

Voorzitter

heeft. Wij zien echt uit naar dat debat, al was het maar om de heer De Graaf dan de vraag te kunnen voorleggen waarom hij zo hecht aan de monarchie.

Ik wil mij graag aansluiten bij degenen die pleiten voor een snelle discussie. Om nu nog te wachten tot na het zomerreces terwijl de discussie buiten de Kamer al zes weken loopt, vind ik erg lang.

Mevrouw de voorzitter! Ik heb een beetje moeite met de figuur die ons nu min of meer wordt opgedrongen. Wat bedoel ik daarmee? De heer De Graaf entameert een discussie, dat is zijn goed recht. Hij komt met een aantal concrete voorstellen. Maar de enige manier om het hier procedureel aan de orde te krijgen, is dat het kabinet, dat zelf geen enkele behoefte heeft aan een notitie, om een notitie gevraagd moet worden. Zou het niet de moeite waard zijn een figuur te ontwikkelen waarbij het mogelijk is dat een meerderheid van de Kamer besluit om bijvoorbeeld in dit concrete geval een notitie van D66 over deze materie te bespreken, natuurlijk in aanwezigheid van de verantwoordelijke bewindslieden?

De **voorzitter**: Ik vind niet, mijnheer De Graaf, dat u op dit moment de eerste vraag van de heer Marijnissen hoeft te beantwoorden. U kunt nu een reactie geven op hetgeen de anderen gezegd hebben.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Ik proef bij de meerderheid van de Kamer – laat ik het voorzichtig uitdrukken – geen bezwaar tegen het debat en ook niet tegen een notitie van de zijde van de regering. Dat vind ik gunstig, zeker in verhouding tot de eerste reacties die indertijd zijn losgebarsten.

In de tweede plaats wil ik tegen de heer Melkert zeggen dat a-contrariore deneringen bij mij niet voorzitten, maar misschien is het een reflex van de heer Melkert gelet op de discussies in zijn eigen partij.

Tegen de heer Marijnissen zou ik willen zeggen dat hij te allen tijde een notitie over mijn eigen zienswijze kan krijgen. Die heb ik overigens al eerder geuit, opgeschreven en gepubliceerd. Het lijkt mij echter ook van belang om het een volwassen debat te laten zijn tussen de fracties in de Kamer onderling maar ook met de regering. Over de zienswijze van de regering mag best even worden nagedacht. Als dat niet

lang hoeft te duren: prima. Ik heb in mijn voorstel gezegd dat gedacht kan worden aan de periode tot september. Ik heb niet zozeer aangegeven dat men al die maanden moet gebruiken, maar ik kan mij voorstellen dat de regering een volgende ronde van nadenken nodig heeft om de Kamer een verantwoorde en afgewogen visie te kunnen doen toekomen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Voorzover de vraag van de heer Marijnissen ook aan mij was gesteld, zeg ik hem dat wij de in de commissie voor de Werkwijze der Kamer over alle voorstellen die op dit gebied worden gedaan, na kunnen en willen denken. Hierop zullen wij dus terugkomen.

Het woord is aan mevrouw Verbugt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft met de minister een algemeen overleg gevoerd over de hoofdlijnennotitie ten behoeve van een nieuw structuurschema voor de kleine en regionale luchthavens. Ik wil u vragen het verslag van dit overleg op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat daartegen geen bezwaar bestaat. Ik zal hierover de Kamer nog een nader voorstel doen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Voorzitter: Belinfante

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842,**

zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48) (26069).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Het voortschrijden van de tijd en het veranderen van de omstandigheden hebben ertoe geleid dat het Scheldereglement moest worden aangepast. Na uitgebreide onderhandelingen met het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest is het nieuwe Scheldereglement tot stand gekomen. Dit reglement vervangt niet alleen traktaten uit 1839 en 1842, maar wil ook insteken op het oplossen van een probleem dat al lang bestaat, namelijk de koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor Antwerpen en die voor Rotterdam. Dit volgde uit het verdrag van 1863 tot afkoop van de Scheldetol. Die koppeling van loodsgeldtarieven is een anomalie en staat de marktwerking in de weg.

Het nieuwe Scheldereglement voorziet in een verscherpte loodsplicht voor Scheldevaarders, hetgeen van groot belang is voor veilige scheepvaart op de Westerschelde. Daarnaast zijn wederzijdse relevante wetgeving en bestuurlijke ontwikkelingen meegenomen. De fractie van de VVD kan het voorliggende wetsvoorstel goed volgen. Zij betreurt echter dat de rapportage van de permanente commissie, die twee maanden geleden bij de minister is binnengekomen, niet is meegezonden. Kan de minister in haar antwoord aangeven wat in die rapportage stond? Die commissie zou rapporteren over de samenwerking tussen loodsdiensten, de ont koppeling van loodsgelden en het gemeenschappelijk nautisch beheer. Kennis van deze rapportage zou mogelijk een beter inzicht hebben gegeven in die delen van de Vlaams-Nederlandse samenwerking die nu nog onduidelijk blijven. Misschien kan de minister daar in haar antwoord duidelijkheid over geven.

Voorzitter! De minister heeft gesteld dat de samenwerking van enerzijds geliberaliseerde Nederlandse loodsen met anderzijds ambtelijke Vlaamse loodsen geen



De heer Stellingwerf (RPF/GPV)

probleem vormt, maar dat is voor mij nog maar de vraag. Het vergt veel optimisme om dat te kunnen constateren. Het moet nog bewezen worden. Uitgaande van mijn ervaringen bij samenwerking tussen markt en ambtenarij stemt het mij niet vrolijk, want vaak leidt het niet tot een positief resultaat. Daar komt nog bij dat de Belgische bureaucratie van een andere aard is dan de Nederlandse bureaucratie. Daar hoeft de minister echter niet per se commentaar op te geven.

Voorzitter! Het doorbreken van de loodsgeldtariefafspraken is noodzakelijk, aangezien het een concurrentieverstorend element is in de relatie tussen Antwerpen en Rotterdam. Het is interessant om hierover zo spoedig mogelijk informatie te krijgen, zo mogelijk voordat wij in deze parlementsitting praten over het beleidsvoornemen navigatieondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden.

In het herziene Scheldereglement wordt ook gesproken over het loodsen op afstand door gebruikmaking van apparatuur vanuit de Schelderadarketen. Onduidelijk is echter hoe de bezetting van de Schelderadarketen is. Zijn dit in de grond personen binnen het ambtenarenapparaat waarbij een geliberaliseerde loods gebruik maakt van het geheel of kan het zelfs gebeuren dat de bezetting van de

Schelderadarketen ook een meniging wordt van Nederlandse en Belgische deelnemers in verschillende arbeidsverhoudingen en dus ook in verschillende financiële verhoudingen?

Aangezien er sprake is van een verscherpte loodsplicht rijst ook de vraag in hoeverre vrijwaring van loodsplicht bij hogere frequentie wordt verleend. Is hier sprake van eenduidigheid tussen enerzijds Scheldevaarders – dat zijn schepen met de bestemming Antwerpen en Gent via het Kanaal van Terneuzen – en anderzijds scheepvaart bestemd voor Vlissingen en Terneuzen? De laatste schepen vallen immers niet onder het Scheldereglement. Ik hoor graag een antwoord op mijn vragen, voordat ik mij volledig achter dit wetsvoorstel kan scharen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Mevrouw de voorzitter! De ratificatie van het Scheldereglement heeft in ons land wel erg lang op zich laten wachten. De andere verdragspartners gingen ons al veel eerder voor. In België gaf het parlement ruim een jaar geleden zijn goedkeuring, terwijl het Vlaams Gewest al in 1995 tot de ratificatie overging. Het belangrijkste doel van het Scheldereglement is het bevorderen van de veiligheid op de Schelde. In dat licht bezien, zijn de

argumenten die de regering noemt voor de trage gang van zaken rond het ratificatieproces niet echt overtuigend. Ik kan mij nog voorstellen dat de regering wilde wachten op duidelijkheid over de vraag welke overheid bevoegd is in aangelegenheden betreffende de loodsen: het Vlaams Gewest of de federale Belgische overheid. Volgens mij is echter sinds januari 1997, toen duidelijk werd dat dit een verantwoordelijkheid is van het Vlaams Gewest, onnodig veel tijd verloren gegaan in het ratificatieproces. Ik ga ervan uit dat de minister dit niet zal ontkennen.

