

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

Nota naar aanleiding van het verslag

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de bevindingen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van het voorstel van wet houdende Wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de actualisatie van het markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen (Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen). Ik dank de commissie voor haar reactie.

Ik hoop dat met onderstaande beantwoording de vragen en opmerkingen afdoende zijn beantwoord, zodat de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende is voorbereid.

Algemeen

Naar aanleiding van de vraag van de VVD-fractie over de adviserende rol van de loods, en of de kapitein of loods aansprakelijk is bij een incident, merk ik op dat de loods een adviserende rol heeft ten opzichte van de degene die de navigatie van het schip voert.¹ In het advies van de Commissie Duk uit 1981² is de loods omschreven als raadgever en wegwijzer van de kapitein. Uiteraard beschikt de loods over zodanige praktische en lokale kennis dat diens adviezen veelal worden opgevolgd en in voorkomende gevallen kan de loods met instemming van de kapitein optreden als verkeersdeelnemer (artikel 2, tweede lid (nieuw)). In artikel 3 van de Loodsenwet is geregeld dat de loods slechts aansprakelijk is voor schade door hem veroorzaakt in geval van opzet of grove schuld. Bovenstaande uitgangspunten worden niet gewijzigd door voorliggend wetsvoorstel.

In reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie in hoeverre er een overzicht wordt bijgehouden van het aantal incidenten en daaruit voortvloeiende juridische geschillen tussen de loods en de kapitein en reder, wordt opgemerkt dat een dergelijk overzicht van incidenten met een juridisch geschil tussen de loods en de kapitein/reder niet door de overheid wordt bijgehouden; de overheid is geen partij bij een dergelijk geschil.

Voor scheepsongevallen bestaat er wel een landelijke registratie. Deze heeft tot doel een objectief en betrouwbaar beeld van de veiligheid voor de scheepvaart te krijgen. Informatie over juridische geschillen wordt daar niet bij betrokken.

¹ Kamerstukken II, 1987-1988, 20290, nr. 3, para. 4.1.1, ad b en d.

² Aangeboden aan de Tweede Kamer bij brief van 23 november 1981, kenmerk DGSM/PJ/S 26-304.

Aanleiding en probleemaanpak

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de uitwerking van de evaluatie in het voorliggende wetsvoorstel meer tijd heeft gekost dan de periode waarop de evaluatie betrekking had. Ter beantwoording van deze vraag, merk ik op dat het wetsvoorstel na afstemming met het Loodswezen, de ACM en de gebruikers tot stand is gekomen. De gebruikers zijn positief over de invoering van de integrale uurtarieven, de dialoog met het Loodswezen over kwaliteit van de loodsdienstverlening en dat er meer transparantie bij de totstandkoming van de loodsgeldtarieven zal komen. Tegelijkertijd zouden zowel gebruikers als de ACM graag een efficiencyprikkel zien die verder gaat dan in het voorliggende voorstel. Het Loodswezen vraagt aandacht voor de stappen die het sinds de evaluatie heeft genomen, en die bijdragen aan de transparantie en dialoog tijdens de totstandkoming van de loodsgeldtarieven. Ook geeft het Loodswezen aan dat bij het vraagstuk van efficiency oog moet worden gehouden voor de rol die de loodsdienstverlening in de hele logistieke keten heeft voor vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer.

Uit de standpunten van de betrokken partijen blijkt dat het geen gemakkelijke opgave is om zowel de kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening te waarborgen, alsmede om zorg te dragen voor een optimale verhouding tussen prijs en prestatie. Daardoor heeft het veel tijd gekost om in dit wetsvoorstel de juiste balans vast te leggen, meer dan vooraf was voorzien.

Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie in hoeverre ontwikkelingen in het Loodswezen mogelijk hebben geleid tot andere inzichten dan ten tijde van de evaluatie van de wet, kan het volgende worden opgemerkt. Tijdens het gehele proces hebben het Loodswezen, ACM en gebruikers reeds zelf een aantal verbeteringen doorgevoerd waarvan de werking is gebleken. Deze verbeteringen zijn bestemd in het wetsvoorstel. Voorbeeld is de mogelijkheid voor gebruikers om in een landelijke consultatie zienswijzen in te dienen op het tariefvoorstel, waar voorheen er sprake was van regionale consultaties. Naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, is de balans in het wetsvoorstel verder geoptimaliseerd. Zo is er, gelet op de tijd die verstreken is sinds de evaluatie, een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van verschillende efficiencyprikkel. De aangepaste efficiencyprikkel opgenomen in het voorstel, is daarvan het resultaat.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

Efficiencyprikkel

Naar aanleiding van de vraag van leden van de VVD-fractie in hoeverre kan worden beoordeeld of in de toekomst het aantal te loodsen scheepsreizen stijgt, gelijk blijft dan wel daalt, merk ik het volgende op. Op basis van de voorgaande jaren van 2015 tot en met 2019, lijkt een stijgende trend te kunnen worden verwacht. De mate van stijging in de afgelopen periode fluctueert mede als gevolg van de inzet van steeds groter wordende schepen. Als gevolg van de impact van COVID-19 op de economie in 2020, is het aantal te loodsen scheepsreizen fors in dat jaar gedaald (een daling van 5000 beloodste

scheepsreizen ten opzichte van 2019). Ook in de raming van 2021 wordt een dergelijke daling voorzien³. Vooral door het lagere aantal te loodsen scheepsreizen stegen de loodsgeldtarieven per 1 januari 2021 met 3,41 procent ten opzichte van 2020.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD-fractie wat de gevolgen zijn van de prognose van het aantal te loodsen scheepsreizen, merk ik op dat het loodsgeldtarief in de toekomst zal stijgen. Echter, door de invoering van integrale tarieven wordt een meer gelijkmatige tariefontwikkeling verwacht. Wanneer de stijgende trend in de toekomst weer zichtbaar wordt, zal een korting op het loodsgeldtarief geëffectueerd worden als gevolg van de efficiencyprikkel.

De leden van de D66-fractie wijzen op de kritische houding van de Raad van State en verzoeken de keuzes nader toe te lichten met het oog op het doel dat het toezichtmodel van de ACM beter zou gaan functioneren en hoe de aanbeveling van de ACM daarin is meegenomen.

Graag merk ik het volgende op. De Raad van State had twijfel of het wetsvoorstel zoals aan haar voorgelegd in voldoende mate zou bijdragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen. Zij adviseerde verdergaande wijzigingen in de tariefregulering en het toezicht. Naar aanleiding van het advies ten aanzien van het toezicht is vervolgens een tweetal aanpassingen doorgevoerd in het wetsvoorstel. Allereerst is in het wetsvoorstel opgenomen dat het Loodswezen bij het tariefvoorstel aannemelijk moet maken dat het voorstel in voldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en aan de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening. De bewijslast bij de beoordeling van kostenefficiëntie wordt daarmee van de ACM naar het Loodswezen verlegd (artikel 27c, negende lid). De tweede wijziging die is doorgevoerd naar aanleiding van het advies van de Raad van State, is de mogelijkheid van het uitvoeren van een onderzoek door ACM (artikel 69c). Zo kan ACM periodiek (maximaal eenmaal per vijf jaar) een onderzoek uitvoeren, dat zich bijvoorbeeld richt op de opbouw of omvang van de kostenelementen en op de vraag of bepaalde kostenelementen marktconform zijn. De aanbeveling van de ACM om te onderzoeken hoe het staat met de marktconformiteit van de arbeidsbeloning is daarmee breder opgevat. De ACM krijgt door deze aanpassing meer inzicht in de ontwikkeling van kostenelementen, waaronder de arbeidsbeloning, en kan aan de hand van het onderzoek een signaal afgeven aan de minister.

De aanpassingen naar aanleiding van het advies van de Raad van State dragen bij aan een beter toezicht op de tarieven, waarbij de ACM over voldoende middelen beschikt om toezicht te houden. Daarmee wordt ook bijgedragen aan de beleidsdoelstelling dat een optimale verhouding tussen prijs en prestatie van de loodsdienstverlening wordt bereikt.

