

Hirsch Ballin

door het bericht dat de periode van vijf jaar door meer jaren zou worden gevolgd. Daarmee rekening houdend zeg ik graag toe dat ik zal bevorderen dat het wetsvoorstel wordt "genovelleerd", om dat woord maar eens te gebruiken. Bij een eerdere gelegenheid heb ik gezegd dat de Kamer moeilijk een novelle van mij kan verwachten als ik niet overtuigd ben. De Kamer kan zich dan ook wel voorstellen welke graad van overtuigingskracht vanmiddag door haar leden is ontwikkeld. Ik zeg een dergelijke novelle graag toe, uiteraard met inachtneming van de daarvoor geldende constitutionele procedures. Wij denken eraan om in de aanpassingswet van de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht een bepaling op te nemen die de werking van deze regeling voor de handhaving ter zake van parkeerovertradingen en andere lichte verkeersovertradingen op termijn stelt. Dan blijven wij thematisch in de buurt van waar het om gaat.

Wij verwachten dat een en ander in vijf jaar geregeld kan zijn. Daar zijn twee dingen voor nodig: de integratie van het Muldersysteem en het kunnen werken met de bestuurlijke strafbeschikking van het Openbaar Ministerie. De termijn van vijf jaar niet is gedacht als iets waar wij om te beginnen maar eens aan gaan denken, in de trant van: wij gaan uit van 2008 tot 2013, maar houd er rekening mee dat het later wordt. Om dat duidelijk te maken, verbind ik er graag het voornemen aan om, indien mogelijk, de termijn te bekorten en invoering eerder te doen plaatsvinden dan over vijf jaar. Ik kan mij voorstellen dat in de desbetreffende bepaling wordt opgenomen dat de termijn van vijf jaar een uiterste termijn is en dat bij Koninklijk Besluit een eerdere datum kan worden bepaald waarop de overgang wordt gemaakt. Daarmee brengen wij tot uitdrukking dat het streven erop is gericht om het moment dichterbij te brengen, waarvoor door uw Kamer zo duidelijk is gepleit. Dat zal ook uit de toelichting bij deze bepaling blijken.

Dat is wat ik in tweede termijn wilde opmerken.

De voorzitter: Ik dank de bewindslieden voor hun reactie in tweede termijn. Ik stel voor, de beraadslaging te sluiten en te komen tot afhandeling van beide wetsvoorstellen.

Het woord is aan de heer Kox.

De heer Kox (SP): Voorzitter. Na de laatste toezegging van de minister denk ik dat het wijs is, eerst af te wachten wat wij van de minister krijgen op dit gebied, vooraleer wij hierover gaan stemmen. Ik zou de beraadslaging niet willen afronden, maar schorsen, totdat wij meer duidelijkheid hebben. Dat geldt te meer omdat de minister zegt dat er eigenlijk een horizonbepaling in het wetsvoorstel komt, en dat hij een en ander misschien nog wel verder naar voren trekt. Dat maakt nogal wat uit.

De voorzitter: Dat voorstel moet ik aan de Kamer voorleggen, want zoals u weet kan ik eigenstandig vrij weinig in dezen.

Het woord is aan de heer Van de Beeten.

De heer Van de Beeten (CDA): De toezegging van de minister is glashelder, dus ik denk niet dat wij behoefte hebben aan een brief of aan een nadere toelichting van zijn kant. Ik heb uiteraard wel behoefte aan beraad binnen mijn fractie daarover, omdat dit een novum is,

dat overigens wel toelaatbaar is en door de CDA-fractie in elk geval overwogen zal moeten worden. Om die reden had ik informeel al aangekondigd dat wij stemming zullen aanvragen, en dat doe ik dan ook bij dezen, zodat wij volgende week wel tot afhandeling kunnen overgaan.

De heer Rehwinkel (PvdA): Wij hebben er geen behoefte aan, het wetsvoorstel aan te houden. De minister heeft een heldere toezegging gedaan, waarom wij hadden gevraagd. Wat mijn fractie betreft, kan er volgende week worden gestemd.

Mevrouw Broekers-Knol (VVD): Wij hebben het over twee wetsvoorstellen. De minister heeft een novelle toegezegd voor het wetsvoorstel met nummer 30098. Over het wetsvoorstel met nummer 30101 zou gestemd kunnen worden. In de paar jaar dat ik in deze Kamer functioneer heb ik de ervaring opgedaan dat een wetsvoorstel waarvoor een novelle wordt aangekondigd, wordt aangehouden tot de novelle aangeboden is en wij de gewijzigde tekst hebben. Dan kunnen wij het wetsvoorstel als geheel aannemen. Volgende week stemmen over wetsvoorstel 30098, onder de toezegging van de minister dat er een novelle komt, zou werkelijk een novum zijn.

De heer Van de Beeten (CDA): Dat was ook niet de strekking van mijn opmerking. Als de conclusie is dat er een novelle moet komen, wordt het wetsvoorstel aangehouden totdat de novelle er is. Als de conclusie is dat de novelle niet genoegzaam is, kan een en ander volgende week worden afgehandeld.

De voorzitter: Een meerderheid van de Kamer wenst de behandeling van het wetsvoorstel 30098 op te schorten tot in elk geval volgende week, zodat er beraad kan plaatsvinden in de successievelijke fracties. Het is dan alsnog mogelijk om eventueel dezelfde dag tot afhandeling en tot stemming te komen.

Ik stel vast dat de Kamer voor het andere wetsvoorstel, inzake de bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte, nummer 30101, dezelfde procedure wenst te volgen.

Ik stel voor, dienovereenkomstig te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.20 tot 17.35 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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) (30913).**

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter: Het woord is aan de heer Hofstra, die zijn maidenspeech zal houden. Interrupties zijn derhalve niet

Voorzitter

toegestaan, hoezeer de heer Hofstra dat misschien ook betreurt.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. U kent net als ik het motto "geen debat zonder interruptie", dus ik had u juist willen verzoeken om de collega's vrijstelling te verlenen van het verbod op interrumpieren.

De **voorzitter**: Bij dezen, mijnheer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Dank u wel.

Het loodsensdossier sleept al jaren. Opvallend is dat dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer heel snel is afgedaan, in het interbellum tussen Balkenende-N en Balkenende-N+1. Er is aan de andere kant zelfs geen amendement of motie aangenomen.

1988 was een belangrijk jaar voor de loodsen. Toen zijn zij verzelfstandigd of, zoals sommigen zeggen, geprivatiseerd. Het is heel opvallend dat in alle stukken die nu voorliggen, in heel veel verschillende toonaarden vaak over die maatregel van toen wordt gesproken, of het nu het ene was of het andere. Ik heb besloten eens op de website van het loodswezen te gaan kijken. Daarop staat dat de organisatie in 1988 "buitenambtelijk is verzelfstandigd". Ik vond dat wel een mooie term, maar ik denk dat "privatisering" er toch het dichtst bij in de buurt komt. Het zijn ook private ondernemers en er zit nog een PBO-constructie achter, waar je ook nog heel veel over zou kunnen zeggen. Zij hebben in ieder geval een dubbel monopolie: kapiteins zijn verplicht om een loods te nemen én moeten ze uit die groep halen. Een monopolie, privaats, is naar mijn smaak het ergste wat er is. De kosten zijn hoog, dus is de efficiency laag, zijn er luxe wensen, luxe arbeidsvoorwaarden en is er over het algemeen te weinig uitdaging. Ook valt op dat eigenlijk iedereen zegt: wij weten niet hoe het financieel zit bij de loodsen. Iedereen die de sector kent en daarin actief is, zegt: de enigen die het weten, zijn de loodsen zelf. Dat is toch een beetje een ongezonde situatie. Blijkbaar is er dus ook geen goed intern toezicht. Dat stel ik maar vast. Het zou wel verstandig zijn als er intern op allerlei dingen werd gelet.

Dat aanpakken zin heeft, blijkt uit de verruiming in 1995. Toen is er een kleine versoepeling opgetreden in de plicht om loodsen aan boord te nemen. Op de vaarten waarop dat kon, deed de kapitein het zelf, mits hij de goede papieren had. Daarop hebben de loodsen binnen de kortste keren gezegd: wij doen het goedkoper. Toen kwam de zogenaamde frequentiekorting. Daar blijkt dus uit dat er toch wel meer aan doelmatigheid kan worden gedaan als je de zaak maar een beetje prikkelt.

