kunnen zijn?

Behalve voor deze manier van omgaan met de prepensioenproblematiek zijn er nog andere wegen denkbaar. In plaats van te wachten tot 2019 is ook een mogelijkheid het prepensioen in de CAO op te nemen zodat andere nieuwe toetreders hieraan moeten meebetalen. Waarom is daar niet voor gekozen, zo vragen deze leden.

De minister zou nog in overleg treden met de loodsen om vrijwillige verhoging van de pensioenleeftijd te bespreken. Hoe staat het met dit overleg, zo vragen de leden van de fractie van D66 vervolgens.

2. Inhoud wetsvoorstel

Reciprociteit

Wordt de vrijheid in keuze voor marktwerking als instrument voor een goede relatie tussen dienstverlening en kostenstructuur beperkt door bilaterale afspraken met België (Vlaanderen) en Duitsland voor de Schelde, respectievelijk de Eems, zo vragen de leden van de **CDA**-fractie. Kan de minister verduidelijken wat de beoogde intensivering van de samenwerking voor de komende jaren inhoudt?

Aansluitend vragen de leden van de **VVD**-fractie de minister een overzicht te geven van de voorgenomen verruiming van de vrijstelling voor de loodsverplichting (bijvoorbeeld tot een scheeps lengte van 130 m) en ook van de stand van zaken met betrekking tot betere internationale afspraken (vooral met België en Duitsland voor Schelde en Eems). Welke afspraken zijn er in deze en andere kwesties met de betrokken havens, reders en buitenlandse instanties gemaakt en hoe staat het met de uitvoering ervan?

Toezicht NMa

De leden van de **CDA**-fractie vragen of voldoende transparant is waarop het sectorspecifieke toezicht van de NMa betrekking zal hebben (kostplus-model of price-capmodel). Zijn er ervaringsgegevens bekend van andere sectoren, waaruit een positief oordeel blijkt over de betrokkenheid van de NMa ten aanzien van kostenontwikkeling en tarieven?

Evaluatie

De eerste evaluatie in 2009 dient ook ruimte te bieden, aldus de leden van de **CDA**-fractie, voor het verkennen van een aantal scenario's voor de verdere toekomst met inachtneming van de met de sector overeengekomen afspraken.

Toekomstige inrichting loodswezen

De leden van de **VVD**-fractie vragen of de minister het verantwoord acht om zo lang te wachten met een besluit over de toekomstige inrichting van het Loodswezen. Daar moet toch geruime tijd vooraf op kunnen worden geanticipeerd. Aangezien het een uitvoerende taak betreft, zal er toch marktwerking mogelijk en nodig zijn?

Waarom wordt er niet voor gekozen om delen van de markt geleidelijk vrijer te organiseren, bijvoorbeeld het vrijwillige loodswerk en overige aanverwante werkzaamheden? In deze wet worden beide activiteiten nadrukkelijk voorbehouden aan de registerloodsen. Is het ook niet verstandig om opleiding, tuchtrechtspraak en markttoegang door een onafhankelijke club te laten verzorgen in plaats van door de loodsen zelf? Moet hiervoor ook niet een ingroeimodel worden gekozen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Kan de minister voorts uiteenzetten in hoeverre het loodsen in de toekomst sterk zal wijzigen door moderne technische hulpmiddelen, en welke invloed deze ontwikkeling heeft voor de onderhavige wetgeving? Aangezien bij stormachtig weer (boven windkracht 8) de loods niet aan boord gaat maar zijn werk vanaf de wal doet, waarom gebeurt dat dan niet bij minder wind, zo vragen deze leden.

Tarieven

De wet regelt tevens de geleidelijke beëindiging van de zogenoemde kruissubsidie, zo vervolgen deze leden. De tarieven worden nu door de draagkracht van het schip bepaald, en dat wordt meer in overeenstemming gebracht met het feitelijke gebruik (de gebruiker betaalt). De tarieven worden hierdoor in bepaalde gevallen heel sterk verhoogd. Kan de minister meedelen in hoeverre hierbij het Rijk zijn zorgplicht vervult voor een veilige en betaalbare toegang van onze extensief gebruikte regionale zeehavens?