³ <https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/besluit-loodsgeldtarieven-en-overige-tarieven-2021.pdf>.

De leden van de SP-fractie vragen om nadere toelichting bij de conclusie van het evaluatierapport van de Policy Research Corporation dat de efficiencyprikkelers ingebouwd in de procedure van totstandkoming van de tarieven niet voldoende hebben gewerkt en vragen voorts wanneer kan worden gesproken van een geslaagde opzet in dezen.

In reactie op deze vraag merk ik op dat de evaluatie uitwees dat er destijds maar zeer beperkt efficiencyvoordelen zijn gerealiseerd. Bovendien bleek dat de beperkte voordelen die er waren, nauwelijks ten goede gekomen zijn aan de gebruikers. Daarnaast werd met de evaluatie inzichtelijk dat het de ACM aan mogelijkheden ontbrak om te kunnen bijsturen op elementen waaruit de tarieven zijn opgebouwd, om zodoende te komen tot een tariefgrondslag die bijdraagt aan de meest efficiënte werkwijze.

Op grond van het voorgaande zijn de beleidsdoelen die de nieuwe grondslag vormen voor de voorliggende wijziging van de Loodsenwet, scherper geformuleerd te weten:

(1) een gelijkmatige tariefontwikkeling, (2) het bereiken van een optimale verhouding tussen prijs en prestatie van de loodsdienstverlening, en (3) de borging van de kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening. De voorgestelde wijzigingen dragen er aan bij deze beleidsdoelen te behalen. Met het wetsvoorstel wordt een bepaling in de Loodsenwet ingevoegd waardoor na vijf jaar de wet wordt geëvalueerd. Bij deze evaluatie wordt onder meer beoordeeld in welke mate de beleidsdoelstellingen zijn behaald.

Integrale uurvergoeding

Ten aanzien van de vraag van de SP-fractie over eventuele signalen over tekortschietende efficiency van afnemers die erkenning uiten over de kwaliteit van de diensten, merk ik op dat onderscheid kan worden gemaakt tussen (1) doelen, (2) efficiency en (3) kwaliteit. Een oordeel over de kwaliteit van de loodsdienstverlening heeft betrekking op de mate waarin de geleverde dienstverlening resulteert in een vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer. Bij een oordeel over de efficiency gaat het om de optimale verhouding tussen prijs en prestatie. Wanneer de geleverde kwaliteit niet bereikt wordt door de meest efficiënte werkwijze, leidt dit onder de gebruikers tot vragen. Gebruikers hebben aangegeven dat zij behoefte hebben aan meer transparantie om inzicht te verkrijgen in de verhouding tussen de geleverde kwaliteit en de loodsgeldtarieven. Daarnaast zijn zij van mening dat efficiencywinsten ook te behalen zijn wanneer het aantal te loodsen scheepsreizen niet toeneemt.

Kwaliteitseisen

In reactie op de vraag van leden van de VVD-fractie in hoeverre de Kamer geïnformeerd wordt over de jaarlijkse kwaliteitsrapportage, geldt dat deze wijziging is opgenomen opdat de minister zijn systeemverantwoordelijkheid beter kan waarmaken. Vanuit die verantwoordelijkheid wordt de Kamer geïnformeerd, wanneer daar concrete aanleiding toe bestaat.

Zoals de leden van de CDA-fractie opmerken, geldt dat het Loodswezen volgens de huidige Loodsenwet reeds verplicht is jaarlijks een kwaliteitsrapportage op te stellen en deze aan te bieden aan de gebruikers tijdens de consultatie van het tariefvoorstel.