Nu zitten wij met de vreemde situatie dat nog voor de ratificatie wordt gesproken over actualisering van het verdrag. Juist met het oog op de veiligheid op de Westerschelde hebben RPF en GPV al in 1996 aangedrongen op ratificatie. Tot nu toe is het nog altijd niet mogelijk om strafrechtelijk op te treden tegen de kapiteins die weigeren een loods te nemen. Heeft de minister er enig zicht op in welke mate de afgelopen jaren zonder loods wordt gevaren en welke risico's in dat opzicht zijn of worden gelopen?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik wijs de heer Stellingwerf erop dat hij de vertraagde ratificatie en de behandeling hiervan niet op het conto van de minister mag schuiven. De Kamer wilde namelijk aanvankelijk het Scheldereglement gekoppeld houden aan het beleidsvoornemen inzake het loodswezen. Wat dat betreft is zijn opmerking dus niet terecht.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Uiteraard erken ik dat ook de Kamer daarin een rol heeft gespeeld, maar in de voorbereiding is er toch zeker ook sprake van dat de regering de nodige tijd heeft genomen.

In de schriftelijke gedachte-wisseling is behoorlijk veel aandacht gevraagd voor de marktverdelingsregeling. Ik denk dat de regering goede argumenten aandraagt ter onderbouwing van de stelling dat het onderhavige verdrag in overeenstemming is met het Europees recht. Over de verdelingsregeling zullen wij uitgebreider met elkaar spreken als wij het hebben over het beleidsvoornemen inzake de navigatieondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden. Mijn fractie heeft de indruk dat de marktverdeling erg diffuus zal worden als

Stellingwerf

in Nederland marktwerking wordt ingevoerd en bij onze zuiderburen nog niet. Bovendien kan het in één vaargebied naast elkaar bestaan van een vrij marktmodel en een beschermde positie leiden tot oneerlijke concurrentie. Dat zou weer een negatieve invloed kunnen hebben op het beoogde veiligheidsniveau. Het is opvallend dat de minister dat in de nota naar aanleiding van het verslag zelf ook niet weerspreekt en aangeeft hierover in onderhandeling te zijn met het Vlaams Gewest. Zij sluit ook niet uit dat in een overgangssituatie, in afwachting van de introductie van marktwerking bij het beloodsen van de Scheldevaart, de loodsdienst op de Nederlandse havens eventueel wordt uitgesloten voor partijen met een grote marktmacht. Als dat net zo'n discussie oplevert als bij bijvoorbeeld de Wet personenvervoer, kan dat nog een moeizaam proces worden. Hoe groot is de kans dat op korte termijn ook in de Scheldevaart, dus de vaart op Antwerpen, marktwerking wordt geïntroduceerd? Als daar inderdaad zicht op is, waarom zou Nederland daar dan met een ingewikkelde overgangsregeling op vooruit moeten lopen? Is er dan ook geen reden om die zaken meer op elkaar af te stemmen?

Ik heb nog een vraag over de activiteiten van de Vlaams-Nederlandse werkgroep, waarin onder andere is gesproken over het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Westerschelde en het uitbreiden van de Schelderadarketen. Kan de minister daar iets meer over meedelen dan zij in de nota naar aanleiding van het verslag kon doen?

Voorzitter! Tot slot wil ik informeren naar de plannen rond verdere verdieping van de Westerschelde. De verdiepingen werken – ik geef toe, dat is zijdelings gerelateerd aan deze problematiek – kunnen niet geheel los worden gezien van de veiligheid. In de nota naar aanleiding van het verslag stelt de minister in reactie op een vraag van de VVD-fractie dat de huidige verdiepingen werken in het algemeen geen consequenties hebben voor tariefstelling, loodskwalificaties en veiligheidsvoorzieningen. Maar voor mijn gevoel wordt hier toch de vraag van de VVD omzeild. Die had namelijk betrekking op verdere verdieping en niet op de huidige. De stelling van de minister doet twee vragen rijzen. Wat

wordt bedoeld met de woorden "in het algemeen"? Moet hieruit worden afgeleid dat er wel degelijk gevolgen zijn voor onder meer de veiligheid? Een andere vraag is of de regering er rekening mee houdt dat in de toekomst verdere verdieping zal plaatsvinden. Waarom wordt anders expliciet gesproken over de huidige verdieping? Wij hebben hier al vaker aandacht voor gevraagd en over gesproken, met name met de voorganger van deze minister, en ik leefde in de veronderstelling dat een verdere verdieping in ieder geval formeel niet aan de orde is. Ik weet dat er wel bepaalde procedures voor lopen. Het lijkt mij goed om daar helderheid over te krijgen, zeker nu blijkt dat de natuurcompensatiewerken in het kader van de huidige verdieping, zacht gezegd, geen succes zijn. Vanmorgen ontvingen wij over deze materie een fax van het Antwerpse havenbedrijf, waarin het vertrouwen wordt uitgesproken in onze bereidheid vooralsnog niet tegen verdere verdieping te zijn. Men gaat uit van een "ja, mits"-beleid. Wij willen die kant in ieder geval niet op. Er zijn nu eenmaal fysieke barrières waarbij wij ons moeten neerleggen, maar met het huidige verdiepingprogramma doen wij dat al niet echt. En bij nog verdergaande ingrepen in het Westerschelde-estuarium zijn de gevolgen volgens ons op dit moment in ieder geval absoluut niet te overzien. Ik reken erop dat de minister op dat punt enige helderheid wil scheppen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het veilig loodsen van deze herziening van het Scheldereglement naar de afronding in deze Kamer heeft nogal wat voeten in de aarde gehad. In feite ligt het Scheldereglement al sinds 1995 te wachten op afhandeling. Er waren een aantal complicaties, zowel in België – de verdeling van bevoegdheden tussen Vlaamse en Belgische regering – als bij ons. De Raad van State maakte bijvoorbeeld ernstig bezwaar tegen de verdeling van de loodsreizen, omdat die niet met de Europese regelgeving zou stroken. Wat aanvankelijk een formaliteit leek, is zo nog geworden tot een lastige kwestie met nogal wat juridische haken en ogen. Het is maar goed dat de VVD-fractie in 1998 het initiatief heeft genomen om niet te volstaan

met een stilzwijgende goedkeuring, maar dit reglement uitdrukkelijk aan de goedkeuring van het parlement te onderwerpen. Dat is een goed initiatief geweest.

Voorzitter! Het belang van de herziening van het Scheldereglement bestaat met name uit de invoering van de verscherpte loodsplicht voor schepen met als bestemming de Vlaamse havens. Voor Nederlandse havens bestaat deze plicht al sinds 1988. Het behoeft geen uitvoerig betoog dat deze loodsplicht uit een oogpunt van veiligheid een goede zaak is. Met die doelstelling kan mijn fractie derhalve zonder meer instemmen. Daarnaast is in het reglement officieel een verdelingsregeling opgenomen voor het beloodsen van die schepen die als bestemming de Vlaamse havens hebben. Met betrekking tot dit punt en enkele andere thema's hebben wij nog enige vragen en bedenkingen.