Plotselinge tariefdaling geeft volgens de minister onzekerheid. Schoksgewijze ontwikkelingen kunnen volgens de minister leiden tot verlegging van de vervoersstromen naar buitenlandse havens. Wanneer de prepensioenproblematiek is opgelost zonder flankerende maatregelen ontstaat er volgens de minister een plotselinge tariefdaling van 17% tot 22% die aanleiding geeft tot onzekerheid bij de scheepvaart. De leden van de fractie van **D66** vragen zich af hoe dit een probleem kan zijn. Lagere kosten zouden toch juist in het voordeel voor de Nederlandse havens kunnen zijn?

Om de tariefontwikkeling te kunnen vergelijken moet de algemene raad tweejaarlijks een vergelijkend onderzoek uitvoeren naar de hoogte van de loodstarieven, de methode van toerekening, het gerealiseerde kwaliteitsniveau en de productiviteitsontwikkeling in vergelijking met een aantal andere landen. Op deze manier kan die tariefontwikkeling in een wat breder perspectief worden gezien. De leden van de fractie van D66 vragen zich waarom er niet voor de invoering van deze wet al dit soort onderzoeken zijn gedaan.

Mogelijke marktwerking na 2019

Eén van de motieven voor de privatisering van het Loodswezen in 1988, zo memoreren de leden van de **PvdA**-fractie, was dat «het loodsen van zeeschepen in de meeste landen door particulieren wordt uitgevoerd». Bij de toelichting op het huidige wetsvoorstel constateert het kabinet dat er op dit moment geen sprake is van voorwaarden waaronder marktwerking zou kunnen worden ingevoerd. Openstelling van de markt zou er ook niet toe leiden dat Nederlandse loodsen in buitenlandse havens terecht kunnen. In de meeste omringende landen zoals België, Duitsland en Frankrijk is sprake van een overheidsdienst, soms op afstand. Alleen in Denemarken is in heel beperkte mate concurrentie ingevoerd. De leden van de PvdA-fractie zouden graag willen vernemen op basis van welke informatie in 1988 geconstateerd is dat «het loodsen van zeeschepen in de meeste landen door particulieren wordt uitgevoerd».

Op verzoek van het kabinet is door de heer Koopmans advies uitgebracht over de wijze waarop het kabinetsbesluit om te komen tot marktwerking binnen het Loodswezen zou kunnen worden uitgewerkt. In zijn advies stelt de heer Koopmans dat marktwerking voor het Loodswezen geen geschikt middel is. «Het Loodswezen als veiligheidsorganisatie (...) voldoet (het beste) in een monopolioïde omgeving». Geeft deze conclusie geen aanleiding tot een diepgaand debat over de vraag voor welke sectoren marktwerking niet wenselijk is, zo vragen deze leden.

Tijdens de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer heeft de minister met zoveel woorden erkend dat privatisering van het loodswezen niet tot het beoogde resultaat heeft geleid. Het terugdraaien van de privatisering is volgens de minister geen optie. De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat uitkoop duur zou zijn. Een deel van de argumentatie van de minister heeft echter hun verbazing gewekt. Dit betreft het argument dat de loodsen verzet zouden kunnen plegen terwijl de scheepvaart van hen afhankelijk is en er geen dienst is (ook geen militaire) waarop kan worden teruggevallen. Deelt de minister de constatering dat dit eigenlijk een zwak-tobod is? Zijn er andere sectoren waarbij geen dienst is waarop kan worden teruggevallen? Zo ja, wordt in deze sectoren een soortgelijke redenering gehanteerd?

Is de minister bekend met het feit dat er gedurende een eeuw (1839 tot 1939) op de Schelde sprake was van een concurrentiestrijd tussen Nederlandse en Vlaamse loodsen en dat deze strijd meerdere levens van

loodsen heeft gekost, zo vervolgen de leden van de **SP**-fractie. Vindt de minister het begrijpelijk dat in het officiële gedenkboek over deze periode van de Nederlandse Loodsensociëteit te Vlissingen sprake is van «de door alle loodsen gehate concurrentiestrijd»?