De VVD-fractie vindt een goed financieel toezicht zeker nodig, eigenlijk hard nodig. Ik sprak over 1988. Dat is al bijna twintig jaar geleden. Het voorstel van de regering om de Nederlandse Mededingingsautoriteit daar een duidelijke rol in te laten spelen, lijkt mijn fractie op zichzelf goed. Zij kan de kern van het wetsvoorstel op dit punt dus ook steunen. Er zijn alleen een paar onderdelen die haar steken als een visgraat in de keel. Dat is zo'n onprettig gevoel dat ik, nee, mijn fractie daar vanavond nog vanaf wil worden geholpen. Ik hoop dat de minister dit kan doen. Ik noem twee belangrijke punten. Het eerste is het pensioen vanaf 55-jarige leeftijd. Het tweede is het voornemen of eigenlijk al uitgezet beleid van de

regering om tot 2019 – niet iedereen hier zal dat meemaken, ik zelf inclusief – niets te wijzigen.

Ik zou willen zeggen dat het middeleeuws is dat de pensioensgerechtigde leeftijd in deze sector 55 jaar is. Misschien is het beter om te zeggen dat deze prepensioenregeling prehistorisch is. Ik las een paar dagen geleden in de krant dat een commissaris der Koningin voornemens is, tot zijn zeventigste door te werken. Het kan toch niet allebei waar zijn dat een loods, die ook bestuurlijk werk doet, althans, dat hoop ik, want dat is wel de bedoeling, op 55-jarige leeftijd met pensioen gaat en een commissaris der Koningin zegt dat hij blij is dat hij tot zijn zeventigste door kan. Ik wil dan ook de indringende vraag aan de minister stellen hoe het nu mogelijk is dat er in 1988 zulke kromme afspraken zijn gemaakt, dat de regering nu zegt: wij kunnen daar niets meer aan doen, terwijl in elke sector een pensioensgerechtigde leeftijd van 55 jaar niet meer van deze tijd is. Mijn fractie vindt dit een heel zwaarwegend onderdeel, want de leeftijd van 55 jaar wordt op het bordje gelegd van de klanten van het loodswezen. Zij moeten het gaan betalen. Let wel: als iemand zelf op zijn vijfenvijftigste met pensioen wil en hij dat zelf betaalt, heb ik daar geen probleem mee, maar dit is volgens mijn fractie een heel groot probleem, eigenlijk een onacceptabel probleem in 2007.

Het tweede hoofdpunt voor de VVD-fractie is de lange termijn, dus dat wij tot 2019 op onze handen blijven zitten als het gaat om de organisatie van het loodswezen in ons land. Er was een evaluatie voorzien voor 2011. Dat vindt mijn fractie op zichzelf verstandig. Nog verstandiger is dat de Tweede Kamer bij de minister heeft kunnen afdwingen dat er al in 2009 een eerste, zij het wat globale evaluatie komt, maar dat er vooral wordt gekeken naar de kwestie van de 55-jarige leeftijd en de kwestie van de inkomensontwikkelingen. Mijn fractie ziet, net als op allerlei andere deelterreinen van verkeer en vervoer, allerlei technische ontwikkelingen: de TomTom is de laatste jaren in de auto geïntroduceerd; schepen hebben al heel lang een soort TomTom. Die is ietsje ingewikkelder dan het kastje dat wij in de auto hebben. Bij schepen zijn de ontwikkelingen in ieder geval ook geweldig. De regering zegt in haar stukken dat de schepen enerzijds groter worden – dit blijkt uit de statistieken – en specialistischer, anderzijds dat het beloodsen dankzij de technische ontwikkelingen veel simpeler kan worden opgezet, waardoor bijvoorbeeld kan worden gesteld dat een schip, korter dan 130 meter, geen loods meer nodig heeft. Dat is nu niet het geval, maar technisch kan het volgens mijn fractie op een vrij verantwoorde manier. Dan is nog heel eigenaardig dat er vanaf de kant wordt beloofd als het heel hard waait en het voor een loods lastig is om aan boord van een schip te komen. Als dat kan, kun je het bij minder wind ook wel vanaf de kant doen, lijkt mij. Met andere woorden: er bestaan allerlei technische mogelijkheden waardoor de doelmatigheid van deze sector sterk kan worden vergroot.

Nadat het huidige systeem wordt veranderd, komt natuurlijk de principiële discussie of de sector echt moet worden geprivatiseerd of dat die terug moet naar de overheid, waar die vroeger vandaan is gekomen, of dat er een mengvorm moet komen. De minister zegt: ik weet het allemaal niet vanwege de technische ontwikkelingen in de scheepvaart en omdat ik het niet weet, heb ik geen visie. Ik doe hem misschien een beetje onrecht. Hij zegt:

Hofstra

omdat ik het niet weet, kan ik geen visie ontwikkelen. Mijn fractie draait dat graag om. Juist als er allerlei ontwikkelingen zijn die invloed op het probleem hebben, maar je het niet precies weet, moet je een visie ontwikkelen. Van mijn fractie moet er een visie komen op hoe er na dit traject van min of meer geprivatiseerde loodsen met een controle van de NMa een wat definitievere situatie kan worden geschapen. Dit is een hard punt voor mijn fractie. Juist nu moet er visie worden ontwikkeld en moeten er maatregelen worden voorgesteld. Die liggen inderdaad bij andere wetten dan deze wet, bijvoorbeeld de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet en misschien nog wel een paar andere wetten. Wij denken dat dit ver voor 2019 mogelijk moet zijn. Dat zal ook wel moeten, want als je in 2019 in een keer wilt veranderen, moet je het allemaal voorbereiden.

Ik wil nadrukkelijk zeggen dat de VVD-fractie er nu niet op aandringt dat er wordt geprivatiseerd. Zij ziet de publieke belangen namelijk: veiligheid op het water en een vlot en efficiënt scheepvaartverkeer. Onze stelling is dat je voor routinematig werk wel heel goede argumenten moet aanvoeren, wil je het niet door de markt laten doen. Wij willen liever ook geen kunstmarkt. De huidige situatie zouden wij wel als zodanig kunnen betitelen. Ik krijg graag en spoedig een heldere, integrale visie. Wij zijn er dus tegen om dit op zo'n lange termijn te schuiven. Wij vinden dat het voor 2019 moet gebeuren. Ons concrete voorstel zou zijn dat, aansluitend op de evaluatie van 2009, de regering met een visie komt in het jaar 2010, met een set van wensen om in bepaalde bestaande wetten wijzigingen aan te brengen. Om dat wat dichterbij te brengen, heb ik een vraag aan de minister. De NMa krijgt een belangrijke taak als het gaat om het financieel toezicht. In hoeverre kan op die manier, zonder de artikelen in deze wet te ge- of misbruiken, de NMa de loodsen ertoe brengen dat die 55 jaar zo snel mogelijk uit beeld verdwijnt, zodat ook de financiering van het prepensioen al in 2012 kan worden gerealiseerd, in plaats van in 2019? Dan zou het nieuwe systeem veel eerder kunnen worden ingevoerd. Graag daarop een duidelijk antwoord.

In de memorie van antwoord staat dat de termijn tot 2019 een maximale termijn is. Wij zagen een brief van het loodswezen aan de minister, waarin staat dat dat vermoedelijk niet later zal zijn dan 2019. Het een klopt niet met het ander. Ik hoop dat ik ten aanzien van de minister kan aanhouden wat in de memorie van antwoord staat. Mocht het anders zijn, dan hoor ik dat graag.

In dezelfde brief van het loodswezen staat dat de loodsen zeggen dat de minister in 1988 de kwestie van die 55 jaar heeft geregeld. Is dat waar? Voor de loodsenorganisatie is een termijn van twee maanden opgenomen om te reageren op een voorstel voor een kostentoedeling. Men vindt die termijn nogal krap. Nu denk ik dat je in twee maanden heel veel kunt doen, maar men vraagt of geen boete wordt opgelegd als die termijn niet wordt gehaald. Tot mijn verbazing lees ik in het antwoord van de minister dat, als die termijn wordt overschreden, er inderdaad geen boete komt. Waarom staat deze regel dan in de wet? Die wet had dan iets korter gekund.

Waarom is de regering zo terughoudend met het vrijgeven van bijvoorbeeld dat vrijwillige loodswerk? Er zijn bepaalde gevallen waarbij de wet geen loods voorschrijft, dan is het vrijwillig. Maar als je als kapitein

een loods neemt, moet het wel een loods uit die pool zijn. Vrijwilligheid bestaat dus niet, dat is ook verplichte beloodsing. Op die manier kan geleidelijk wat meer vrijheid in de loodsensector worden gebracht. Daarbij vragen wij ook aandacht voor het tuchtrecht en de opleiding, beide elementen die door de loodsen zelf worden gedaan. Zeker bij de opleiding bepaal je daarmee ook de markt. Zou het niet goed zijn die elementen ergens anders naar toe te brengen?