Op de vraag van de leden van de VVD-fractie over hoe de procesafpraak wordt vastgelegd die ertoe moeten leiden dat de sector meer invloed heeft op de kwaliteit van de loodsdienstverlening en hoe de rol van de sector eruit zal zien, merk ik op dat de invulling daarvan aan het Loodswezen en gebruikers wordt overgelaten binnen de kaders gesteld in het artikel. Bovendien geeft deze procesafpraak flexibiliteit bij toekomstige veranderingen in de scheepvaart of in de wensen vanuit de sector ten aanzien van de kwaliteit.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de VVD-fractie naar voorbeelden hoe met het kwaliteitsvraagstuk in andere landen wordt omgegaan, wordt het volgende opgemerkt. Vooropgesteld dat in omringende landen de loodsdienstverlening juridisch en bedrijfsmatig heel anders is georganiseerd, wordt in Duitsland en België ook gestuurd op kwaliteit. Echter, de wijze waarop deze sturing plaatsvindt, is niet vergelijkbaar. In België is het bijvoorbeeld de overheid zelf die nadere voorschriften vaststelt voor haar eigen Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB Loodswezen).

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de CDA-fractie en vergelijkbare vragen van de VVD-fractie, gesteld onder "Onderdeel S", ga ik hieronder nader in op de ministeriële verantwoordelijkheid voor het Loodswezen. De minister van IenW is verantwoordelijk voor het bevorderen van de veiligheid en voor de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Vanuit de stelsel- en eindverantwoordelijk voor dit publieke belang moet de minister zorgen voor voldoende waarborgen van de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening. Hieraan wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat de loodstaak wordt uitgevoerd door het Loodswezen. Deze werkwijze maakt wel dat de primaire verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en dienstverlening bij het Loodswezen ligt. Dit blijkt ook onder meer uit het feit dat het Loodswezen in de Loodsenwet de verplichting opgelegd heeft gekregen om zelf verordeningen vast te stellen in het belang van een doelmatige dienstverlening.

Vanuit de eindverantwoordelijkheid van de minister is het van belang dat, naast toezicht op de loodsgeldtarieven als zodanig door ACM, ook de minister zicht heeft op het functioneren van de loodsenorganisatie. Hieraan is met de Wet markttoezicht registerloodsen onder meer invulling gegeven door het opnemen van de mogelijkheid voor bestuursrechtelijke handhaving. In dit wetsvoorstel wordt een aantal aanvullende bepalingen hieromtrent opgenomen, bijvoorbeeld dat de minister ook de kwaliteitsrapportage ontvangt, en de mogelijkheid heeft om nader onderzoek te doen als daartoe aanleiding is. Uiteraard is dit niet bedoeld als (politieke) ministeriële sturing vanuit de rijksoverheid, of als wijziging van het stelsel van inrichting en de bijbehorende verantwoordelijkheden. Het zijn echter onmisbare aanvullingen om ervoor te

zorgen dat de minister diens stelselverantwoordelijkheid kan invullen en de continuïteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening kan waarborgen.

Bepaling om af te wijken van de wijze van functievervulling

Over de bepaling om af te wijken van de wijze van functievervulling, opgenomen in artikel 2a van het wetsvoorstel, zijn door de leden van de fracties van VVD, D66 en CDA diverse vragen gesteld. In reactie daarop wordt het volgende opgemerkt. Het artikel is tot stand gekomen tegen de achtergrond van diverse ontwikkelingen. De meest in het oog springende zijn technologische ontwikkelingen, waardoor verwacht wordt dat de scheepvaart meer geautomatiseerd, gerobotiseerd en gedigitaliseerd wordt.

De Loodsenwet regelt het functioneren van het Loodswezen, en niet de verplichting van een kapitein om gebruik te maken van de loodsdienst. Dat laatste is geregeld in het Loodsplichtbesluit 2021 en de Loodsplichtregeling 2021. Het bepaalde in voorgesteld artikel 2a heeft tot doel om tijdelijk te kunnen afwijken van de wijze van functievervulling, teneinde te beoordelen of een andere wijze van functievervulling de belangen, genoemd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet – met name veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer, ook kan waarborgen. Om in te kunnen spelen op bovengenoemde ontwikkelingen, is het wenselijk de mogelijkheid te hebben om te testen en beoordelen of een andere wijze van functievervulling net zo veilig is voor de scheepvaart, en zorgt voor vlot verloop.