Is het de minister bekend dat de Nederlandse overheid er in de jaren '30 van de vorige eeuw pas na uitputtende onderhandelingen met België in slaagde om een verdrag op te stellen waarmee einde kwam aan die gehate concurrentiestrijd, een verdrag waarbij efficiency en doelmatig gebruik van mensen en middelen als belangrijke argumenten voor de samenwerking golden? Zijn er anno 2007 argumenten aan te voeren die de toen geldende argumenten nu ontkrachten en in hun tegendeel doen verkeren, zo vragen deze leden.

Wat is de mening van de minister over de conclusie in het rapport dat in 1986 door John J. Upchurch werd gemaakt in opdracht van de senaat van Florida: «There is a significant conflict of interest between a vessel owner's economic needs and the public interest in safe passage. It is in the public's best interests for the pilot's judgment to be absolutely free of economic consideration to the ship owner when piloting his vessel. If pilots must compete against one another to win assignments, there is a likelihood that a pilot will compromise safety considerations in order to accommodate the financial interest of the ship owner, for in so doing, he will have a competitive edge over another pilot.»?

In vervolg op het senaatsrapport kwam de volgende tekst in het loodsenstatuut van de staat Florida: «(1) Piloting is an essential service of such paramount importance that its continued existence must be secured by the state and may not be left open to market forces. (2) Because safety is the primary objective in the regulation of piloting by the state and because of the significant economies of scale in delivering service, the requirement of a large capital investment in order to provide required service, and the fact pilots are supplying services that are considered essential to the economy and the public welfare, it is determined the economic regulation, rather than competition in the marketplace, will better serve to protect the public health, safety, and welfare». Kan de minister verduidelijken waarom deze tekst niet geldig is voor de Nederlandse situatie?

In 2004 verscheen het eindrapport dat prof. dr. L. Koopmans op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat schreef over de problemen rond de «affinanciering» van de prepensioenen van de Nederlandse loodsen. In de conclusie van het rapport schrijft professor Koopmans (na er op te hebben gewezen dat experimenten met concurrentie elders op de wereld «duidelijk hebben gemaakt dat daarvan uitsluitend negatieve effecten zijn te verwachten»): «Alles overwegende is de beste oplossing om de positie van het Loodswezen te laten zoals deze thans is geregeld in de Scheepvaartverkeerswet en in de Loodsenwet. Accepteer dat het Loodswezen als veiligheidsorganisatie in een monopolioïde omgeving functioneert, zij het dat er – terecht – scherp toezicht wordt gehouden op de prijsvorming van de loodsactiviteiten». Kan de minister uitleggen waarom dat advies niet door hem is overgenomen?

Deelt de minister de mening van professor Koopmans dat als nu definitief wordt afgezien van de mogelijkheid van marktwerking in de toekomst, de Nederlandse loodsdiensten de ruimte krijgen om de noodzakelijke vernieuwing van hun vloot door te voeren, zonder zorgen over afschrijvingsproblemen na 2019? Deelt de minister de mening dat zo'n situatie voor het garanderen van een goed functionerende veiligheidsdienst in het komende decennium te verkiezen is? En heeft hij begrip voor de aarzeling

van de loodsdiensten om in de jaren vóór 2019 hun potentiële concurrenten op te gaan leiden?

Op het congres van de International Maritieme Pilots' Association te Bremen op 22 juni 2007 sprak captain Michael R. Watson, president van de IMPA over het onderwerp «Competition in Pilotage». De opinie van de internationale loodsenorganisatie over concurrentie in de loodswereld vatte hij samen met de stelling: «Concurrentie is onverenigbaar met loodsplicht. Het is slecht voor de maatschappij, slecht voor de scheepvaartsector en slecht voor het loodsenberoep». Deelt de minister de opvattingen van deze hoogste autoriteit in de internationale loodsenwereld dat concurrentie niet alleen onverenigbaar is met loodsplicht, maar ook economisch inefficiënt, discriminerend voor bepaalde reders en gevaarlijk voor zowel het voortbestaan van een kwalitatief goede loodsdienst als voor de veiligheid van de bevolking die in de buurt van de vaarwegen woont? Zo nee, welke argumenten kan hij er tegenin brengen?