De regering geeft aan dat de herziening van het Scheldereglement en het beleidsvoornemen van de regering inzake de navigatie-ondersteunende dienstverlening op zichzelf geheel los van elkaar staan, al zijn er ook wel raakvlakken. Die raakvlakken zijn er inderdaad en ik vraag mij af of die voldoende worden onderkend. Ik noem als voorbeeld slechts de bestaande verdragsrechtelijke koppeling van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam. Maar ook de relatie met de mogelijke plannen voor de regionalisering van het loodswezen rond de zeehavengebieden. Die zaken zijn nog niet volledig uitgekristalliseerd. Over dat laatste hopen wij in juni met de minister van gedachten te wisselen. De vraag is of het niet in de rede ligt eerst over die zaken meer duidelijkheid te hebben en dan pas over te gaan tot een adequate aanpassing van het Scheldereglement. Hoe wordt hier nu verder mee omgegaan in de aanloop naar de uitwerking van het beleidsvoornemen? Hoe verlopen de besprekingen met België op dit punt? In de nota naar aanleiding van het verslag kon de regering op dergelijke vragen helaas nog geen antwoord geven. Wat mijn fractie betreft, is het te betreuren dat het beleidsvoornemen en de herziening van het Scheldereglement niet meer in samenhang met elkaar kunnen worden behandeld. Ik was altijd wel een voorstander van die koppeling

Van den Berg

om inhoudelijke redenen. Dat zou zeker een meerwaarde hebben. Ik ben mij er overigens van bewust dat de huidige behandeling allereerst een eigen keuze van deze Kamer is. Hoe het ook zij, het is van belang, mocht het betreffende beleidsvoornemen ongewijzigd doorgang vinden, het Scheldereglement hierop tijdig adequaat af te stemmen. De regering duidt aan dat dit beleidsvoornemen waarschijnlijk een nieuwe herziening van het Scheldereglement met zich zal brengen. Hoe verloopt dit procedureel en wat is voor de regering het criterium om te zijner tijd al dan niet tot aanpassing van het Scheldereglement over te gaan? We zitten nu in de tijd zo dicht bij elkaar wat de behandeling van beide zaken betreft, dat ik met de twijfel blijf zitten of het niet beter was geweest ze aan elkaar te koppelen. Wij zijn in ieder geval van mening dat de mogelijke invoering van beleidsvoornemens zonder meer een herziening van het Scheldereglement noodzakelijk zal maken. Ik zie niet in langs welke andere weg in die situatie een goede coördinatie tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten zou kunnen worden bereikt. Het lijkt mij daarbij bovendien in de rede te liggen dat de mogelijke invoering van dit beleidsvoornemen, waarover wij nog komen te spreken, en de nieuwe herziening van het Scheldereglement parallel lopen, zodat er dus niet via allerlei ondoorzichtige overgangsregelingen en andere afspraken, zoals het kabinet nu lijkt te willen, een invulling zal worden gegeven aan de afstemming tussen de vanaf dat moment vrije Nederlandse loodsdiensten en de ambtelijke Vlaamse loodsdienst. Dat lijkt mij de meest aangewezen weg om te voorkomen dat er oneerlijke concurrentie kan ontstaan op de Westerschelde tussen de vrije loodsdienst voor schepen op Nederlandse havens en de ambtelijke Vlaamse loodsdienst. Het lijkt mij derhalve de koninklijke weg om via het Scheldereglement een heldere en transparante regeling te bieden voor de situatie dat op eenzelfde vaartraject zowel een vrije als een ambtelijke loodsdienst actief is. Is de regering met ons van mening dat dit inderdaad een parallelle invoering vereist als het beleidsvoornemen doorgang vindt?

Daarnaast ontvang ik graag meer inzicht in de mogelijkheden die de

regering ziet, als er sprake zou zijn van marktwerking op de Nederlandse Scheldevaart, de loodsdienst op Nederlandse havens eventueel uit te sluiten voor partijen met een te grote marktmacht – lees de Vlaamse loodsdienst – zodat oneerlijke concurrentie wordt voorkomen. Hoe zou dat kunnen worden gereguleerd zonder in strijd te komen met de Europese regelgeving? Ook vraag ik mij in dit verband af of het geen aanbeveling verdient, indien marktwerking in het Nederlandse loodswezen wordt doorgevoerd, ten aanzien van de Scheldevaart niet te kiezen voor vrije concurrentie maar voor toekenning van de vergunning aan een organisatie na aanbesteding. Een dergelijke organisatie zou in ieder geval een goed tegenwicht kunnen bieden ten opzichte van de Vlaamse loodsdienst. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat meerdere loodsbedrijven op eenzelfde traject zullen opereren en elkaar beconcurreren. Vanuit het oogpunt van veiligheid en het grote belang van een vlotte afhandeling van de loodsdiensten acht mijn fractie dat gewenst. In hoeverre worden dergelijke alternatieven overdacht?

Voorzitter! De regering heeft in een uitvoerig en helder betoog aangegeven waarom de nu voorgestelde verdeling van de beloodsingsdiensten niet in strijd is met het EG-verdrag en het daarin neergelegde vrije verkeer van diensten. Mijn fractie ziet als zodanig geen aanleiding om aan de consistentie van dit betoog te twijfelen. Het valt te hopen dat ook het Hof van Justitie bij een eventueel oordeel over deze verdeling die consistentie van het Nederlandse betoog deelt. Is er wat dat betreft op enigerlei wijze overleg geweest met Europese autoriteiten, temeer daar de regering ook zelf geen absolute garantie durfde te geven dat er nu volledige overeenstemming is met het Europese recht? Blijkens de nota naar aanleiding van het verslag acht de regering dit overleg echter overbodig. Denkt zij daar nog steeds zo over?

De argumentatie rond dit betoog heeft overigens bij mijn fractie enige verbazing gewekt. De gekozen marktordening zou niet in strijd zijn met de Europese regelgeving, omdat Brussel een uitzondering toelaat voor activiteiten die in het belang zijn van de openbare veiligheid. In de nota

naar aanleiding van het verslag wordt vervolgens door de minister van Verkeer en Waterstaat en die van Buitenlandse Zaken uitvoerig beklemtoond dat een beperking van het vrije verkeer van diensten op dit punt zeer wel te verdedigen is, omdat het beloodsen van schepen een activiteit vormt die in het belang is van de openbare veiligheid, in het bijzonder de verkeersveiligheid. Mijn fractie ondersteunt deze gedachte van harte, maar vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot de in het beleidsvoornemen uitgezette lijn van meer marktwerking in het loodswezen. Die redeneringen staan toch op gespannen voet met elkaar? Is hier nu sprake van een gelegenheidsargument? Of zal het argument van de openbare veiligheid wel degelijk ook een belemmering kunnen vormen op de plannen van de regering inzake het toestaan van meer marktwerking in het loodswezen? Zo ja, hoe wordt hieraan dan vormgegeven? Ik zal in ieder geval zo nodig bij de komende behandeling van het beleidsvoornemen graag herinneren aan de hier gebezigde argumentatie.

Voorzitter! Concluderend merk ik op positief te staan tegenover de invoering van de verscherpte loodsplicht, die toch het speerpunt is van deze herziening. Ik heb echter de nodige twijfels over de toereikendheid en de wijze van afstemming tussen de herziening van het Scheldereglement en de invoering van het beleidsvoornemen navigatie-ondersteunende dienstverlening. Ik hoop dat de minister in haar beantwoording op dit punt meer helderheid kan geven.

□

De heer **Van der Knaap** (CDA): Voorzitter! De fractie van het CDA erkent dat internationale verdragen die niet meer zijn toegesneden op de dagelijkse praktijk tijdig moeten worden aangepast. In die zin kan er geen discussie zijn over de noodzaak van herziening van het Scheldeverdrag. De redenen van de herziening zijn duidelijk. Op pagina 1 en 2 van de nota naar aanleiding van het verslag staan zij nog eens duidelijk vermeld: de noodzaak van een strafrechtelijke gesanctioneerde loodsplicht voor de scheepsvaart op de Vlaamse Scheldehavens, het niet meer toegesneden zijn op de bestaande situatie in het gebied van de Westerschelde, het meer in

Van der Knaap

overeenstemming brengen van het Scheldereglement met zowel aan Nederlandse als Belgische zijde bestaande relevante wetgeving en bestuurlijke ontwikkelingen.

Al sinds de jaren tachtig zijn Nederland en België doende om het verdrag te herzien. In België is de parlementaire procedure inmiddels afgerond. Het wachten is nu op de afronding alhier. Maar de tijd staat niet stil. De vraag is of de in 1995 herziene verdragstekst al niet weer achterhaald is, zeker als een relatie wordt gelegd met het beleidsvoornemen van het kabinet inzake navigatieondersteunende dienstverlening in zeehavengebieden.