Ik deel de opvatting van de leden van de CDA-fractie dat artikel 2a niet mag worden gebruikt als verkapte politieke sturing op kwaliteit, efficiency of prijs. Dat blijkt ook uit de beperking van het doel van het experiment in het tweede lid. Uiteraard kan dat wel een bijkomend gevolg zijn van het experiment, maar het is dus geen doel. Ter beantwoording van de vraag van VVD over de onderlinge verhouding, moet daarom worden opgemerkt dat bij een experiment alleen kan worden afgeweken van artikel 2, eerste tot en met derde lid, en niet van andere bepalingen in de Loodsenwet. Een specifiek criterium is daarvoor niet. Een en ander zal afhankelijk zijn van de ontwikkelingen in de sector, maar te denken valt aan loodsen op afstand op andere momenten dan thans genoemd in het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren, of bijvoorbeeld het geheel geautomatiseerd aanmeren. Uitgangspunt is dat de verhouding tussen de kapitein en de loods, zoals uiteengezet in reactie op bovenstaande vraag van de VVD-fractie, niet verandert. Ook is het – in reactie op de vraag van de fracties van D66 en CDA – relevant om te vermelden dat er momenteel nog geen sprake is van een voorgenomen experiment, zodat er ook nog geen programma of kader is dat hier kan worden toegelicht.

Per experiment zal bij algemene maatregel van bestuur (amvb) worden bepaald wat de voorwaarden zullen zijn om deel te nemen aan een experiment. Het is niet uit te sluiten dat verschillende experimenten tegelijkertijd lopen. Zo zal de uitwerking van een experiment bij amvb geschieden, overeenkomstig artikel 2a, en kunnen diverse experimenten met bijvoorbeeld dezelfde randvoorwaarden (zoals voor evaluatie) in diezelfde amvb worden opgenomen. Het is dus niet per

definitie noodzakelijk voor ieder experiment een afzonderlijke amvb te maken. Bij amvb zal ook de rol van de havenmeester en de gebruikers worden meegenomen, waar de VVD-fractie om vraagt.

De D66-fractie vraagt wanneer een experiment geslaagd is. Dit is afhankelijk van het concrete experiment en de exacte doelstelling daarvan, hetgeen bij amvb wordt vastgelegd. Dat kan derhalve ook per experiment verschillen, mochten er meerdere experimenten worden uitgevoerd.

De leden van de D66 en CDA-fracties stellen diverse vragen over de looptijd van een experiment en de leden van de CDA-fractie vraagt meer specifiek om een horizonbepaling. In reactie daarop kan het volgende worden toegelicht. In het wetsvoorstel is opgenomen dat een experiment niet langer kan duren dan vijf jaren. Dit betekent dat per experiment kan worden bepaald dat het korter duurt dan vijf jaar, maar nooit langer. Er is niet gekozen voor een horizonbepaling in de wet, zoals voorgesteld door de leden van de CDA-fractie, omdat daarmee de grondslag aan elk lopend experiment wegvalt op de datum van de horizonbepaling, ook wanneer het desbetreffende experiment nog geen (maximaal) vijf jaar heeft geduurd. Het is wenselijk dat het onder artikel 2a mogelijk blijft om verschillende, afzonderlijke experimenten van ieder ten hoogste vijf jaar uit te voeren, zoals hierboven is toegelicht. Een horizonbepaling in de wet, waarmee de grondslag van de experimenteer-amvb (artikel 2a) vervalt na vijf jaar, sluit dat uit. Artikel 2a laat overigens niet toe dat hetzelfde experiment oneindig wordt verlengd. De vijf jaar is een uiterste termijn, vastgelegd bij wet waarvan bij amvb niet kan worden afgeweken. Het zou bijvoorbeeld wel mogelijk kunnen zijn om eerst een experiment van twee jaar toe te staan, en vervolgens te verlengen met nog eens twee (of bijvoorbeeld drie) jaar, zolang de termijn van vijf jaar niet wordt overschreden. In zoverre deel ik de opvatting van de leden van de CDA-fractie dat mogelijkheden voor afwijken beperkt moeten zijn, en wordt zowel het doel ingekaderd door het tweede lid (hierboven geschetst) alsmede de duur door het derde lid, onder b. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, zoals aangehaald door de leden van de fractie van D66 en CDA.