Is de minister op de hoogte van het feit dat de afgelopen 15 jaar in de Verenigde Staten drie pogingen zijn gedaan om te komen tot marktwerking bij het beloodsen van schepen (Alaska, Hawaï en Connecticut) en dat al die pogingen na korte tijd onwerkbaar bleken en door de gouvernementen zijn stopgezet en teruggedraaid tot (rotatie)systemen die het werk verdelen en de concurrentie elimineren? Kan de minister uitleggen waarom het in de bakermat van de free enterprise wél mogelijk blijkt om reeds ingevoerde marktwerking in deze sector zonder problemen terug te draaien terwijl hij tijdens de behandeling van de wet in de Tweede Kamer de verwachting uitsprak dat er ernstige problemen in Nederland zouden ontstaan als wij ten halve zouden keren op de weg naar concurrentie en marktwerking?

Heeft de minister signalen ontvangen dat er in 2019 kans is op een succesvolle en risicoloze invoering van marktwerking, signalen waardoor het nu voorgestelde uitstel van een beslissing wordt gerechtvaardigd? Zo ja, welke zijn dat?

Gevolgen van de invoering van de wet

Deelt de minister de mening van de leden van de **SP**-fractie dat het loodsen van schepen in de eerste plaats een publiek belang (veiligheid) dient en dat de samenleving dus ook in de toekomst de primaire klant van de loodsdienst moet zijn en niet de rederijen? Is de minister met hen van mening dat het onderhavige wetsvoorstel het risico in zich draagt dat de in de scheepvaartverkeerswet vastgelegde urgentievolgorde (veilig en vlot) wordt omgedraaid omdat voor de NMa de betalende sector de (enige) belanghebbende is. Erkent de minister dat deze wet daarmee een (ook door de Raad van State en het Loodswezen gesignaleerd) conflict van belangen in zich bergt, zo vragen deze leden.

De in de wet geregelde afschaffing van de «kruissubsidies» van de (winstgevende) Rotterdamse haven naar de verliesgevende sectoren Scheldemond en Noord (en tot op zekere hoogte ook IJmond) zal een verlaging van de loodsgeldtarieven in de Rijnmond tot gevolg hebben, maar in de overige regio's juist een opwaartse druk op die tarieven veroorzaken. Deelt de minister de mening dat dit nadelig is voor de economische ontwikkeling van toch al economisch zwakkere havens van Harlingen, Delfzijl, Vlissingen en Terneuzen? Overweegt hij dit nadelige effect te compenseren? Zo ja, hoe?

Het gevolg van de nieuwe tariefstelling op basis van de prijs-prestatieverhouding heeft tot gevolg dat de grootste schepen minder en de klei-

nere méér loodsgelden moeten gaan betalen en ook de lengte van de reis meespeelt in de tarieven. Deelt de minister de mening dat dit alleen voor het Rotterdamse havengebied (korte reistijd en veel grote schepen) een daling van de loodsgelden tot gevolg zal hebben, maar dat in de districten Noord en Scheldemond, met langere loodstijden en meer kleine schepen er een opwaartse druk op de tarieven zal ontstaan? Deelt de minister de mening dat deze wet daarmee uitsluitend in het Rijnmondgebied het beoogde (financiële) effect zal hebben, maar in de andere havens het tegenovergestelde wordt bereikt?

Administratieve lasten

De Nederlandse Loodsencorporatie zegt dat zij moeite heeft met de termijn van twee maanden waarin het kostentoerekeningsmodel door de ledenvergadering van de Nederlandse Loodsencorporatie moet worden vastgesteld. Deze termijn is volgens de sector onhaalbaar. Kan de minister deze termijn wat oprekken, zo vragen de leden van de fractie van **D66**.

Het verantwoordingsstelsel voor de loodsen is erg bureaucratisch en leidt tot veel administratieve lasten. Op zich kunnen de leden van de fractie van D66 zich wel voorstellen dat deze hoeveelheid regels in een transitiefase nodig is. Als er na 2019 sprake is van echte marktwerking dan is deze verantwoordingsplicht volgens de fractie van D66 niet meer zo nodig. Dan kunnen veel van deze verplichtingen weer worden afgeschaft. Is de minister het met deze zienswijze eens?

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zien de antwoorden van de minister met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de commissie,
Schouw

De waarnemend griffier van de commissie,
Kim van Dooren