Op dit moment wordt met Vlaanderen nagegaan hoe de uitwerking en implementatie van de voornemens tot verzelfstandiging van de Vlaamse loodsdienst en de mogelijke invoering van marktwerking bij het beloodsen van de Scheldevaart kan geschieden in samenhang met de introductie van marktwerking voor beloodsing van de scheepvaart op de Nederlandse Scheldehavens. Op pagina 9 van de nota naar aanleiding van het verslag merken de ministers op dat het streven naar meer samenhang zou kunnen leiden tot een tijdelijk, andersoortig marktwerkingsregime voor de loodsdienst in het Scheldegebied. De CDA-fractie wil van de minister weten wat dit concreet betekent. Houdt het handhaving in van het huidige systeem van vastgestelde tarieven? Zo ja, wat betekent dit voor de koppeling van de loodstarieven voor de Scheldevaart aan die van de vaart op Rotterdam? Als gevolg van het verdrag van 1863, collega Blaauw sprak daar ook al over, mogen de loodstarieven voor Antwerpen niet hoger zijn dan voor Rotterdam. Als de loodstarieven in het Scheldegebied kunstmatig laag worden gehouden, is het toch gedaan met de door het kabinet gewenste marktwerking bij beloodsing van zeeschepen?

Afstemming is ook noodzakelijk gelet op de huidige verdeelsleutel voor de Belgische en Nederlandse beloodsing van de Scheldevaart. Is deze verdeelsleutel na introductie van de marktwerking aan de Nederlandse zijde wel te handhaven? Op dit moment is de beloodsing op de Scheldevaart zeer verliesgevend. In 1998 bedroeg het verlies 20,5 mln. Dit verlies wordt door kruissubsidië-

ring gedekt. Deze kruissubsidie wordt bij aanvaarding van het beleidsvoornemen inzake navigatieondersteunende dienstverlening in zeehavengebieden afgeschaft. De consequentie daarvan is dat de loodstarieven in het Scheldegebied omhoog moeten of dat er geen belangstelling meer is vanuit de Nederlandse markt, met als gevolg dat de beloodsing geheel in handen komt van de Belgen.

In het dispuut met de Raad van State wordt indringend ingegaan op de vraag of het Scheldereglement al dan niet in strijd is met het Europese verdrag. Het kabinet vindt van niet. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gerefereerd aan de zaak-Corsica Ferries. In deze zaak gaat het echter met name om veiligheidsaspecten. Bij de afspraak tussen België en Nederland over het beloodsen van zeeschepen over de Schelde gaat het niet alleen om de veiligheidsaspecten, maar ook om marktordening en tariefafspraken. Vanuit die optiek is er sprake van misbruik van een dominante positie met als gevolg te hoge tarieven en kruissubsidie. Dit is wel in strijd met het Europese verdrag, temeer daar het kabinet denkt in Nederland voor de beloodsing van zeeschepen het huidige veiligheidsniveau te kunnen handhaven met regionalisering en marktwerking. Dus zonder monopolie. Waarom heeft het kabinet niet vanuit die optiek het Scheldereglement aan het Europese verdrag getoetst?

Voorzitter! De CDA-fractie is zich ervan bewust dat onze kritische kanttekeningen zich vooral richten op de noodzakelijke wijzigingen in het Scheldeverdrag bij aanvaarding door het parlement van het beleidsvoornemen inzake navigatieondersteunende dienstverlening in zeehavengebieden. De CDA-fractie voelt zich vrij dat te doen, omdat in de nota naar aanleiding van het verslag het kabinet ook wijst op de consequentie van dit beleidsvoornemen voor het Scheldeverdrag. Van belang is de ont koppeling van loodstarieven voor de Scheldevaart en die van de vaart naar Rotterdam. Tot op heden is België daartoe niet bereid gebleken. De CDA-fractie wil dan ook van de minister vernemen wat de gevolgen zijn voor de door het kabinet gewenste marktwerking als overeenstemming over deze kwestie uitblijft. Heeft het wel zin in de Kamer over marktwerking van het

loodswezen te praten als deze kwestie met de Belgen niet geregeld is?

De heer **Herrebrugh** (PvdA):
Mevrouw de voorzitter! De voorliggende herziening van het Scheldereglement beoogt grofweg twee zaken te regelen. Ik noem in de eerste plaats het aanscherpen van de veiligheid in het vaargebied door middel van het opnemen van de mogelijkheid tot het opleggen van een verscherpte loodsplicht voor de schepen die dit vaargebied aandoen, met name de schepen die een Belgische haven als bestemming hebben. Ik kan hier vrij kort over zijn. De uitgangspunten met betrekking tot de verbetering van de veiligheid in dit moeilijk bevaarbare water voor schepen naar zowel Nederlandse als Belgische havens, met inachtneming van het kwetsbare mariene milieu in dit vaargebied, rechtvaardigen naar onze mening een aanscherping van de regelgeving op dat punt.

Een ander doel is om de verdeling van de loodsverplichtingen tussen Nederland en België in dit vaargebied nu eindelijk eens verdragrechtelijk te regelen. Hoe kort ik ook kon zijn over het eerste uitgangspunt, ik kan dat absoluut niet als het gaat om dit tweede uitgangspunt. Een aantal zaken zijn mij niet duidelijk. Ik zal niet alle argumenten van de vorige sprekers herhalen, maar ik kan er niet omheen om nadrukkelijk nog eens te verwijzen naar de bezwaren die de Raad van State te dienaangaande heeft opgenomen. Het opnemen van een verplichte verdeling van de loodsdienstverrichtingen tussen Nederland en België wordt in het advies van de Raad van State geïnterpreteerd als een wijziging van het Scheidingstractaat van 1839. Tot dusverre is altijd beweerd dat het niet meer zou zijn dan een aanpassing van wat vroeger de "werkovereenkomst" werd genoemd: een operationele overeenkomst tussen België en Nederland met betrekking tot het verrichten van de loodsdienst. Het was in wezen een bevestiging van de verplichtingen die beide landen dienaangaande al op zich hebben genomen. Deelt de regering de mening van de Raad van State dat door het opnemen van de verdeling van de loodsdienstverplichtingen tussen België en



Mevrouw Ravestein (D66)

Nederland in een formeel verdrag, er feitelijk sprake is van een wijziging van het Scheidingstractaat van 1839?

De regering zegt in de nota naar aanleiding van het verslag dat er geen directe aanleiding is om het Scheldereglement te koppelen aan de voornemens met betrekking tot de marktwerking in het loodswezen, terwijl zij daar vervolgens wel toe overgaat. Ik geef overigens toe dat dit gebeurt op basis van nadrukkelijke vragen van de leden van de Kamer. Maar als wij dat op die manier interpreteren, dan zijn een verdrag en het vastleggen van verplichtingen in een verdrag natuurlijk van een andere orde dan een operationele samenwerkingsovereenkomst tussen twee staten. De minister zegt dat zij in het nadere overleg met Vlaanderen over de eventuele verdere aanpassingen van het Scheldereglement nog nader zal spreken over het beleidsvoornemen inzake de marktwerking in het loodswezen. Zij zal daarover dus nog in overleg treden met haar counterparts in België. Ik vraag mij af of het dan wel verstandig is om een van oorsprong operationele werkverdeling een dergelijke verdragsrechtelijke status te geven. Van een verdrag kom je immers wat moeilijker af dan van een samenwerkingsovereenkomst. Ik denk dat de minister zichzelf nog wel eens lelijk zou kunnen tegenkomen

in het verdere traject naar de privatisering, althans in Nederland, van de loodsdienstverplichtingen. Zij zou in de nadere onderhandelingen met België kunnen stuiten op de verdragsrechtelijke bepalingen die wij hiermee denken aan te gaan. Deelt de minister deze bezorgdheid? Zo nee, hoe denkt zij dan aan deze eventuele klem in de verdere onderhandelingen te kunnen ontsnappen?

Met nadruk zeg ik "verdragsrechtelijke vereisten"; ik kan mij namelijk indenken dat als loodsdienstverplichtingen worden verricht in het kader van een overheidsdienst, een verdeling tussen de loodsdienstverrichtingen in aanmerking kan worden genomen. Daarmee zou ook het argument van de veiligheidsverplichtingen en overheidsverplichtingen in het algemeen wat duidelijker worden. Zulks is echter in regelrechte strijd met de vrije marktwerking; dat is wellicht niet nu, maar wel later aan de orde. De Raad van State is uitermate duidelijk in zijn uitspraak dat zowel de artikelen 85 als 59 van het EEG-verdrag hiermee rechtstreeks in strijd zijn. In de nota naar aanleiding van het verslag gaat de minister hier wel met een heel rare bocht omheen en verwijst naar de jurisprudentie uit 1994 en 1998 inzake Corsica Ferries. Nu heb ik een en ander eens in de vakpers

nageslagen: het ging om de vraag of veerdiensten verplicht gebruik moeten maken van de vletterlieden, dus van degenen die de schepen in de havens aan- en ontmeren. In dit geval was de exploitant van deze veerdienst van plan om de aanmeeren losgooi- en losgoi-richtingen door eigen personeel aan boord van de schepen te laten verrichten. Het is begrijpelijk dat de bevoegde havenautoriteiten dit met het oog op de veiligheid in de haven een stap te ver vonden en van mening waren dat het gekwalificeerde, daarvoor aangewezen personeel van de haven deze werkzaamheden moest verrichten. De causaliteit tussen de jurisprudentie met betrekking tot dit geval over het aan- en ontmeren van zeeschepen en de jurisprudentie van het beloodsen van zeeschepen ontgaat mij ten enenmale. Ik zie dan ook absoluut geen overeenkomst tussen de jurisprudentie inzake de zaak-Corsica Ferries en de mogelijkheden die de minister zich toedicht inzake de vrijheid van handelen met betrekking tot de loodstoebedeling in het Scheldegebied. Graag hoor ik waarom de minister zich deze interpretatievrijheid voorbehoudt. Een en ander ontgaat mij, maar het staat haar vrij mij alsnog te overtuigen.

Nogmaals, op zich heb ik dus geen direct bezwaar tegen de verdeling op basis van een dienstverdeling tussen België en Nederland; en als dit een overheidsdienst zou zijn, dan zie ik zelfs verregaande voordelen. Ik neem geen voorschot op het debat van 22 juni, want daarin zal het met name gaan om de privatisering van de loodsdienst. Maar als zo nadrukkelijk wordt gewezen op de voordelen van een overheidsdienst bij het verrichten van loodsdiensten, dan wil ik graag weten waarom de minister tot privatisering wil overgaan.

□

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter! De vandaag behandelde herziening van het Scheldereglement dient een aantal doeleinden. De regering noemt in de nota naar aanleiding van het verslag een drietal doelen; de strafrechtelijk gesanctioneerde verscherpte loodsplicht is daarvan voor de veiligheid van de scheepvaart het belangrijkste. Voor de gehele scheepvaart op de Schelde zal daarmee een sanctie komen op het

Ravestein

niet nakomen van de verplichting om een loods in te schakelen. Als de voordelen van flexibilisering en modernisering in de uitwerking en toepassing van het reglement daar bijkomen, dan ligt de goedkeuring van het verdrag voor de hand.

Mijn fractie was niet in de gelegenheid om mee te doen aan het schriftelijk verslag, waarin de relatie met de voorgenen introductie van marktwerking bij het loodsen van schepen en de verhouding tot het Europese recht uitgebreid ter sprake zijn gekomen. Ik hecht eraan om op deze punten nader in te gaan. D66 staat positief tegenover het voornemen om marktwerking te introduceren bij het beloodsen van schepen. Voor de rest van Nederland is dat veel minder gecompliceerd dan voor de Schelde, met zowel Nederlandse als Vlaamse havens. De voorliggende wijziging van het Scheldereglement moet die marktwerking dan ook niet belemmeren. Wij delen de mening van de regering dat dit niet zo is. Voorzover het Nederlandse regime van toepassing is, zal sprake zijn van marktwerking. Nederlandse Scheldehavens zullen immers loodsdiensten hebben die aan de tucht van de markt onderworpen zijn, zoals dat zo mooi heet. Voor de Belgische Scheldehavens geldt dat echter niet zodat voor een vaargebied twee regimes gelden. Is er in dit verband iets naders te melden over de besprekingen met het Vlaams Gewest over het voorkomen van oneerlijke concurrentie? Is het de bedoeling dat een Vlaamse loodsdienst zich ook op de Nederlandse markt kan begeven? Zal de marktwerking ook gelden voor de 27,5% van de Scheldevaart die aan Nederland is toebedeeld? Zo ja, hoe kan het dan als de loodsgelden voor Antwerpen niet hoger mogen zijn dan die van Rotterdam? Op welk standpunt stelt het Vlaams Gewest zich tot nu toe in de onderhandelingen? Wanneer kunnen wij de rapportage over de uitwerking van de beginselafspraken tussen Nederland en België tegemoet zien?

Mevrouw de voorzitter! De Raad van State acht het verdrag in strijd met het EG-verdrag op het punt van de marktverdeling en het vrij verrichten van diensten in de EU. Het is in een tijd van Europese eenwording vreemd dat in een verdrag wordt vastgelegd welk deel van de beloodsing van de Scheldevaart door

Nederland en welk deel door het Vlaams Gewest mag worden verzorgd. Wij gaan er met de regering van uit dat deze uitzondering op een vrije markt ook voor het Europees gerecht stand houdt vanwege het overheidskarakter van de verdelingsregeling en een beroep op de verkeersveiligheid. Toen die verdelingsregeling nog niet bestond, waren er immers problemen met de coördinatie tussen de loodsdiensten van beide landen. In de jurisprudentie zoals de regering die in het nader rapport aanhaalt, worden die rechtvaardigheidsgronden uitdrukkelijk genoemd. Dat neemt niet weg – bij de naar ik hoop spoedige behandeling van het beleidsvoornemen komen wij daarop terug – dat beide landen zouden moeten streven naar één vrije beloodsingsmarkt op de Schelde met duidelijke kwaliteitsborging en vrije tarieven zonder koppeling van Antwerpen en Rotterdam. Vanuit die gedachte geven wij onze steun aan dit verdrag.

Voorzitter: Hillen



Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is duidelijk uit de bijdragen van de woordvoerders, dat het wijzigen van traktaten uit 1839 en 1842 en het verdrag van 1863 toen de tol op de Schelde werd opgeheven, geen sinecure is. Wij praten er al heel lang over; vanaf de jaren tachtig. Voortschrijdende discussies spelen heel snel een rol bij hetgeen wij nu bespreken. Ik stel voor dat wij proberen te abstraheren van die voortschrijdende discussie, omdat het al ingewikkeld genoeg is om verdragen te veranderen. De hoofdbedoeling van de verandering wordt door iedereen gesteund. De verscherpte loodsplicht, het toezicht en de sancties zijn van groot belang voor de veiligheid op de Schelde. Ik wil datgene wat nu voorligt en datgene wat nog gaat spelen – het opnieuw maken van afspraken met België, wanneer sprake is van marktwerking – uit elkaar halen, omdat het anders te ingewikkeld wordt.

De heer Blaauw betreurt het dat het verslag van de permanente commissie niet in het voorstel is verwerkt. Dat was van mijn kant een bewuste keuze. Ik had het gevoel dat wij eerst deze procedure moesten

afwikkelen. Er is sprake van een verscherpte loodsplicht en een werkverdeling tussen Nederland en België. Vervolgens moeten met elkaar nadere afspraken worden gemaakt over die zaken die met de heer Stevaert zijn besproken begin 1999. Wij hebben toen werkafspraken gemaakt die nader moeten worden ingevuld. U zult begrijpen dat er in het verkeer tussen landen een ingewikkelde situatie ontstaat als een nieuwe discussie wordt begonnen, terwijl de lopende discussie nog niet is beëindigd. Ik heb op dat punt een bewuste keuze gemaakt. De rapportage ligt er nu enige weken en ik zal de Kamer laten weten hoe wij hiermee zullen omgaan. Wij zullen er alles aan doen om te verhinderen dat het beleidsvoornemen met betrekking tot de marktwerking complicaties oplevert in het Scheldegebied.

De heer **Blaauw** (VVD): Kan de minister toezeggen dat wij de gedachtegang van de permanente commissie en haar reactie daarop voor 22 juni kunnen krijgen?

Minister **Netelenbos**: Wat de gedachtegang van de permanente commissie betreft, is dat mogelijk. Concretisering vraagt echter bilateraal en soms tripartiet overleg. Ik heb namelijk met Vlaanderen en de federatie België te maken. Het tijdspad dat hiervoor nodig is, kan ik niet overzien. Alles wat beschikbaar en relevant voor de discussie is, zal ik u uiteraard voor 22 juni doen toekomen. Ook ik hecht eraan dat wij op die datum met dit ingewikkelde dossier zaken kunnen doen. Tijd helpt ook daar niet echt, mag ik wel opmerken.

Gevraagd is of er een probleem ontstaat wanneer in Nederland liberalisatie heeft plaatsgevonden en in België sprake is van ambtelijke diensten. Hierover moeten goede afspraken worden gemaakt, maar de werkverdeling in percentages, die straks in het verdrag worden vastgelegd, helpt hierbij. De Nederlandse dynamiek van de marktwerking zal voor het Nederlandse deel van de percentages aan de orde komen. Binnen onze jurisdictie is sprake van de door ons gewenste dynamiek.

Naar aanleiding van een opmerking van mevrouw Ravestein merk ik op dat het vaker voorkomt dat binnen hetzelfde vaargebied verschillende regimes gehanteerd

Netelenbos

worden. Ik wijs op het Wadden-gebied en Hamburg. Met Duitsland worden in verband hiermee discussies gevoerd over wat men daar "oneerlijke concurrentie" noemt. Het blijft echter ingewikkeld als je met verschillende staten en verschillend beleid te maken hebt. Het enige wat helpt is Europees worden. Wij zijn daarnaar op weg, maar het duurt lang. Wat bij ons gebeurt, heeft volgens mij wel degelijk invloed op de discussie in Vlaanderen en Antwerpen.

Er zijn concrete opmerkingen gemaakt over loodsen op afstand. Hoe wordt het werk georganiseerd? Hoe zit het met de rechtspositie van Nederlanders en Belgen? De afspraken die hierover gemaakt moeten worden, zitten in het vervolgtraject. Wat ons hierover bekend is, zullen wij u voor 22 juni mededelen, maar dit heeft op zichzelf geen directe invloed op het voorliggende reglement.

Gevraagd is naar Vlissingen, Terneuzen en de Belgische havens. Vanaf 1988 bestaat er Nederlands beleid. Het gaat nu om de verscherpte loodsplicht die ook voor de Belgische havens moet gelden.

De heer Stellingwerf merkte op dat het allemaal lang duurt. Gelukkig hielp de heer Blaauw mij toen hij opmerkte dat het niet alleen aan de regering ligt. Er is een complexe Belgisch-Vlaamse discussie gevoerd. Verder ging het ook in Nederland om een ingewikkelde discussie. De Kamer heeft vanaf 1998 ook een bepaalde rol hierbij gespeeld, waardoor het inderdaad lang heeft geduurd. Ik ben dat eens met de heer Stellingwerf. Vanaf 1995 beschikken wij over teksten en het is nu 2000. Het wordt dus de hoogste tijd.

Daar waar het gaat om de strafrechtelijke kant van de zaak, merk ik op dat de bedoeling nu juist is dat die aan de orde is op het moment dat dit reglement functioneert. Want het was natuurlijk een hoofdvraagstuk dat er geen verscherpte loodsplicht was en dat ook het hele sanctie-instrumentarium dat erbij hoort, niet aan de orde kon zijn voor het niet-Nederlandse deel.

De heer Stellingwerf heeft gevraagd: waarom doet u nu dit voorstel en waarom koppelen we niet alles aan alles? Welnu, daar is bewust niet voor gekozen. Het is wel zo – die vragen zijn ook door een aantal uwer gesteld – dat op het

moment dat er sprake is van een geliberaliseerde loodsmarkt in Nederland, dit reglement opnieuw aan de orde dient te zijn en ook zal moeten worden gewijzigd. Dat is de volgende fase, maar dat neemt niet weg dat de verscherpte loodsplicht sowieso van belang is. Zolang die er niet is, heb je alweer een heel andere uitgangspositie. Het is dus niet de laatste keer, zo wil ik maar zeggen, dat wij deze reglementen uit een grijs verleden, uit 1863, zullen moeten wijzigen en dat is ook het vervolgtraject waar we mee te maken zullen krijgen.

Dan heeft de heer Stellingwerf een heel betoog opgezet over de verdieping van de Westerschelde. Hij zei dat het er eigenlijk niet echt bij hoort en dat klopt helemaal. Hij vroeg hoe het nu formeel zit: is er feitelijk al besloten om een tweede tranche van de verdieping af te spreken? Het antwoord daarop is: neen. Het is wel zo dat er in hetzelfde akkoord dat ik met minister Stevaert heb gesloten, begin 1999, procedurele afspraken zijn gemaakt en dat een onderzoek naar de gevolgen voor het estuarium aan de orde is. Mijn staatssecretaris die portefeuilleverantwoordelijk is voor de verdieping van de Westerschelde, zal de Kamer op heel korte termijn een brief sturen over deze kwestie. Er zijn echter geen concrete plannen; wel wordt er gekeken naar de vragen van nut en noodzaak, of het verantwoord is en of de natuur het kan hebben. Al die zaken moeten natuurlijk aan de orde zijn. Er is wel een Belgische ambitie om te zorgen dat straks de hele grote zeecontainerschepen ook naar Antwerpen kunnen. Dat is van levensbelang voor Antwerpen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat begrijp ik uiteraard ook, maar mijn vraag betreft het volgende. Wij krijgen een brief van het Belgische havenbedrijf, waarin gezegd wordt dat men ervan uitgaat dat Nederland een beleid voert van "ja, mits". Ik neem echter aan dat u dat soort termen op dit moment niet in de mond kunt nemen, omdat er onderzoek plaatsvindt en er geen waardeoordeel aan gegeven kan worden op dit moment.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat geldt voor "ja, mits" en het geldt ook voor "nee, tenzij". Dat soort termen gaan we even niet gebruiken. Wat we

doen, is op dit moment kijken wat er nu voor vraagstukken spelen en hoe je daar in wijsheid mee kunt omgaan. Dat is heel erg nodig, want – ik zeg het de laatste tijd wel vaker – internationale discussies zijn op zichzelf uiterst complex, zeker waar het om zulke grote belangen gaat; maar die zullen allemaal tegen elkaar dienen te worden afgewogen. We kennen het ongeduld aan Antwerpse kant, maar we zullen, zoals we met minister Stevaert van Vlaanderen hebben afgesproken, de procedures keurig afwickelen en dan moet er worden gekeken wat er verantwoord wel of niet kan. Zo ligt formeel de situatie.

De heer Van den Berg heeft ook een vraag gesteld over het loodsen-dossier als zodanig. Daar komen we nog over te spreken en ik zorg voor nadere informatie, indien beschikbaar. Ik ben blij dat hij van zijn kant heeft gezegd dat met betrekking tot de EG-verdragen er een consistent betoog door de regering is opgesteld. Ik vind dat ook een belangrijke constatering, omdat ik zeer hecht aan zijn oordeel op dit punt. Misschien kunnen een aantal anderen die er zeer indringende vragen over gesteld hebben, zoals de heer Herrebrugh, daar wellicht hun voordeel mee doen. Nu, dit is uitlokking en dat was natuurlijk niet helemaal de bedoeling...

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! De minister zegt het zelf: het is uitlokking. Want hoe consistent ik ook het betoog van de heer Van den Berg zal kunnen vinden – en dat vind ik ook –, ik hoef het daar niet mee eens te zijn; ik heb nadrukkelijk in mijn bijdrage aangegeven dat ik dit niet was.

Minister **Netelenbos**: Nee, maar andersom is het natuurlijk ook moeilijk bewijsbaar, zo wil ik de heer Herrebrugh voorhouden. Waar het gaat om 100% zekerheid, is het bij Europees recht zo dat je dit uiteindelijk pas weet op het moment dat er sprake is van een uitspraak van het Hof. Zo'n traject is niet wenselijk in het licht van dit soort procedures. Ik heb mij uiteraard zeer uitvoerig beraden met mijn collega van Buitenlandse Zaken. De inhoud van het Scheldereglement is al zeer veel jaren bekend, ook bij de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft tot nu toe echter geen aanleiding gezien om een

Netelenbos

standpunt in te nemen. De Commissie is dus niet actief opgetreden naar aanleiding van hetgeen in dezen is afgesproken tussen Nederland en België.

Dit reglement gaat nu juist over veiligheid en vraagt een zekere verdeling tussen de twee landen wat de activiteiten betreft. Er is geen sprake van een dominante marktpositie. Daarbij gaat het immers om een volstrekt andere dynamiek in een beoordelingsprocedure. Ook na herlezing vind ik het verdrag erg consistent. Het is in gemoede niet vol te houden dat er sprake is van het organiseren van marktdominanties.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik kan het betoog van de minister uitstekend volgen ten aanzien van de verdeling van activiteiten tussen overheden. Zonder nu meteen een hele rits van voorbeelden te geven, er zijn natuurlijk wel meer afspraken gemaakt tussen overheden over overheidstaken bijvoorbeeld op het terrein van douane, etc.

Het wordt echter anders als er sprake is van marktwerking met private partijen. Dan zou een private partij in gemoede kunnen beweren dat een percentage van bijvoorbeeld 72 door een andere partij uit te oefenen, als een dominante marktmacht in het activiteitengebied kan worden beoordeeld. Ik zou wel eens willen weten hoe het Hof daarop zou reageren.

Minister **Netelenbos**: Ik kan dit heel erg formeel afdoen door te zeggen dat, toen de afspraak in 1995 werd gemaakt, zowel hier als in België sprake was van een ambtelijke dienst. In België is er nog steeds sprake van een ambtelijke dienst. De vraag hoe op de langere termijn dit soort verdragen zich verhoudt tot marktwerking, laat zich nu niet beantwoorden. Op dit moment is er echter in België geen discussie gaande over liberalisering van de loodsensmarkt zoals in Nederland. Wat Nederland betreft gaat het om 27,5%. Wij hebben hier niet zo heel lang geleden een enorme discussie gehad over het begrip marktmacht. Daarbij ging het om percentages van 25 en 35. Wat het Nederlandse deel betreft kun je nooit over dominantie spreken. Ik denk dat het probleem dat de heer Herrebrugh schetst, nog lang niet aan de orde is. Op het moment dat er sprake zou zijn van

een geliberaliseerde Belgische markt, komt dit soort afspraken in een geheel ander daglicht te staan. Dan komen zij natuurlijk langs, want dan hebben dit soort afspraken een heel andere reikwijdte. Of dat nu weer 100 of 150 jaar moet duren, laat zich moeilijk voorspellen.

Voorzitter! Ik denk dat ik de vraag van de heer Van der Knaap reeds heb beantwoord in mijn reactie op de heer Herrebrugh.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Niet helemaal. Ik heb namelijk gevraagd hoe er verder gehandeld zal worden, gelet op het feit dat de markt verdeeld wordt en dat een bepaald percentage ervan wordt verzorgd door de Belgen en een bepaald percentage door de Nederlanders. In Nederland zal er marktwerking zijn. Wij constateren evenwel, dat thans de beloodsing op de Schelde door een verlieslatende onderneming wordt verzorgd. Als er dus marktwerking komt, moeten er hogere tarieven gehanteerd worden. Dat zal niet gebeuren, omdat de Belgen lagere tarieven hanteren. Hoe zal de minister met die problematiek omgaan?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Hoe dat allemaal zal gaan is onderwerp van overleg tussen Vlaanderen c.q. de Belgische federatie en Nederland. Wij kunnen niet zomaar zelfstandig tot een wijziging komen. De basisbereid om tot een afspraak over een verandering te komen ligt vast in de afspraak die ik met de heer Stevaert heb gemaakt. Dat maakt dat wij met dat loodsensdossier verder kunnen. Dit onderwerp was namelijk een van de knelpunten. In algemene termen is afgesproken dat we dit gaan oplossen. De inhoud van de oplossing, het arrangement, moet uiteraard nog verder worden doorgesproken. Deze vraag laat zich dus niet eenduidig beantwoorden. Hoe op dit punt gehandeld moet worden, is nog onderwerp van overleg.

Verder wijs ik erop dat een via marktwerking georganiseerde loodsendienst ongelooflijk veel goedkoper is dan een ambtelijke dienst die bureaucratie met zich brengt. Daarom vind ik dat de heer Van der Knaap een verkeerd beeld schetst. Als datgene zich voordoet wat hij aangeeft, is de marktwerking op voorhand mislukt.

De koppeling tussen Rotterdam en Antwerpen zou niet meer mogelijk zijn als wij wel liberaliseren en de Belgen niet. Er gaan namelijk gedifferentieerde tarieven ontstaan. De ene keer zullen die hoger zijn dan de andere. De hoogte is op een gegeven moment afhankelijk van wat wordt afgesproken.

Overigens vind ik de suggestie van de heer Van den Berg om na te denken over concessies interessant. Dat idee zou onderwerp van overleg kunnen zijn. Wij zouden kunnen nagaan of wij op deze manier ervoor kunnen zorgen dat voor een complex deel van het zeegebied een regeling kan worden ontworpen die in ieder geval tamelijk overzichtelijk is. Deze suggestie zou daarom zeer wel betrokken kunnen worden bij het overleg met de Belgen.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Voorzitter! Het gaat mij er om dat thans de beloodsing verlieslatend is, althans aan Nederlandse kant, maar ik mag aannemen ook aan Belgische kant. Ik mag ook aannemen dat de hoogte van de tarieven in het Belgische gedeelte een relatie heeft met de hoogte van de tarieven in het Nederlandse gedeelte. Er kan daarom maar één oplossing zijn: de tarieven gaan omhoog. Ook is het mogelijk dat de bureaucratie bij de Belgen enorm wordt teruggedrongen, zodat de minister met lagere tarieven kan werken. Ik weet echter niet welke kant het opgaat.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De marktwerking in de loodsenssector vergt toch een meer algemeen debat. De heer Van der Knaap kan hetzelfde verhaal houden met betrekking tot de havens van Delfzijl en Harlingen. In dit geval gaat het om de haven van Antwerpen. Wat de tarieven betreft die onderhevig zijn aan de tucht van de markt, is het juist de bedoeling dat zij lager worden. Het is dus de bedoeling dat zij neerwaarts worden bijgesteld. Dat een ambtelijke dienst die bijstelling niet altijd kan bijhouden, is niet in de allereerste plaats een zorg voor Nederland. Hoe vervolgens met deze zaak moet worden omgegaan, moeten wij uiteraard onderling bepalen. Hierover wordt onderhandeld en dit punt is eveneens onderwerp van de discussie hier. Alles grijpt op die manier in elkaar. Ik roep namelijk wel dapper: wij gaan



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

dat doen, maar de Kamer moet haar zegje hierover nog doen.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Voorzitter! Ik eindigde mijn opmerking ook met de vraag: moet dit niet eerst goed geregeld zijn? De heer Van den Berg had het daar eveneens over. Moeten niet eerst goede afspraken met de Belgen worden gemaakt, afspraken die passen bij het beleidsvoornemen ten aanzien van marktwerking bij de beloodsing?

Minister **Netelenbos**: Nee, want dan wacht alles op alles en krijgen wij niet de gewenste verscherping. Ik heb de Kamer vorige week een brief gestuurd. Het duurt namelijk nog even voordat het 22 juni is en voor je het weet worden op het veld van de loodsenzorg allerlei rijke gedachten geboren. Ik heb daarom nog eens heel precies opgeschreven hoe over dit dossier gedacht kan worden en wat onze ideeën zijn met betrekking tot de overgangsproblematiek. Dit onderwerp komt daarbij ook aan de orde. Misschien kunnen wij hierover op 22 juni nader spreken.

Voorzitter! Ik meen dat ik de opmerkingen van mevrouw Ravestein heb beantwoord met mijn uitlatingen over marktwerking en Europees recht.

De heer **Blaauw** (VVD): Naar aanleiding van het antwoord op de

vraag van de heer Van der Knaap vraag ik mij het volgende af. Als ik mij in de nieuwe situatie met mijn containerschip meld op de loodspost en aangeef dat ik een Hollandse loods wil voor Antwerpen omdat die 20% goedkoper is dan een Belgische loods, krijg ik die dan?

Minister **Netelenbos**: Dat hangt ervan af.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan krijg ik dus als antwoord dat in het schema een Belgische loods is opgenomen en dat ik pech heb. Dat is een heel rare situatie. Misschien kunt u dat nog meenemen in uw verhaal voor 22 juni.

Minister **Netelenbos**: Volgens mij ontstaat daardoor precies de juiste dynamiek die elders ook zorgt voor veranderingen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! Het is verleidelijk om in te gaan op het idee dat de heer Blaauw met een containerschip de Schelde op vaart, gezien zijn andere maritieme vaardigheden. Hij maakt echter een denkfout. De toedeling van de loodsdiensten wordt niet verricht op basis van de nationaliteit van de loods, maar op basis van die van de loodsdienst. Men kan rustig

om een Nederlandse loods vragen als die, bij een juiste verdeling van die diensten, maar in dienst is van een Belgische maatschappij.

Voorzitter! Ik heb nog een paar opmerkingen. Ik kan de argumentatie van de minister een eind volgen als het gaat om de verdeling van overheidsdiensten gebaseerd op overheidsverantwoordelijkheden. Het is flauw om nogmaals te verwijzen naar het debat dat op 22 juni zal plaatsvinden, maar in het Scheidingstractaat van 1839 wordt nog steeds de vrije loodskeuze genoemd. Met veel gedelibereer en soms op kleine zeeslagen gelijkende conflicten tussen de Belgen en de Nederlanders hebben wij dat ongeveer 120 jaar kunnen volhouden. Uiteindelijk is in het Scheldereglement gekomen tot de verdeling van de loodsdiensten, zoals die ons nu wordt voorgehouden. Ik heb in eerste termijn gevraagd of het opnemen van deze prestatieverdeling in een formeel verdrag ook inhoudt dat het Scheidingstractaat van 1839 fundamenteel gewijzigd wordt en dat daarmee de in principe nu nog bestaande vrije loodskeuze tot een einde komt.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In het licht van het toedelen van overheidsverantwoordelijkheid kunnen wettelijk geregelde overheidstaken als de publieke veiligheid uitgevoerd worden door private partijen. Dit soort belangen behoeven niet altijd door ambtelijke diensten behartigd te worden. Wij moeten er dan ook voor oppassen dat wij geen kunstmatig onderscheid maken.

De heer Herrebrugh heeft een enorm betoog gehouden over het Scheidingstractaat. Het is niet zo dat dit ten principale wordt gewijzigd, waar het gaat om de vrije loodskeuze. Er valt immers nog altijd te kiezen. Er is echter wel een verdeling gemaakt tussen die 72,5% en de overige percentages van Belgische c.q. Nederlandse loodsdiensten. Wij hebben tegenwoordig ook geen zeeslagen meer. Wij komen nu uitermate beschaafd tot afspraken. Dat neemt niet weg dat er door de landen onderhandeld wordt over het opleggen van extra verplichtingen, in dit geval de verscherpte loodsplicht. Het resultaat van die onderhandelingen ligt nu voor. Ik ben blij om te

Netelenbos

horen dat de Kamer dat resultaat kan steunen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de minister van Justitie over de jeugdzorg (26816, nr. 6).**

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Arib** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! In april hebben wij een debat gevoerd over de jeugdzorg. In dat algemeen overleg is een aantal onderwerpen behandeld. De PvdA verschilt echter van mening met de bewindslieden als het gaat om punten die te maken hebben met de belangen van en een goede en adequate hulpverlening aan kinderen en hun ouders. Dit betreft allereerst het instellen van een kinderombudsman. De PvdA is van mening dat de rechten van kinderen en ouders die te maken hebben met hulpinstanties onvoldoende zijn gewaarborgd. Weliswaar zijn er op het terrein van het klachtrecht wetswijzigingen tot stand gekomen, maar deze functioneren met name op instellingsniveau. Er zijn heel vervelende en hardnekkige zaken, waarin ouders volstrekt vastlopen in machtsstructuren en niet de mogelijkheid en de middelen hebben om een beslissing aan te vechten. Er is daarom een grote behoefte aan een onafhankelijk oordeel. Een kinderombudsman zou naar de mening van de PvdA een prima functie kunnen vervullen. En, niet onbelangrijk, ook het toezicht en de implementatie van het VN-verdrag voor de rechten van het kind zien wij als een belangrijke taak van deze ombudsman. Vandaar dat ik de volgende motie wil indienen, mede namens D66.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het VN-comité voor de rechten van het kind de Nederlandse regering heeft aanbevolen om een volledig onafhankelijke kinderombudsman in te stellen en deze te belasten met het toezicht en de implementatie van het VN-verdrag voor de rechten van het kind;

voorts overwegende, dat onvoldoende is voorzien in een onafhankelijke advisering over het beleid dat de positie van jeugdigen raakt;

constaterende, dat bestaande klachtenregelingen onvoldoende tegemoetkomen aan een onafhankelijke beoordeling van klachten;

verzoekt de regering binnen een halfjaar met een voorstel te komen tot de instelling van een kinderombudsman, die als taak zal hebben:

1. toezicht en implementatie van het VN-verdrag voor de rechten van het kind;
2. het gevraagd en ongevraagd advies geven over wetgeving en beleid dat de positie van minderjarigen raakt;
3. het beoordelen van klachten indien de bestaande klachtvoorziening is doorlopen of van gevallen waarvoor geen klachtenmogelijkheid bestaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Arib en Ravestein. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 7 (26816).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Gaat deze kinderombudsman ook klachten over bijvoorbeeld wachtlijsten bij de jeugdzorg of eigenbijdrageregelingen bij de jeugdzorg behandelen? Heeft hij of zij dan de mogelijkheid om daar wat aan te doen? Ik ben bang dat het anders een "cosmetisch" iemand wordt. Er zijn bovendien vele andere grote problemen in de jeugdzorg.

Mevrouw **Arib** (PvdA): Er zijn inderdaad grotere problemen in de

jeugdzorg. Het gaat er nu echter vooral om dat binnen de jeugdzorg jeugdigen en hun ouders vaak niet tevreden zijn over de hulpverlening. Het gaat dan om het contact tussen hulpverlener en kind en ouder. Ik denk hierbij aan pleegzorg en aan de raad voor de kindbescherming, die bijvoorbeeld een beslissing neemt over uithuisplaatsing of het plaatsen van een kind in tehuis. Op dat punt bestaan vaak veel problemen. Ouders of pleegouders trekken daarbij vaak aan het kortste eind. In dat geval is het van belang dat er een onafhankelijk persoon is die naar dit soort individuele dossiers kijkt. Het gaat dan echt om de behartiging van de belangen van kinderen en ouders. Er zijn uiteraard heel veel problemen rond de wachtlijsten, maar de ombudsfunctie moet worden beperkt tot de dossiers en het naleven van het VN-verdrag. Het zou geen goede zaak zijn als die taak wordt uitgebreid met de problematiek van de wachtlijsten en dergelijke, want dan zullen de individuele belangen weer ondergesneeuwd raken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U heeft het wel over de rechten van het kind. Hulpverlening, in welke vorm dan ook, moet toch geboden worden op het moment dat het kind – of diens ouders, als die er zijn – daar om vraagt. Ik kan mij herinneren dat u daar in de AO's een punt van heeft gemaakt. Nu vindt u dat de wachtlijstproblematiek buiten de taken van die ombudsman valt. Wat blijft er dan over? Kan zo'n ombudsman überhaupt deuken in pakjes boter slaan op die manier?

Mevrouw **Arib** (PvdA): Ik weet niet of u ook signalen hebt gekregen van ouders en kinderen die vastlopen in de hulpverlening. Afgelopen maandag was er een uitzending van Netwerk over een oma die graag de zorg voor haar zesjarige kleinkind over wil nemen. De gezinsvoogdij nam echter een andere beslissing. Ik vind dat de kinderombudsman een taak heeft als het om dit soort gevallen gaat. Als het gaat om de wachtlijsten zijn er andere kanalen. Daar is ook de politiek voor. Het gaat hier om individuele belangen van kinderen; kinderen die niet in staat zijn om zelf aan de bel te trekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De politiek, dat zijn wij. U doet nu