In deze regelgeving wordt vrij weinig aandacht besteed aan internationale kwesties, en ook niet aan specifiek Europese kwesties. Wij kennen tegenwoordig de short sea shipping, een tak van sport waar de regering terecht veel aandacht aan besteedt. Immers, hoe meer kustvaart wij kunnen stimuleren, hoe minder vrachtwagens op onze wegen en hoe minder treinen op onze volle spoorlijnen. Prima, maar zou het niet goed zijn om wat sterker in te zoomen op de betekenis van Europa voor de loodsen, waarbij het vooral gaat om België en Duitsland?

Via deze wet worden de kruissubsidies geleidelijk afgeschaft. Nu betalen grote schepen veel, onder het motto dat het grote schepen zijn, maar als die kosten wat meer worden geanalyseerd, zou het redelijker zijn als kleine schepen verhoudingsgewijs iets meer betalen en grote schepen iets minder. Kortom, Rotterdam gaat erop vooruit, want daar komen veel grote schepen, en Zeeland en vooral de noordelijke havens komen te zitten met hogere tarieven. Ik krijg graag de toezegging van de minister dat hij de zorgplicht ook voor die kleinere havens handhaaft. Het Rijk voelt zich daarmee verantwoordelijk voor een goed gebruik van de kleinere havens. Daarmee zeg ik niet dat er geen enkele verhoging van het tarief mag optreden, maar die verhoging moet niet zodanig zijn dat daardoor de functies van de kleine regionale havens teniet wordt gedaan. Dan zijn wij namelijk verkeerd bezig. Ik hoop dat de minister daar expliciet op let bij de verdere ontwikkeling.

Er was altijd een soort gelijkschakeling in rechten en plichten tussen kapiteins en loodsen. Dat gold bijvoorbeeld voor de verantwoordelijkheid: een kapitein kan een fout maken, een loods ook. Maar dat is volgens mij nu weer achterhaald. De loods heeft een kleinere verantwoordelijkheid dan de kapitein. Waarom? Als de kapitein te laat is waardoor de loods moet wachten, moet extra worden betaald, maar omgekeerd is dat niet het geval. Ik vind dat een raar verschil in behandeling. Het is wel een ondergeschikt puntje in het geheel, maar kan de minister er toch op ingaan? Als die verschillen er zijn, kan de minister er dan als de wiedeweerga voor zorgen dat ze verdwijnen?

Wij kunnen ons als VVD-fractie goed vinden in de inschakeling van de NMa om het hoognodige financiële toezicht op deze sector te gaan uitvoeren. Wij denken ook zeker dat dat tot een hogere doelmatigheid, lees meer kwaliteit en lagere prijzen, zal leiden. Maar wij willen graag twee dingen: de termijn tot 2019 linksom of rechtsom inkorten, waarvoor minister, de NMa en de loodsen hun best moeten doen. Dan kunnen wij immers sneller over naar een nieuw en beter systeem. Verder willen wij dat de regering toezegt dat wij in 2010 die heldere integrale visie krijgen op loodswerkzaamheden in Nederland, inclusief een set wijzigingsvoorstellen voor de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet.

Hofstra

Wij wachten uiteraard de reactie van de minister met belangstelling af, maar zullen niet schromen om de Kamer zo nodig op deze kernpunten om een uitspraak te vragen. Het was mij een eer en een genoegen om hier voor het eerst het woord te mogen voeren. Ik hoop dat nog lang te kunnen blijven doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Hofstra, in deze Kamer lichten wij het doopceel van ieder nieuw lid. Ik feliciteer u van harte met uw maidenspeech over dit wetsvoorstel. Tegelijkertijd vergeef ik het u voor deze ene keer dat u drie minuten over tijd bent!

Een gewild wetsvoorstel is het wel, want u bent vandaag de eerste van de drie leden die hierbij hun maidenspeech houden. Dat komt hier niet vaak voor. Ik houd het heel kort, want ik heb begrepen dat u niet houdt van lange speeches en al helemaal niet over uzelf. U hebt civiele techniek gestudeerd aan de TH Delft. Wat weinigen weten, is dat u maar liefst zeventien jaar lang, tot 1992, verbonden bent geweest aan de Noordelijke hogeschool in Leeuwarden, als parttimehoofddocent. Maar wat iedereen weet, is dat u lid was van de Tweede Kamer. Twaalf jaar lang, tot november vorig jaar. In die hoedanigheid hebt u landelijke bekendheid gekregen rond vraagstukken van mobiliteit en volkshuisvesting. Zoals wij zonet hebben kunnen horen, spreekt u over deze onderwerpen met passie. Ik heb mij laten vertellen dat u uw eigenheid ook als spoorwegbouwkundige niet verloochent, wanneer u een prachtig staaltje bewegende techniek ziet. Ik hoor daarover later graag meer.

U bent tevens een ondernemer pur sang. Voor uw tijd in de Tweede Kamer was u directeur en/of eigenaar van een aantal ondernemingen op het gebied van vastgoed, verkeer en milieu. Daarnaast had u de nodige nevenfuncties in die sectoren. Mijnheer Hofstra, een soms hardnekkig misverstand is dat van mensen die overstappen van de Tweede naar de Eerste Kamer wordt gedacht dat zij per definitie een voornamelijk rustend leven willen of zullen gaan leiden. Sinds uw vertrek uit de Tweede Kamer, waar u overigens lid van het Presidium was, bent u voorzitter van de Vereniging afvalbedrijven, en bent u voorzitter van de nieuwe Adviesraad Rijkswaterstaat. Verder bent u directeur-grootaandeelhouder van diverse bv's. Daarenboven liet u opschrijven in een artikel over de nieuwe VVD-Eerste-Kamerfractie in uw partijblad Provincie en gemeente, dat er nog veel te doen valt voor u in de Eerste Kamer. Want u houdt ook van het politieke handwerk. U hebt gezegd dat ook deze Kamer een politiek orgaan is en dat u zich met uw fractie in een oppositierol bevindt. Uw ervaring als Tweede-Kamerlid is rondweg een aanwinst voor de VVD-fractie. U loodst – bijna letterlijk zou ik willen zeggen bij dit wetsvoorstel – regelmatig een en ander door moeilijk vaarwater. U bent iemand die op verschillende wijzen nadrukkelijk aanwezig is, zo hebben wij hier al kunnen merken. Wij verwachten nog veel van u te horen in de senaat. Ik wens u bij uw werk in ons huis alle succes toe.

Normaal schorsen wij nu de vergadering voor felicitaties, maar omdat er drie maidenspeeches zijn, schors ik de vergadering na de derde maidenspeech.

Het woord is aan de heer Hendriks, die ook zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Hendriks** (CDA): Voorzitter. Het wetsvoorstel

handelt niet over de invoering van marktwerking, alhoewel dat oorspronkelijk wel het geval was toen het een aantal jaren geleden in de Tweede Kamer werd behandeld, maar introduceert markttoezicht door de NMa op het loodswezen. Het wetsvoorstel voorziet ook in afbouw van kruissubsidiëring tussen verschillende regio's en scheepsklassen, met name in de afbouw daarvan. Er is al veel over de marktwerking, inmiddels moet ik zeggen eventuele marktwerking, per 2019 gesproken. De Raad van State constateerde reeds dat het infrastructuurgebonden karakter van de markt voor loodsdiensten, het ontbreken van alternatieven voor loodsdiensten en de structuur van het loodswezen in de weg staan aan concurrentie tussen registerloodsen. Welke opvattingen men ook kan hebben over de effecten van marktwerking, feit is dat de randvoorwaarden voor het welslagen van het bewandelen van een dergelijke weg nu niet vervuld zijn. De regering stelt voor de besluitvorming over eventuele marktwerking op te schorten tot 2019.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp schenkt ook aandacht aan Europeesrechtelijke aspecten. De inzet van de regering met betrekking tot het Europese havenbeleid is gericht op de versterking van de concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens door in Europees verband een eerlijk speelveld tot stand te brengen. De Europese Commissie heeft er recent aan herinnerd – ik wijs naar de laatste mededeling inzake een Europees havenbeleid – dat technisch-nautische diensten, bijvoorbeeld loodsen, als diensten van algemeen economisch belang zijn onderworpen aan de Verdragsregels inzake mededinging en de interne markt. Ook het verdragsbeginsel van vrijheid van vestiging is van toepassing op technisch-nautische diensten. In de genoemde mededeling van de Commissie wordt ook stil gestaan bij modernisering en het verbeteren van de prestaties.

De Commissie gaat ook specifiek in op technisch nautische diensten. Gesteld wordt dat de beperking van de interne markt niet verder mag gaan dan voortvloeit uit de middelen die worden gebruikt voor het vervullen van de taak van algemeen belang en voor zover noodzakelijk voor een effectieve tenuitvoerlegging van de taak.

Juridische monopolies voor technisch-nautische diensten kunnen de vrijheid van vestiging beperken. Echter exclusieve rechten mogen niet voor lange periodes worden toegekend, rekening houdende met de noodzaak om een aanvaardbaar rendement op het geïnvesteerde kapitaal te garanderen. Graag vernemen wij een reactie van de minister over de relatie met het Europees beleid, zoals verwoord in de mededelingen van de Europese Unie.

Voor zover wij kunnen beoordelen, spoort het huidige nationale beleid ten aanzien van het loodswezen met het Europese. Geldt dat ook voor de lange "overgangspe-riode" tot 2019? Of moet er ook om andere redenen worden gestreefd naar een bekorting van deze tijd? Voor de toekomst is de vraag essentieel of een besluit over de keuze van wel of niet marktwerking een vrije keuze is voor het nationale niveau. Zo niet, welke beleidsopties blijven er dan over?

In het bijzonder wat loodsen betreft, is de Commissie van mening dat frequente gebruikers moeten worden vrijgesteld van de verplichting om een loods te gebruiken als de veiligheid gegarandeerd is. In het streven naar

Hendrikk

het verlagen van de kosten moet rekening worden gehouden met technologische innovatie. De Commissie ziet als gevolg van deze innovatie loodsen op afstand als een realistische optie, die verder moet worden ontwikkeld.

Het loodswezen is in 1988 verzelfstandigd. Dat betekent een en ander voor de operationele invulling van de opgedragen werkzaamheden. De sterke aandacht voor (de) materiële aspecten – regeling prepensioen problematiek, beëindiging kruissubsidiëring, transparantie in kosten, introductie sectorspecifiek toezicht – vormt waarschijnlijk de verklaring, waarom niet in breder verband is stilgestaan bij de toekomstige ontwikkelingen. De wijze waarop onze vragen zijn beantwoord over het laten vervallen van de goedkeuringsbevoegdheid van de minister ten aanzien van de tarieven, roept wellicht ongewild het beeld op van bestuur op grote afstand, waar op door andere gesignaleerde problemen partieel wordt gereageerd. Daardoor ontstaat ongewild een ietwat gefragmenteerd beeld naar de toekomst toe. Het Rijk, de wetgever, heeft een grote verantwoordelijkheid voor de omgeving waarin het loodswezen functioneert. Het handhaven van de goedkeuringsbevoegdheid was naar onze mening ook een verdedigbare optie geweest als formele uiting van een grote inhoudelijke betrokkenheid. Er wordt in de behandeling weliswaar diverse malen gesproken over evaluaties, monitoring, vinger aan de pols houden, maar is ook voldoende helder geformuleerd wat de te bereiken doelstellingen zijn voor de periode tot 2019? Wordt toepassing van de Kaderwet Zelfstandige Bestuursorganen overwogen? Welke prestaties mogen worden verwacht? Welke verbeteringen – modernisering, innovaties – worden nagestreefd?

De loodsdienstverlening – ik citeer de minister – kent een dubbel monopolie, een wettelijk opgelegde vraag met één wettelijk gereguleerde aanbieder. Tegen die achtergrond is aangedrongen op een proactieve opstelling ten aanzien van een aantal onderwerpen. Ik noem: de datum van prepensioen. Is een dergelijke regeling nog wel verdedigbaar, gezien de pleidooien om waar mogelijk langer door te werken? Verder noem ik de hoogte van honorering. De minister heeft gesteld dat de loodsen moeten worden aangemerkt als "zelfstandige ondernemers" en dat zij derhalve niet in aanmerking komen voor een toets aan de Balkenendenorm. De minister gaat ervan uit dat er een duidelijke matiging zal optreden. In andere sectoren is gebleken dat die matiging zelden snel tot resultaten leidt. Voorkomen moet worden dat er van twee walletjes kan worden gegeten, namelijk ondernemer zijn zonder concurrentie. Bevatten de adviezen van de commissie-Dijkstal ook voorstellen voor de bezoldiging van loodsen? Worden deze gerekend tot het publieke domein of niet? De minister lijkt de boot af te houden, als wij pleiten voor nader toekomstgericht overleg over deze onderwerpen. Wij vragen de minister zijn standpunt nader toe te lichten.

Met instemming hebben wij kennis genomen van de inzet van de minister om, geïnspireerd door de goede ervaringen met de Vlaams-Nederlandse samenwerking op de Schelde op het terrein van het loodswezen, samen met Duitsland te streven naar een intensivering van de samenwerking voor de Eems. Wij wensen hem daarbij veel succes toe.

De bestaande belangen van de loodsen mogen niet eenzijdig het tempo bepalen van de mogelijkheden tot

flexibilisering van de loodsplicht of meer in het algemeen tot het waar mogelijk verbeteren van prestaties en het benutten van technologische innovaties. Specifiek markttoezicht kan hieraan een bijdrage leveren. Maar er is meer voor nodig. Aan het slot van het debat in de Tweede Kamer heeft de minister aangegeven de Kamer in 2009 annex aan de verslaglegging toezicht NMA een analyse te geven over de oplossing prepensioen, langer doorwerken na het 55^{ste} levensjaar en de ontwikkeling van het salarisniveau. Wij nodigen de minister uit deze rapportage ook aan deze Kamer te zenden en daarbij meer uitgebreid en geactualiseerd in te gaan op de relatie met het Europees beleid en de daarin opgenomen ambities in de zin van technologische innovaties en kostenreducties. Het verkennen van een aantal relevante ontwikkelingen zal dienstig zijn voor het in de toekomst te voeren beleid (meer/minder loodsen, vrijstelling loodsplicht, technologische innovaties, 2e Maasvlakte). Is de minister bereid dit aan deze Kamer toe te zeggen? Wij zien met belangstelling zijn antwoorden tegemoet.

Ik constateer dat een maidenspeech op vele uiteenlopende onderwerpen betrekking kan hebben. Het loodswezen is daarvoor wel uitermate geschikt, stel ik vandaag vast.

De **voorzitter**: Mijnheer Hendrikk, ook u van harte gefeliciteerd met uw eerste optreden in de plenaire vergadering van deze Kamer.

U hebt een indrukwekkende staat van dienst in het Nederlandse openbaar bestuur. Jurist van huis uit werd u al op uw 31ste levensjaar geroepen tot het ambt van burgemeester van de Gelderse gemeente Herwen en Aerdt. In 1974, u was toen vier jaar lid van de provinciale staten van Gelderland voor toen nog de KVP, trad u toe tot het college van GS. Aansluitend werd u opnieuw burgemeester, nu in de gemeente Wijchen. In 1985 maakte u de overstap naar de rijksdienst, naar het ministerie van BZK. Tot uw benoeming als commissaris van de Koningin in Overijssel, in 1988, was u op dat ministerie directeur-generaal Openbaar Bestuur. Na bijna veertien jaar nam u afscheid als commissaris in Overijssel. Wij hebben er bewijzen van dat u toen uitsluitend bent geprezen.

Voor de KVP werd u al heel jong actief; u was 19 jaar toen u als een van de medeoprichters aan de wieg stond van de KVP-jongeren van de afdeling Brunssum. Daarna volgden nog diverse bestuursfuncties in de KVP. Na de laatste statenverkiezingen bent u in uw, oude, provincie informateur geweest van een nieuw college, en u bent daar breed gekwalificeerd als "een informateur van formaat". Uw cv toont verder een bijna onafzienbare lijst van nevenfuncties die u hebt vervuld en meerdere, ook buitenlandse, onderscheidingen. Ook nu nog bent u naast lid van deze Kamer bijzonder actief. Zo bent u voorzitter van verschillende raden van commissarissen, voorzitter van de Vewin, de brancheorganisatie van de drinkwaterbedrijven in Nederland, en vicevoorzitter van de raad van commissarissen van Essent.

Mijnheer Hendrikk, u staat bekend als een echte katholiek, maar tegelijkertijd in zekere zin ook als een calvinist, namelijk sober en met een zekere gestrengheid, zeker ook voor uzelf. Daarbij meer als iemand die de stille kracht van de diplomatie hanteert, dan als iemand die zich thuis voelt bij bestuurlijke krachtpatserij. Dit alles, met uw grote dossierkennis op vele terreinen en

Hendrikk

uw aanzienlijke ervaring in het binnenlands bestuur, maken u meer dan welkom in deze Kamer. Ik wens ook u heel veel succes met al uw werkzaamheden in dit huis.

Ik geef het woord aan de heer Slager, die eveneens zijn maidenspeech zal houden.



De heer **Slager** (SP): Voorzitter. U zult begrijpen dat het voor iemand die een groot deel van zijn leven heeft doorgebracht achter de dijken van de Schelde een gelukkig toeval is om zijn maidenspeech te mogen houden over een onderwerp, dat te maken heeft met die "eigen" omgeving. De Schelde, met name de Westerschelde, is immers een van de drukste, en tegelijkertijd moeilijkst navigeerbare vaarwateren ter wereld.

Toen ik mij begon te verdiepen in het wetsvoorstel, borrelde spontaan de herinnering op aan het meest indringende geluid uit mijn kinderjaren: het geluid van de misthoorn. Op dagen dat het potdicht zat van de mist, klonk dat klagende geluid in monotone regelmaat vanachter de dijken. Dat klonk ongeveer zo:

(De heer Slager doet het geluid van een misthoorn na.)

De heer **Slager** (SP): Het is een geluid dat iemand die zijn jeugd heeft gesleten aan de boorden van de Geul niet zal herkennen, maar voor ons had dat geluid behalve dat weemoedige ook iets van hulpeloosheid. Over dat hulpeloos varen in de mist kom ik nog te spreken.

Ik wil het eerst hebben over die andere vijand van de scheepvaart: de storm. De laatste storm die we mee maakten was die van 8 op 9 november toen heel Nederland was gewaarschuwd dat het zou gaan spoken: storm uit het noordwesten en springvloed. Dan weet je het wel, dan stuwt het water hoog op in de nauwe trechter van de zuidelijke Noordzee en sinds 1953 weten we wat dát voor gevolgen kan hebben. Gelukkig is er sinds de februari-ramp veel verbeterd: de dijken en het waarschuwingssysteem waren in orde en naast de stormvloedkering in de Oosterschelde werd voor het eerst in de geschiedenis ook de Maeslantkering gesloten. Zo doorstond Nederland die stormnacht betrekkelijk gemakkelijk. Er was wat schade, maar er vielen geen slachtoffers.

En toch scheelde het niet veel of er was die nacht wél een slachtoffer te betreuen. Een eindje de Noordzee op, ter hoogte van de Scheldemonding waren die nacht zoals gewoonlijk loodsen bezig om vanaf het daar liggende loodsstation zeeschepen de Schelde op te brengen, en terug. Daarvoor varen ze vanaf dat stationschip met een jol naar een zeeschip. Stelt u het zich even voor: een kleine jol van 6 meter in de stormnacht, dansend op golven van meer dan 2 meter. Zoiets gebeurt tijdens elke storm. En meestal gaat het goed, ook als de loods de touwladder, die langs de wand van een zeeschip naar beneden hangt, moet zien te grijpen en naar boven klimmen. Maar die nacht gaat er wél iets mis: één van de bemanningsleden van de jol stort in zee. Natuurlijk heeft hij een reddingsvest aan, dus meteen verdrinken zal hij niet. Maar de enige overgebleven man op de jol kan niet én sturen én een collega proberen te vinden en te redden. Hij geeft een noodsein naar het stationschip. Daar is een reservejol, maar de bemanning is daar, sinds er efficiënter gewerkt

wordt, gehalveerd. Er zijn geen wachtlieden meer, zoals vroeger toen het nog een overheidsdienst was. Op één na ligt de bemanning te slapen. Ze worden gewekt, springen in hun kleren en laten de tweede jol te water. En dan begint de zoektocht: twee scheepjes, die proberen de drenkeling in hun zoeklicht te vangen. Het duurt en het duurt, maar eindelijk vinden ze hem. Meer dood dan levend, want ernstig onderkoeld, wordt hij aan boord gehesen. De opgeroepen reddingsboot brengt hem naar Vlissingen en de volgende dag kan het ziekenhuis melden dat de man het avontuur gelukkig op het nippertje heeft overleefd.

Toen ik hoorde van dat ongeluk was mijn eerste gedachte dat er nodig geïnvesteerd moet worden in nog veiligere manieren van werken bij zware storm. Ik heb daarnaar geïnformeerd bij de loodsencorporatie, waar ik te horen kreeg dat men daarmee bezig is. Er is voor Vlissingen een SWATH aangeschaft, een soort catamaran, die ook bij storm heel stabiel op het water ligt, zodat een veilige beloodsing mogelijk is bij golven van zelfs meer dan drie meter. Alleen is er een probleem: bij zo'n storm kan de moderne SWATH niet langs het stationschip komen om daar loodsen op te pikken of af te zetten, want dat oude stationschip is daarvoor niet uitgerust. Daarom moeten die stationschepen worden vervangen, een voor de Rijnmond, een voor de Scheldemond. Zo'n schip kost tussen de 30 en de 50 mln. Samen met nog een SWATH komt dat op een totale investering van 100 mln. Een afschrijvingstermijn van zo'n schip is 20 tot 25 jaar. Als ze volgend jaar worden besteld, zijn ze omstreeks 2030 afgeschreven, wat normaal geen enkel probleem zou zijn, maar nu wel. De loodsencorporatie aarzelt om die investeringen te doen, vanwege het wetsvoorstel dat wij hier vandaag behandelen. Daarin houdt deze minister vast aan het voornemen om in 2019 volledige marktwerking in te voeren, en 2019 is dus halverwege de afschrijvingstermijn. Als in dat jaar inderdaad concurrenten op de markt verschijnen, weet je nu al dat die nieuwe schepen niet zonder verlies zijn af te schrijven, of men moet van tevoren de tarieven omhoog halen. Vandaar de aarzeling bij de loodsencorporatie om 100 mln. te gaan lenen voor de aanschaf van die schepen. Zo zie je hoe de mogelijke marktwerking in 2019 nu al zijn schaduwen vooruitwerpt.

De SP is principieel tegen concurrentie in een sector waar de veiligheid van de bevolking in het geding is. De veiligheid van de bevolking is hier in het geding. Het aantal "varende bommen" is nog nooit zo groot geweest. Je houdt je hart vast als je denkt aan wat er kan gebeuren als één van de ammoniaktankers die daar wekelijks voorbijkomen lek slaat: dat gaat tienduizenden slachtoffers kosten. Het is nog maar een paar jaar geleden dat een deel van Oost-Zeeuws Vlaanderen net niet werd geëvacueerd, nadat er een schip met gevaarlijke lading aan boord dreigde te scheuren. Gelukkig dat het niet net gebeurde. Wij weten nu al dat als het aantal gastankers blijft groeien zoals het nu groeit, een gedeeltelijke bouwstop in Vlissingen en Terneuzen dreigt, omdat de scheepvaart op de Westerschelde zo riskant is. De schippers noemen het niet voor niets een tricky river. Het loodsen van die steeds groter wordende bakbeesten door bochtige smalle vaargeulen, met hun eb en hun vloed en hun verraderlijke dwarsstromen, is verantwoordelijk werk, werk dat wij niet mogen toevertrouwen aan elkaar beconcurrerende marktpartijen. Gebeurt dat wel, dan zullen de veiligheidsrisico's toenemen. Immers, in de

Slager

scheepvaart en zeker in de zeescheepvaart is de concurrentie op dit moment moordend. Er is daar eigenlijk maar één alles overheersende drijfveer: kostenbesparing. Daar moet alles voor wijken: milieu, veiligheid, materiaal en voldoende gekwalificeerd personeel. Dat zeg ik niet alleen, dat zegt ook de door het ministerie in de arm genomen professor Frissen in zijn rapport Het loodswezen overwogen, uit 1997. Loodsdiensten zullen bij concurrentie tegen elkaar worden uitgespeeld, en dat niet eens zozeer om die loodstarieven omlaag te krijgen, want die zijn eigenlijk van betrekkelijk belang. Bij een groot containerschip bedraagt het loodstarief misschien 5% van de totale havenaanloopkosten. Veel duurder is sleepboothulp. Als je daarop kunt bezuinigen, tikt dat pas aan. Maar wie bepaalt nu of sleepboothulp nodig is? Dat is de loods. Als nu een loods tegen een kapitein zegt dat die twee sleepboten nodig heeft om veilig door het Nauw van Bath te varen, zal die kapitein daar na enig gesputter wel mee akkoord gaan. De loods zegt het immers zelf. Als er straks echter twee loodsdiensten opereren, kan een loods onder druk worden gezet. De kans is niet denkbeeldig dat hij dan, om zijn klant te behouden, zal zeggen: ach, laten wij het maar met één sleepboot proberen. Dit risico mogen wij niet nemen en die koers moeten wij niet inslaan.

In feite zijn wij deze koers echter al ingeslagen in 1988, toen het parlement op initiatief van minister Smit-Kroes het besluit nam om de goed functionerende overheidsdienst te verzelfstandigen. Dit deed zij niet omdat de loodsen dit wilden, maar omdat de politiek het wilde. Deze verzelfstandiging was de eerste stap naar marktwerking. Helaas zat de SP toen nog niet in het parlement. Wij konden dus toen nog niet zeggen: doe dit niet en houd het bij het oude. Het lijkt mij dat het intussen voor iedereen duidelijk zou moeten zijn dat dit een veel te riskante koers was.

Wie kennis neemt van de lange lijdensweg die de overheid sinds 1988 heeft afgelegd, moet onwillekeurig denken aan een schip in de mist. Al bijna twintig jaar is het schip onderweg naar de haven die "Marktwerking" heet. Deze haven is echter nog steeds niet in zicht. Om de paar jaar wordt de koers bijgesteld, maar na een tijdje blijkt hij weer niet de goede te zijn en moet hij opnieuw worden gewijzigd. Ondanks alle commissies, rapporten, ingehuurde adviseurs en andere kostbare operaties, vaart het schip nog steeds rond in de mist. De nieuwste kapitein aan boord – hij zit hier voor ons, heet Eurlings en is al de zevende sinds kapitein Smit-Kroes in 1988 van wal stak – heeft zich als eerste van de zeven nu openlijk afgevraagd of de bestemming ooit zal worden bereikt. Hij deed dit in de Tweede Kamer. Hoewel hij zich dit afvraagt, blijft hij volgens mij nog steeds doormodderen.

Het valt op dat minister Eurlings vreemde lessen trekt uit onze geschiedenis. Nederland heeft immers ervaring opgedaan met concurrentie bij het loodsen. Van 1839 tot 1939 hebben de Vlaamse en Nederlandse loodsen elkaar op de Schelde beconcurrerd. Dit leidde soms tot halve zeeslagen en zelfs tot enkele doden. Eindelijk, na honderd jaar, heeft men gezegd: het is toch beter als wij samenwerken. Sindsdien gaat het op de Schelde perfect. De minister trekt hieruit lering. Hij zegt in de memorie van toelichting dat wij niet moeten beginnen aan concurrentie met de Belgen, "omdat uit het samenwerkingsverband betekenisvolle kostenreducties voortvloeien". Nog verder wil hij gaan op de Eems, waar een

geïntegreerde Nederlands-Duitse loodsdienst zou moeten komen. "Want", zo schrijft de minister, "dit is uiteindelijk het meest voordelig voor alle partijen, inclusief de scheepvaart en de havens." Samenwerken is dus volgens de minister voordeliger dan concurreren. Echter, de nu perfect samenwerkende Nederlandse loodsen moeten juist met elkaar gaan concurreren. Dit zou namelijk voordeliger zijn. Mag ik de minister nogmaals vragen welke argumenten hij hiervoor heeft? Ik stelde deze vraag eerder al schriftelijk. Tot nu toe heeft hij de argumenten niet genoemd. Als hij ze niet heeft, waarom houdt hij dan de optie voor 2019 toch zo krampachtig open?

Hij vindt in elk geval geen argumenten in de adviezen die ik heb gelezen en die mijn fractie in onze schriftelijke vragen al heeft genoemd. Deze adviezen stellen allemaal dat concurrentie in deze sector juist onvoordelig uitpakt en voor de veiligheid uit den boze is. Het is geen toeval dat experimenten met loodsenconcurrentie elders op de wereld allemaal na een tijdje zijn afgeblazen en stopgezet. Ik wil één adviseur citeren, namelijk de door de voorganger van minister Eurlings ingehuurde professor Koopmans. Hij schrijft: "Experimenten met de introductie van concurrentie in Argentinië en Australië hebben duidelijk gemaakt dat er vrijwel uitsluitend negatieve effecten te verwachten zijn. Dat wil zeggen: afname van de kwaliteit van dienstverlening met toenemende kosten voor de scheepvaart." Duidelijker kan het volgens mij niet. De minister negeert echter deze waarneming van zijn adviseur en geeft ons geen antwoord op de schriftelijke vraag waarom hij dit doet. Daarom vraag ik het hem nogmaals.

Professor Koopmans acht het uitgesloten dat je marktwerking kunt forceren in deze kleine sector met zijn hoge kosten voor infrastructuur – ik noemde al de investering van 100 mln. voor drie schepen – plus de langdurige opleidingen. Er is acht jaar nodig voordat je de grootste bakbeesten mag loodsen. "Daarom", zegt professor Koopmans, "is splitsing van het loodswezen een niet levensvatbare operatie. Er zijn ook te weinig loodsen om twee organisaties in volcontinuïteit te bemannen." Dit zijn volgens mij feiten. Ik zou wel eens een steekhoudend argument van de minister willen horen dat deze feiten onderuithaalt. Als hij zo'n argument niet kan noemen, dan sluit ik mij aan bij professor Koopmans, die zegt: "Alles overwegende is de beste oplossing om de positie van het loodswezen te laten zoals deze thans geregeld is. Accepteer dat het loodswezen als veiligheidsorganisatie in een monopolide omgeving functioneert, zij het dat er scherp toezicht wordt gehouden op de prijsvorming."

Tot slot wat die prijsvorming betreft nog het volgende. Omdat een van de voorgangers van minister Eurlings in 1995, bij een van de koerswijzigingen tijdens het varen in de mist, het recht op uitvoerige toetsing van de loodsentarieven uit handen heeft gegeven en wij hierdoor nog slechts marginaal kunnen toetsen, wordt er nu een hele wet opgetuigd, met toezicht van de NMa. De SP-fractie in de Tweede Kamer heeft al aangegeven dat zij dit overbodig vindt. Ook binnen de bestaande wetgeving kunnen de doeleinden gewaarborgd worden die de minister zich stelt. En als de minister meer toetsingsmogelijkheden wil, dan moet hij dáárvoor een voorstel doen.

Wij vinden deze wet niet alleen overbodig, maar ook onwenselijk. De NMa zal er zeker op toezien dat de

Slager

tarieven zo laag mogelijk blijven en dat de loodsen bij de aanschaf van schepen niet aan "gold plating" doen. Zo wordt het in fraai Nederlands in de memorie van antwoord genoemd. Wanneer is er sprake van gold plating en wat is er nodig voor de veiligheid? Kan de NMa deze vragen goed beantwoorden? Afgezien van de vraag of de NMa wel de deskundigheid heeft om de juiste afweging te maken voor deze zo gespecialiseerde veiligheidsorganisatie, is het nu al zeker dat de economische overwegingen bij de NMa op de eerste plaats komen en niet de veiligheidsaspecten. Mijn fractie is hierop tegen. Voor ons dient bij het loodsen van schepen de veiligheid van mensen, op schepen en achter de dijk, voorop te staan, en niet de portemonnee van een rederij uit Sjanghai of Singapore.

De **voorzitter**: Mijnheer Slager. Ook u feliciteer ik hartelijk met uw maidenspeech. U bent het enige lid van de Eerste Kamer dat afkomstig is uit de provincie Zeeland. Ik zou bijna zeggen dat u alleen hierom al heel hartelijk welkom bent in deze Kamer. Wij hebben immers een bijzondere band met alle provincies.

Uw werkend leven staat in het teken van het gesproken en geschreven woord. Wij hebben hiervan zojuist al even mogen proeven. U bent 17 jaar lang journalist geweest bij het dagblad Het Vrije Volk en 27 jaar was u radioredacteur/programmamaker; ruim 2 jaar bij de VARA-radio en 25 jaar bij de VPRO-radio. Sinds 1981 schrijft u ook boeken. Daarin staan vooral verhalen van gewone mensen, die generaties lang mondeling werden overgedragen. Dit wordt beschouwd als uw specialiteit die terug te vinden is in onder meer "De Zeeuwse geschiedenis in meer dan honderd verhalen" (2005) en "De ramp. Een reconstructie van de watersnood van 1953". Ik heb begrepen dat u deze ramp op Tholen meemaakte als veertienjarige. Verder verscheen van u "Mijn Zeeland". Met dit boek won u de Jan Bruijns Publieksprijs 2007. Hiernaast schreef u een aantal boeken die ik mag karakteriseren als politieke boeken. Zo verscheen in 2001 van uw hand "Het geheim van Oss. Een geschiedenis van de SP", en meer recent verscheen "Hoe dan, Jan?", waarin een verzameling interviews met de heer Marijnissen is te vinden.

Mijnheer Slager, ik vermoed dat u uw hart zou kunnen ophalen als u de historische muren van deze Kamer zou kunnen laten spreken over wat er zich in de afgelopen eeuwen in deze ruimte allemaal heeft afgespeeld. Ik vermoed tevens dat met uw weergave daarvan succes verzekerd is. Een recensent noemde u "een vakman van formaat die al zijn gehele carrière op volstrekt integere en sympathieke wijze verhalen aan het papier toevertrouwt". Wat u als schrijver drijft, heeft u ooit in een interview in Trouw als volgt verwoord: "Ik heb altijd geprobeerd dicht bij de mensen te schrijven om ze een stem te geven die niet gehoord wordt in de geschiedenis. Want de officiële geschiedschrijving vertrekt toch meestal vanuit het perspectief van de autoriteiten die het beleid bepalen. Maar degenen die het beleid te verwerken krijgen in de dagelijkse praktijk, die hoor je te weinig. Mijn fascinatie ligt daar dus."

Mijnheer Slager, ik twijfel er niet aan dat u ook in dit huis "dicht bij die mensen" politiek wilt en zult bedrijven. Ik wens u ontzettend veel succes met uw werkzaamheden hier.

Ik schors de vergadering om de leden de gelegenheid te bieden om de heren Hofstra, Hendriks en Slager te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Dupuis

□

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik kan niet zo mooi zingen als mevrouw Slagter en al helemaal niet zo mooi vertellen als de heer Slager, maar wat ik wel mag, is mede namens de OSF spreken. Dat is weer een troost voor mij.

Laat ik maar direct met de deur in huis vallen: aan dit wijzigingspakket van de Loodsenwet kleven naar onze smaak een paar grote bezwaren. Het voorstel beoogt de invoering van sectorspecifiek markttoezicht op het loodswezen door de NMa. Het wil meer kostengerichte tarieven en het wil ook de afbouw van kruissubsidiëring tussen regio's en scheepsklassen. Kort gezegd is eigenlijk het volgende aan de hand: het loodswezen maakt als wettelijk gereguleerd collectief misbruik van zijn monopolie door onredelijke tarieven te hanteren. Hier moet wat aan gedaan worden.

Ons eerste bezwaar betreft misschien wel de introductie van marktwerking in deze sector. Dit bezwaar berust wel op inzicht met terugwerkende kracht, maar toch. De verzelfstandiging dateert van 1988. Daarbij is een arbeidsvoorwaardenpakket afgesproken. Of je het wilt of niet, bij het lezen van de stukken dringt zich de vraag op of die verzelfstandiging eigenlijk wel nut heeft gehad. Is dat wel eens serieus nagegaan? De vraag is of er voor het loodswezen ooit marktwerking komt. In theorie kan natuurlijk alles, maar geldt dat ook voor deze sector? Het werk is infrastructureel van aard en havegebonden, er zijn geen echte alternatieven voor loodsdiensten en de structuur van het loodswezen staat concurrentie in de weg. Wat is er nu op tegen, zo vragen de fracties van D66 en van de OSF, om de verzelfstandiging die heeft geleid tot, voorzichtig uitgedrukt, moeilijke overheidssturing en vormen van zelfverrijking, kritisch te bezien?

Los van het antwoord op onze opmerking over het eerste bezwaar is het tweede bezwaar dat de beslissing over invoering van marktwerking pas in 2019 wordt genomen. Vorige sprekers hebben het al over deze termijn gehad. Laat dat jaartal eens even op je inwerken en kijk vervolgens naar deze minister. Hij is iemand die zeer voortvarend met zijn dossiers omgaat. Hij is zeer ambitieus. Hij wil de verschillende projecten snel realiseren, maar dan krijgt de Eerste Kamer een loodsenwetje met een memorie van antwoord waar – nu laat ik even mijn gevoel spreken – de luiigheid vanaf springt. Daarin staat namelijk: 2019, dus over twaalf jaar, is het vroegste moment om aan de hand van een goede evaluatie eens na te gaan wat wij moeten doen. Is dat niet een onwezenlijke termijn? Wij kunnen toch niet met droge ogen het huidige monopolie tot die tijd in stand houden? Ik vind de argumentatie van de minister eigenlijk zo slap als de bagger van de havens. Er wordt voortdurend verwezen naar exogene krachten alsof het loodswezen het exclusieve recht op exogene krachten heeft. In alle sectoren van de samenleving spelen exogene krachten en die zijn nooit uitgetrild.

Schouw

Een derde bezwaar betreft de datum voor het prepensioen in deze sector. Onze fracties zijn van mening dat deze niet in overeenstemming zijn met de publieke en politieke norm: op je 55ste eruit. De houding van de minister die spreekt uit de memorie van antwoord vinden wij veel te passief, en nu druk ik mij voorzichtig uit. Hij laat het aan de registerloodsen zelf over om te bepalen wat er op dit punt moet gebeuren. Dat is nog minder dan ambitieus. Kan de minister nog eens aangeven welke mogelijkheden hij formeel heeft om hier iets aan te doen? En: waarom doet hij niets?

Het vierde bezwaar volgt automatisch op het voorgaande en betreft de honorering in deze sector. Zoals wij allen weten, ligt de honorering ver boven de Balkenende-norm. Ook hier bespeuren onze fracties weer een schouderophalende minister. Waarom toch die gemakzucht? Ik vermoed dat de achtergrond hiervoor is dat de absolute kosten van alles wel meevallen, maar dat geldt natuurlijk ook voor de directeuren van energiebedrijven die veel verdienen. Het gaat hier niet om absolute bedragen, het gaat hier om principes. Ik hoop toch zo dat deze minister niet losjes omgaat met de principes en de afspraken.

De minister geeft in de memorie van antwoord aan dat hij deze buitenproportioneel zijnde arbeidsvoorwaarden wel kan regelen, mogelijk via een aparte wet. Hiervan is echter afgezien. Mijn fractie wil eigenlijk dat de minister daar niet van afziet en dat hij een wetsvoorstel indient, linksom of rechtsom, om die zaken in overeenstemming te brengen met de maatschappelijke en publieke norm op dit punt. Graag hoor ik een reactie.

Onze fracties zien alle reden om van de eerste evaluatie in 2009 een echte evaluatie te maken. De indringendheid om daar een echte evaluatie van te maken is nog verder vergroot door de brief van de minister van Financiën, de heer Bos, over wat publiek en wat privaat zou moeten zijn. Het is een brief die geaccordeerd is door het kabinet en die volgens mij voor 100% van toepassing is op dit dossier. Bij die volledige evaluatie in 2009 zou veel meer de principiële vraag aan de orde moeten komen naar nut en noodzaak van marktwerking van het loodswezen en nut en noodzaak van de verzelfstandiging. Ik vertrouw op dat punt vooralsnog op een spijkerharde toezegging. Ik zeg nu alvast dat ik vrij ongevoelig zal zijn voor de argumentatie die misschien in de tweede termijn naar voren komt en die ook in de memorie van antwoord staat, namelijk dat zo'n evaluatie te vroeg zou zijn en te ingewikkeld. Alsof wij denken dat het over twaalf jaar minder ingewikkeld is. Daar gaat luiigheid van uit. Zeker een sector die weet wat het is om aan het roer te staan, zal begrijpen dat een indringende koerswending soms nodig is om ongelukken te voorkomen. Kortom, wij verwachten een toezegging voor een echte evaluatie in 2009. Daarin moeten 1. nut en noodzaak van de verzelfstandiging aan de orde komen, 2. een aantal toekomstscenario's worden geschetst dat past in de beleidsbrief van de minister van Financiën en 3. concrete oplossingen worden aangegeven voor twee zaken, namelijk de prepensioenen en de honorering.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Veel is al gezegd. Dat is het nadeel als je als vijfde spreker het woord voert. Ik zal proberen aan te sluiten bij mijn voorgangers

en daar nog kort iets aan toe te voegen. Het voordeel is dat helder lijkt dat de fracties in deze Kamer er hetzelfde over denken.

In het wetsvoorstel wordt voorgesteld om verdergaande marktwerking uit te stellen om de sector de gelegenheid te geven een aantal lastige kwesties uit het verleden op te lossen, zoals de prepensioenregeling en de kostendekkendheid van de tarieven in de verschillende havens en van schepen.

Wij zijn voor uitstel van een verdergaande marktwerking, niet alleen om de sector de gelegenheid te geven om orde op zaken te stellen, maar vooral om een pas op de plaats te maken en een moment van bezinning in te bouwen. Ik ga hier niet in op de prepensioenregeling, want daar is al genoeg over gezegd. Daarbij is het de vraag of die nog wel van deze tijd is. Het moment van bezinning heeft vooral betrekking op de vraag wat de privatisering of verzelfstandiging van het loodswezen ons heeft gebracht en onder welk regime de beste resultaten kunnen worden verwacht voor het functioneren van deze sector. Dat zijn de vragen waar het volgens mijn fractie in dit debat over moet gaan.

De privatisering van het loodswezen is zo ongeveer de eerste privatiseringsoperatie geweest van een rijksdienst met een publiek belang. Het moet gezegd: van mijn fractie mag deze privatisering als mislukt worden beschouwd. De privatisering heeft niet geleid tot meer transparantie en lagere tarieven. Integendeel, het lijkt erop dat alleen de loodsen zelf er beter van zijn geworden. Zij worden beschouwd als zelfstandige ondernemers die zelf beslissen over een marktconforme beloning. Daarnaast genieten zij als ondernemers ook nog een aandeel in de winst. Op dit zelfstandig ondernemerschap valt nog wel iets af te dingen. Loodsen opereren in een monopolioïde omgeving; afname van hun diensten is wettelijk verplicht en dus gegarandeerd. Feitelijk hebben zij een dubbelmonopolie omdat er aan de aanbodzijde nog geen marktwerking is ingevoerd. Met dit wetsvoorstel wordt die nog twaalf jaar uitgesteld. De hamvraag is natuurlijk: waar stevenen wij op af na die twaalf jaar? Is dat marktwerking, het terugdraaien van de privatisering of het invoeren van sectorwetgeving? Het antwoord op die vraag is voor mijn fractie afhankelijk van het antwoord op de vraag onder welk regime het publieke belang het beste gewaarborgd is.

De PvdA heeft in het recente verleden met meer of minder tegenzin meegewerkt aan de privatisering van publieke diensten. De ervaringen daarmee hebben ons geleerd dat dergelijke privatiseringen kritisch gevolgd moeten worden. Dat geldt dus ook voor de privatisering van het loodswezen. Wij worden hierin gesterkt door de commissie-Koopmans. Volgens deze commissie leent de aard van het werk van loodsen zich eigenlijk helemaal niet voor marktwerking en gedijt het werk het beste in een monopolioïde structuur. Dat geldt temeer volgens de commissie omdat in de ons omringende landen ook nauwelijks sprake is van marktwerking. Wij hebben deze constatering met verbazing gelezen. Immers, bij de privatiseringsoperatie van 1988 werd gesteld: "Op grond van voornoemd kabinetsbesluit is onder andere nagegaan of het loodsen van zeeschepen in aanmerking kon komen voor concreet privatiseringsonderzoek. De uitkomst hiervan was bevestigend. Daarbij kwam het feit dat het loodsen van zeeschepen in de meeste landen in een geprivatiseerde vorm wordt uitgevoerd. Bovendien sluit een geprivatiseerd model goed aan bij de wijze

Linthorst

waarop de loods zijn functie moet kunnen uitoefenen.” Het is opmerkelijk dat de motieven om in 1988 de privatiseringsoperatie te starten in 2004 door de commissie-Koopmans worden omgedraaid. Dat geldt zowel voor de omgeving waarin de loods zijn functie moet kunnen uitoefenen als voor de situatie in de landen die ons omringen. Wij vragen de minister uitdrukkelijk om eens uitvoerig aan te geven op basis van welke informatie het privatiseringsbeleid in 1988 is genomen. Waren de gegevens waar de commissie-Koopmans nu aan refereert, toen niet bekend?

Hoe nu verder in de toekomst? Door meer collega's, onder anderen door de heer Hendriks van het CDA, is gevraagd om een evaluatie in 2009. Wij steunen dat verzoek van harte. Die evaluatie moet naar onze mening ook ruimte bieden aan een grondige discussie over de voor- en nadelen van de verschillende mogelijke organisatievormen. Naar onze mening zijn alle drie de opties die wij hebben genoemd, bespreekbaar. Wij hebben begrepen dat de minister het terugdraaien van de privatisering niet haalbaar acht omdat, als de loodsdienst niet optimaal functioneert, er in de woorden van de minister "een spanning kan ontstaan tussen de vlotheid van het scheepvaartverkeer en de operationele veiligheid". Wij nemen aan dat de minister hiermee bedoelt dat de loodsen het werk kunnen neerleggen als het terugdraaien van de privatisering wordt overwogen. Als dat niet zo is, hoor ik dat graag. De minister zegt dat geen andere diensten dit werk kunnen overnemen. Dat riekt naar chantage. En dat zou geen basis moeten zijn voor een besluit. Uitgangspunt moet zijn, het publieke belang het beste te dienen. Het lijkt mijn fractie dan ook niet nodig om op voorhand al een van de opties uit te sluiten. Bij een bespreking in 2009 is er immers tien jaar de tijd om de door de minister genoemde bezwaren het hoofd te bieden. Wij wachten de reactie van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Deze bijdrage doe ik mede namens de ChristenUnie. Het loodswezen, zo blijkt uit de geschiedenis, is net zo beweeglijk als het water. Tot 1980 was er sprake van het marinetijdperk. Zo was het toch, mijnheer Slager? Hierna viel het onder het directoraat-generaal scheepvaart en maritieme zaken en daarna volgde de verzelfstandiging, in 1988. Sinds de verzelfstandiging zijn de Nederlandse registerloodsen binnen het loodswezen zowel beroepsmatig als bedrijfsmatig georganiseerd. De registerloods is in feite zelfstandig beroepsbeoefenaar. Zij hebben zich gezamenlijk verenigd in de Nederlandse loodsencorporatie. Maar ook na de verzelfstandiging bleef het niet rustig, zoals anderen ook hebben gezegd. Er werden commissies ingesteld en er verschenen en verschilden rapporten. Na dit heel langdurige proces is nu het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen aan de orde.

Onze fracties, de ChristenUnie en de SGP, benadrukken het belangrijk te vinden dat de Nederlandse loodsencorporatie (NLC) de publieke taak kan blijven uitvoeren, want het publieke belang is gediend bij de veiligheidstaak en de verplichte dienstverlening aan alle havens en schepen, met waarborging van de continuïteit. De vraag is dan ook of marktwerking voor deze sector, met loodsen die zelfstandig beroepsbeoefenaar zijn, met een publieke taakstelling, een goede oplossing zal zijn. De

Raad van State wees hier ook al op in zijn advies. Dat blijkt ook uit andere uitgebrachte adviezen. Onze fracties hebben hierover grote twijfel.

Hoewel is aangekondigd dat marktwerking mogelijk zal worden ingevoerd per 2019, is in dit wetsvoorstel alleen sprake van markttoezicht door de NMa. Op zichzelf hebben onze fracties hiertegen geen bezwaar, als dit maar niet leidt tot heel veel administratieve lastenverzwaring. Het gaat om een beperkte sector. Wat wil de NMa onderzoeken? Hoe gaat dat allemaal? Het moet ook een beetje in evenwicht zijn, vinden wij. Wij verzoeken de minister om hierop in te gaan.

Daarnaast vragen wij aandacht van de minister voor de gevolgen die mogelijk ontstaan door de onzekerheid over de organisatievorm na 2019. Anderen hebben dat ook gevraagd, en collega Slager heel beeldend. Worden noodzakelijke grote investeringsbeslissingen hierdoor niet uitgesteld? Kan de minister inzicht geven of dit consequenties heeft voor de publieke taak? Komt de veiligheid hierdoor niet in gevaar?

Al een aantal jaren is er een discussie tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement. Ik heb begrepen dat de Europese Commissie zich nauwelijks iets aantrekt van het Europees Parlement. Ik weet niet of dit altijd de lijn is, daar kan de minister beter een verhaal over houden, maar dat lees ik uit de stukken. Het ging hierbij om het verwijderen van de loodsen uit de (concept)richtlijn. Door de Europese Commissie wordt daarmee getracht om een publieke veiligheidstaak onder de invloedssfeer van de opening van markten dan wel concurrentie of volledig vrije marktwerking te brengen. Wij willen graag de visie van de minister weten op deze beleidsrichting van Europa, want wij hebben daar zorgen over.

Onze fracties zijn van mening dat ons land binnen de Europese Unie een groot belang heeft bij uitstekend functionerende havens. Nederland heeft bovendien verdragsrechtelijke verplichtingen betreffende de loodsdienstverlening op de Vlaamse havens. Is de minister het met ons eens dat een goed functionerende loodsdienst ook in de toekomst een belangrijke rol moet blijven vervullen? De argumenten hebben wij zojuist bij de minister op tafel gelegd.

Voorzitter, ik kom tot een afronding. Ik ben mijn bijdrage begonnen met aan te geven dat er sinds de oprichting in 1988 zoveel is gebeurd dat er naar onze mening een periode van rust zou moeten komen, zodat er niet onder druk van mogelijke marktwerking allerlei zaken worden gedaan die later onverantwoord blijken te zijn. Wij wachten de aan de Tweede Kamer toegezegde evaluaties in 2009 en 2011 met belangstelling af, omdat er op een goede wijze moet worden geëvalueerd. Wij horen graag straks de beantwoording door de minister.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het voorstel van wet van de leden Depla en Blok houdende wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001 en van enige andere wetten inzake fiscale facilitering banksparen ten behoeve van pensioenopbouw of aflossing eigenwoningsschuld (30432).**