Tot slot stellen de leden van de fracties van VVD, D66 en CDA diverse vragen over de rol van de Kamer. Zo vraagt VVD of de Kamer wordt geïnformeerd over experimenten onder de Loodsenwet, en vragen de leden van D66 of de Kamer een rol speelt bij de evaluatie en, indien van toepassing, bij de aanpassing van regelgeving na een geslaagd experiment. Voor wat betreft de rol van de Kamer geldt dat deze aansluit bij hetgeen gebruikelijk is. Over de uitkomsten van een evaluatie zal de Kamer worden geïnformeerd, zeker als dit leidt tot een voornemen van wijziging van regelgeving. Indien uit de evaluatie blijkt dat wijziging van de Loodsenwet noodzakelijk is, zal de gebruikelijke parlementaire behandeling plaatsvinden. Het kan echter ook zo zijn dat andere, lagere regelgeving wijziging behoeft. Dit zou bijvoorbeeld het Loodspllichtbesluit 2021 of het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren kunnen zijn. Dit zal afhankelijk zijn van het experiment en de uitkomsten

daarvan. Het is in lijn met het advies van de Raad van State dat de Kamer in zo'n geval geen betrokkenheid heeft bij aanpassing van de desbetreffende lagere regelgeving.

Gevolgen

Ten aanzien van de vragen van de leden van de CDA-fractie met betrekking tot de invloed van de voorgestelde wetswijziging, wijs ik graag op de ambitie opgenomen in de Havennota 2020-2030 om de krachtige positie van Nederlandse havens te behouden en zo mogelijk te versterken. Juist voor de concurrentiepositie is het van belang om de kwaliteit en de continuïteit van de loodsdienstverlening te borgen, zoals ook met de voorgestelde wetswijziging beoogd wordt. Daarnaast zal de voorgestelde efficiëncyprikkel in één of meer jaren waarin sprake is van een stijgend aantal te loodsen scheepsreizen, tot lagere tarieven leiden. Bovendien zijn de integrale uurtarieven identiek voor alle scheepsklassen, wat een aanpassing is ten opzichte van de huidige tarieven. Nederlandse havens blijven in dat opzicht dus aantrekkelijk voor schepen.

In reactie op de vraag van de leden van de SP-fractie, merk ik op dat de totale arbeidsvergoeding (geïndexeerd) in de periode 2009 tot en met 2019 redelijk stabiel is gebleven. Vergeleken met 2019 is in 2020 een lichte daling van het aantal loodsreizen te zien en daardoor ook een lichte daling van de totale arbeidsvergoeding. Het aandeel van de arbeidsvergoeding als gevolg van de bruguren is door de toenemende scheepsgrootte wel toegenomen.

Uitvoering en toezicht

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de VVD-fractie over het nader onderzoek alvorens eventueel toepassen van bestuursdwang, merk ik op dat de mogelijkheid tot het instellen van een nader onderzoek een voorfase kan zijn voor het toepassen van een bevoegdheden uit artikel 46. In de huidige wet geeft dit artikel de mogelijkheid om bestuursdwang op te leggen bij overtreding van bepaalde bepalingen uit de Loodsenwet en dat de algemene raad of de regionale Loodsencorporatie aan de minister inlichtingen moeten verstrekken die de minister nodig acht voor de toepassing van artikel 46 in het kader van de systeemverantwoordelijkheid. Omdat het niet altijd mogelijk of wenselijk is om direct deze bestuursdwang op te leggen, wordt voorgesteld het wetsvoorstel aan te vullen met de bevoegdheid tot het instellen van een nader onderzoek. Voorkomen wordt dan dat de minister op basis van de geleverde informatie onvoldoende zicht heeft op de situatie, terwijl er bijvoorbeeld uit de praktijk wel signalen komen. De minister heeft thans geen bevoegdheid om zelf een onderzoek te verrichten. Het onderzoek kan bijvoorbeeld bestaan uit gesprekken met gebruikers van loodsdiensten, en hoeft niet beperkt blijven tot schriftelijke informatie. Zoals in de toelichting is vermeld, spreekt het voor zich dat de minister een dergelijk onderzoek enkel zal doen na zich zorgvuldig een oordeel te hebben gevormd.

In reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie of de kosten voor het nader onderzoek ten laste komen van de overtreder, wordt opgemerkt dat de kosten van het uitvoeren van het onderzoek ten laste komen van het

departement. De kosten en tijd die er bij betrokken partijen mee gemoeid zijn, wordt niet vergoed.

Consultatie

Internetconsultatie

De leden van de SP-fractie vragen of nader kan worden toegelicht of beide partijen ten aanzien van mogelijkheden bij taakverwaarlozing reeds nader tot elkaar zijn gekomen en in hoeverre dit heeft geleid tot verdere verduidelijking in de voorgestelde wetswijziging. In dat verband merk ik op dat bij het opstellen van het wetsvoorstel, zowel voor als na de internetconsultatie, het Loodswezen is betrokken, teneinde de uitvoerbaarheid en de kwaliteit te behouden. Het is juist dat ten tijde van de internetconsultatie, zo valt ook te lezen in de reactie van het Loodswezen, er discussie bestond tussen het ministerie en het Loodswezen over de vorm en mate waarin een betere invulling kan worden gegeven aan de stelselverantwoordelijkheid van de minister van IenW. Het Loodswezen ziet de noodzaak voor een intensivering en uitbreiding van de toezichtsbevoegdheden van de minister niet. In het wetsvoorstel dat inmiddels aan de Kamer is aangeboden is een juiste balans getroffen tussen het borgen van de kwaliteit en continuïteit enerzijds en de invulling van de stelselverantwoordelijkheid anderzijds.

Autoriteit Consument en Markt (ACM)

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering het eens is met hun lezing dat de wet een ondergrens in de arbeidsvergoeding regelt. Graag licht ik dit als volgt toe. Wanneer bedoeld wordt op het voorgestelde artikel 68 (onderdeel AG van het wijzigingswetsvoorstel), dan klopt het dat bij ministeriële regeling de hoogte van de integrale uurtarieven wordt vastgesteld, die worden gebaseerd op de hoogte van de in 2015 geldende arbeidsvergoeding. Dit is een andere berekening van de arbeidsvergoeding dan voorheen, omdat nu wordt gewerkt met twee integrale uurtarieven. Ten eerste is er een integraal uurtarief voor de uitvoering van verrichtingen van een registerloods aan boord of op afstand. Ten tweede is er een integraal uurtarief voor uren die worden besteed aan andere taken dan strikt genomen tot het directe loodsproces behoren.

Ten aanzien van de vragen van de leden van de VVD-fractie met betrekking tot het voorstel van de ACM om een onderzoek te doen naar de marktconformiteit van de arbeidsbeloning, verwijs ik graag naar de uiteenzetting hierboven over de keuzes ten aanzien van het gekozen toezichtmodel.

Artikelsgewijs

Onderdeel T

De leden van de VVD-fractie vragen in het licht van het vervallen van het artikel dat de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie verplichtte tot vergelijkend onderzoek met betrekking tot loodsdienstverlening, of er mede met het oog op de digitalisering inmiddels een betere vergelijking kan worden gemaakt. Ik merk in dit kader op dat de vergelijking met andere landen lastig blijft, omdat de loodsdienstverlening elders over het algemeen anders is georganiseerd dan in Nederland, zoals hierboven is toegelicht. Er is geen

35720

aanleiding om het Nederlandse systeem verder aan te passen dan thans voorgesteld.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga