

Voorzitter

zijn ontwikkeld om het doden van vis te laten plaatsvinden op een manier waarbij stress en pijn voorafgaand aan de dood zo veel mogelijk worden beperkt;

constaterende dat het onderzoek van IMARES naar een humane dodingsmethode voor vissen in een vergevorderd stadium is, maar dat er voor het praktijkrijp maken van deze methode nog een onderzoekstraject van twee jaar nodig is;

overwegende dat het wenselijk is om een gebruiksklare methode uit te ontwikkelen om vissen te doden op een wijze die stress en pijn voorafgaand aan de dood zoveel mogelijk beperkt;

verzoekt de regering om IMARES vóór 1 september 2007 van voldoende financiële middelen te voorzien om haar methode voor het humaan doden van vissen over een periode van twee jaar praktijkrijp te kunnen maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 220 (21501-32).

De motie-Ouwehand (21501-32, nr. 209) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onvoldoende regelgeving bestaat voor het doden van vis;

constaterende dat wel onderzoek wordt gedaan naar methoden voor het humaan doden van gekweekte vis maar niet naar methoden voor het humaan doden van wild gevangen vis;

overwegende dat het wenselijk is dat het doden van vis plaatsvindt op een manier die stress en pijn voorafgaand aan de dood zoveel mogelijk beperkt;

verzoekt de regering om onderzoek te doen naar het welzijn van in het wild gevangen vis bij verscheidene dodingsmethoden en naar het ontwikkelen van meer humane dodingsmethoden voor de vangst van wilde vis,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 221 (21501-32).

Ik stel vast dat wij hierover nu kunnen stemmen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Ouwehand (21501-32, nr. 220).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, D66 en de PvdD voor

deze nader gewijzigde motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Ouwehand (21501-32, nr. 221).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, de PvdA, GroenLinks, D66 en de PvdD voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken 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 algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De toekomst van de loodsen in Nederland is onzeker. Na de verzelfstandiging in 1988 is de marktwerking voorlopig afgewend. Tot 2019 wordt eerst het probleem met de prepensioenen opgelost. Dat is verstandig. De SP-fractie juicht het toe dat er na de verzelfstandiging van het loodswezen ook een oplossing wordt gevonden voor de problemen met de prepensioenen, maar het blijft onduidelijk hoe de toekomst er op langere termijn uitziet en welke keuzes er dan worden gemaakt. Streeft het kabinet naar meer marktwerking in 2019 of erkent het dat de marktwerking de veiligheid en zekerheid onder druk zet? Wil het dat voorkomen? Heeft dit te maken met de mogelijkheid dat de loodsen in verband met innovaties in de toekomst overbodig worden op schepen?

Het is voor de investeringen van de loodsen van belang om te weten waar zij in 2019 aan toe zijn. De afschrijvingstermijnen zijn tientallen jaren, dus overleg hierover in 2015 is wel erg laat. Bovendien lijkt het erop dat minister niet consequent is. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt geschreven dat op dit moment niet kan worden aangegeven of marktwerking wordt doorgevoerd. Dan moet je ook niet komen met de introductie van een toezichtarrangement en het loslaten van ministeriële goedkeuring van tarieven om het loodswezen in de richting van marktcondities te brengen. Volgens de SP-fractie is de keuze voor of tegen marktwerking nu al te maken. Het zou het kabinet sieren als het dergelijke belangrijke keuzes voor de toekomst eerder wil doen in plaats van deze uit te stellen en zaken via de achterdeur te regelen in de richting van marktwerking.

Het huidige wetsvoorstel verbaast de SP-fractie een beetje, omdat hierin een nieuwe systematiek lijkt te worden voorgesteld om een probleem op te lossen dat volgens ons ook binnen de huidige regelgeving kan worden opgelost. Volgens het loodswezen is dit wetsvoorstel een vorm van onnodige regelgeving en overbodige administratieve lasten. De havenbeheerders, de reders en andere bedrijven vinden de loodsgeld-

Roemer

tarieven op dit moment te hoog. De minister moet deze tarieven goedkeuren, maar hij voert kennelijk alleen twee marginale toetsen uit die onvoldoende daadkracht tot gevolg hebben. Indien het probleem is dat de minister onvoldoende zeggenschap heeft over de tarieven, dan moeten wij dat volgens mij veranderen.

De toetsing van de tarieven wordt in het wetsvoorstel overgedragen aan de NMa. Hierbij kan de NMa ook boetes opleggen, indien er fouten worden gemaakt. De SP-fractie vraagt zich af of deze boetes proportioneel zijn en niet het risico met zich brengen dat het Nederlandse loodswezen in zijn bestaan wordt bedreigd, indien er enkele administratieve fouten worden gemaakt. Graag hoor ik hierop een toelichting van de minister.

De nieuwe wetgeving zal de administratieve lastendruk voor het loodswezen vermoedelijk flink vergroten. Ook juridische geschillen zijn dan niet uitgesloten, met alle kosten van dien. De SP-fractie is bezorgd over de consequenties hiervan voor de tarieven van de loodsen. Volgens de minister gaat het hierbij om relatief lage kosten; 1% van de jaaromzet. Het baart ons zorgen dat wij dit geld zomaar aan procedures kwijt willen raken. Graag hoor ik hierop een toelichting.

Verder is de SP-fractie verwonderd dat de raad van bestuur van de NMa kennelijk mag oordelen over de kwaliteit van de loodsen. Deze taak behoort in de ogen van de SP-fractie toe aan deskundigen op dit gebied en niet aan de NMa. Deelt de minister deze analyse?

Een geheel wetsvoorstel, met daarbij wellicht veel bestuurlijke lastendruk voor het loodswezen, lijkt de SP-fractie overbodig en niet in het voordeel van het loodswezen. Het loon van een registerloods schijnt gemiddeld € 158.000 te zijn en daar kan volgens mij nog van alles bij komen. Kan de minister verklaren waarom deze lonen zo hoog liggen? Heeft dit te maken met de sterk beschermde positie? Waarom accepteert de minister deze hoge salarissen? Vooralsnog steunen wij het wetsvoorstel niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de Partij van de Arbeid is heel blij met de volgende twee zinnen uit de nota naar aanleiding van het verslag. De eerste is: Thans valt niet in te schatten hoe de markt van de loodsdienstverlening er tegen het einde van de overgangstermijn uit zal zien. De tweede is: Vandaar dat pas na evaluatie zal worden gezien of marktwerking kan c.q. moet worden ingevoerd. Op dit punt is de minister ons dus duidelijk tegemoetgekomen. Onze dank daarvoor.

Over de tariefstructuur is overeenstemming bereikt tussen de verschillende havens, maar de noordelijke havens die te maken krijgen met een flinke tariefsverhoging, willen graag dat er voortgang wordt geboekt op twee dossiers, namelijk de samenwerking met Duitsland en de mogelijkheid dat de loodsplicht wordt versoepeld. De vraag is hoe de minister deze twee zaken gaat bevorderen.

Ik heb nog een iets kleiner punt, waarbij ik dan op de evaluatie kom, zodat ik die in één keer kan meenemen. Het loodswezen zet grote vraagtekens bij artikel 27h van het wetsvoorstel waar het gaat over de bevoegdheid van de NMa om voorwaarden voor dienstverlening vast te stellen. Op de vraag wanneer dit zou kunnen voorkomen, kon de minister eigenlijk geen antwoord geven. Dus

vragen wij de minister om op dit punt terug te komen bij de evaluatie en ons te melden of deze bevoegdheid is gebruikt en, zo ja, waarvoor.

De evaluatie is voorzien voor 2006. De fractie van de Partij van de Arbeid vindt dat eigenlijk veel te laat en stelt zich voor, in 2009 een verslag van de NMa tegemoet te kunnen zien waarin de Kamer inzicht wordt gegeven in het verloop van de flo/flp-problematiek en de ontwikkeling rondom de pensioengerechtigde leeftijd, want wij hebben met ons allen geconcludeerd dat daaraan iets moet veranderen.

Ten slotte, omdat wij het hier hebben over een beschermde bedrijfstak en in feite over publieke diensten, zijn wij er nog niet van overtuigd dat de Balkenendenorm overtreden mag worden. Wij willen door de NMa van de ontwikkeling van de inkomensituatie van de loodsen op de hoogte worden gehouden. Dat zou mooi bij die evaluatie over twee jaar kunnen gebeuren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Vandaag wordt er wederom een hoofdstuk toegevoegd aan het boek over de zelfstandiging van het loodswezen. Of het boek waaraan wij in 1988 al zijn gaan schrijven ook daadwerkelijk afkomt, valt te betwijfelen. Bij nader inzien blijkt het loodswezen zich minder te lenen voor marktwerking dan aanvankelijk werd gedacht. Het resultaat van het toen ingezette proces is dat er nu door loodsen salarissen worden verdiend die de Balkenendenorm overschrijden. Wat dat betreft stelt de beantwoording op dit punt door de minister in eerste instantie ons enigszins teleur, aangezien hij aangaf dat het vrije ondernemers zijn en dat de Balkenendenorm dus niet van toepassing is. Er is op dit moment sprake van een beschermd regime. Dat is het hele doel van dit wetsvoorstel. Wij zouden het fijn vinden als de minister dat in gedachten neemt als hij bekijkt of de beloning voldoet aan de Balkenendenorm.

De loodsen kunnen met 55 jaar gaan genieten van het pensioen. Op zichzelf gunnen wij hen dat van harte, maar wij gunnen dat iedereen in de Nederlandse samenleving. In het verleden hebben wij daar discussies over gehad. Daarom wil ik weten of wij niet meer aansluiting kunnen vinden bij de algemene trend op dit moment dat mensen langer gaan werken. Daarnaast hebben wij een zwaar opgezet toezichtstelsel gekregen om te voorkomen dat de tarieven te veel stijgen als gevolg van het dubbelmonopolie: je wordt verplicht om gebruik te maken van een loods en er is maar één loodsorganisatie.

Mijn fractie heeft zich bij de schriftelijke voorbereiding van de behandeling van dit wetsvoorstel buitengewoon kritisch opgesteld. Indien wij vandaag de keuze hadden gehad om los van de geschiedenis te beslissen, zouden wij tot een andere afweging zijn gekomen dan wij nu zullen komen.

Een optie zou zijn geweest om de loodsen gewoon in overheidsdienst te laten, maar uit de zeer uitgebreide beantwoording door het kabinet, waarvoor dank, komt duidelijk naar voren dat door dit kabinet moet worden voortgebouwd op afspraken die zijn gemaakt, ook door voorgaande kabinetten in overleg met de Kamer. Voor de loodsen geldt zeer duidelijk: resultaten behaald in het verleden vormen wel degelijk een garantie voor de toekomst. Het heeft daarom weinig zin om stil te staan

Haverkamp

bij wat er in het verleden fout is gegaan. Laten wij ons concentreren op de toekomst. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat er perspectief blijft op een beter functionerend systeem, een systeem waarin of marktconforme salarissen gecombineerd worden met marktomstandigheden of een systeem waarmee wij accepteren dat er van marktwerking geen sprake kan zijn en er dus ook geen sprake hoeft te zijn van marktconforme salarissen?

Wij vinden arbeidsparticipatie een heel belangrijk punt. In de brief die wij vanuit het loodswezen hebben ontvangen, zien wij een handreiking daar waar wordt aangegeven dat het vrijwillig flexibiliseren van de flp-leeftijd nauwelijks van invloed is op de verplichtingen omdat die voor het overgrote deel reeds zijn ingegaan. Hoe wil de minister met deze handreiking omgaan?

In Nederland kunnen wij drie havengebieden onderscheiden; zuid, midden en noord. Juist in noord en zuid zou grensoverschrijdend kunnen worden samengewerkt. Collega Roefs refereerde daar al aan. In de praktijk blijkt het gemakkelijker voor Groningers en Duitsers en voor Zeeuwen en Belgen om samen te werken dan voor Amsterdammers en Rotterdammers. Om een Ajax- en Feyenoorddiscussie te voorkomen – ik mag u er niet bij betrekken, voorzitter, maar ik heb zo een idee van waar uw voorkeur ligt – verzoek ik de minister aan te geven hoe hij de grensoverschrijdende samenwerking kan stimuleren en welke kansen deze samenwerking kan bieden om de in de ogen van de CDA-fractie minder positieve elementen van dit wetsvoorstel te herstellen.

Ten slotte vraag ik de minister hoe hij omgaat met de toch wat specifieke situatie in de Schelde. Uit de berichten die wij van Zeeland Seaports hebben ontvangen, blijkt dat er nog steeds een afspraak ligt met de Belgen dat Nederlandse loodsen ook schepen op weg naar Belgische havens beloodsen en dat daardoor het risico bestaat dat de verliezen die daarop geleden worden, verhaald moeten worden op tarieven die gehanteerd worden voor de beloodsing naar Nederlandse havens.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De regering beschouwt het voorliggende wetsvoorstel als eerste stap in de richting van marktwerking in het loodswezen. De zeer zware regulering en de bescherming van de loodsen is gerechtvaardigd, zo lees ik, zo lang het collectief monopolie voortbestaat. Het duurt ten minste tot 2019 voordat dit collectieve monopolie wordt doorbroken. Op zich duurt dat wel erg lang, maar dat het zo lang duurt, is goed te verdedigen en wel op grond van de toezeggingen en afspraken die ten tijde van de verzelfstandiging zijn gedaan en gemaakt. De regering stelt zich volgens de VVD-fractie dan ook terecht op het standpunt dat wij ons dan ook aan die afspraken moeten houden. Dat laat echter onverlet de vraag wat er gebeurt na 2019. Als het gaat om het eindplaatje van of de visie op na 2019 schiet de regering wat mijn fractie betreft hopeloos te kort. Er is namelijk geen visie. Ook de Raad van State maakt daar een opmerking over. Het hele voorliggende regulerende bouwwerk wordt in de steigers gezet om ten slotte te komen tot... wat? Wat voor markt ziet de regering nu echt na 2019 voor zich?

In de nota naar aanleiding van het verslag lees ik opmerkingen over Denemarken, Engeland, Australië

waar initiatieven zijn genomen om tot liberalisering van het loodswezen te komen, maar de regering volstaat er slechts mee om daarnaar te verwijzen zonder daaruit lering te trekken of een beeld te schetsen van waar zij na 2019 naar toe wil en welke stappen moeten worden genomen om daar te komen. Ik wil de minister dan ook nadrukkelijk uitnodigen om in dit debat met een duidelijke visie op die marktstructuur na 2019 te komen. Dat zou wel handig zijn als wij dit wetsvoorstel moeten beoordelen. Hij hoeft dat niet tot in detail te doen, maar in ieder geval wel met enkele ruwe penseelstreken.

Het jaar 2010 is bepaald op basis van de periode die nodig is voor de opbouw van de kapitaaldekking, maar ik neem aan dat die datum naar voren gehaald zou kunnen worden als dat mogelijk zou zijn, bijvoorbeeld omdat meer mensen langer zouden doorwerken dat tot hun 55ste. In dat verband stel ik het op prijs als de minister de afspraken – ik verwijs dan ook maar even naar het rapport van Koopmans – inzake de prepensionering in dit debat nog eens even helder op een rijtje zet. Zijn er inmiddels afspraken gemaakt over vrijwillig langer doorwerken dan 55 jaar en over welke gevallen hebben wij het dan precies?

De minister stelt voor om het stelsel over vijf jaar te evalueren. Die termijn vind ik heel lang en ik sluit hiermee aan bij hetgeen collega Roefs hierover zei. Ik vind dat de Kamer eerder dan over vijf jaar inzicht moet hebben in de ontwikkelingen binnen het loodswezen en, meer specifiek, over de effecten van deze wet. Ik denk hierbij aan parameters als productiviteitsstijging, de mate waarin die ten goede komt aan tariefsverlaging, de ontwikkeling van tarieven, de prijs-prestatieverhouding, de verdere groei van het winstaandeel, de opbouw van de kapitaaldekking, de leeftijd van uittreding, het aantal opgeleide loodsen et cetera. Kortom, het lijkt me redelijk dat de Kamer al over twee jaar een voortgangsrapport krijgt. Ik vraag daarbij niet om een rapport van honderd pagina's, maar wel om twee A4'tjes waarin deze parameters duidelijk in kaart worden gebracht. Kan de minister dit toezeggen? En als de minister zijn toezegging doet, wijs ik ook op de kwaliteitsrapportages van de rijkshavenmeesters waarover in de stukken valt te lezen. Het lijkt me van belang dat de Kamer ook daarover de beschikking krijgt.

En hoe staat het met de situatie na 2019? Het lijkt vroeg om daar nu al naar te vragen, maar als de minister zou zeggen dat hij een duidelijke marktstructuur voor zich ziet, is het nu niet te vroeg om daarover te beginnen; zoiets zal immers jaren vergen en er zal heel wat moeten worden geregeld om zo'n marktstructuur te bereiken. Waarom? Omdat er op dit moment geen enkele sprake is van enige marktstructuur. Er valt dus niets te kiezen. De toetreding van nieuwe aanbieders is onmogelijk, alle loodsdiensten zijn verenigd in het loodswezen, de enige aanbieder. Er geldt tevens een wettelijke verplichting voor schepen om van loodsen gebruik te maken. Tarieven worden volledig gereguleerd. De loodsen controleren zelf de opleiding. Met andere woorden, van marktwerking is op dit moment geen sprake. Kan de minister overigens bevestigen dat er geen kwantitatieve beperkingen gelden voor de toelating tot de opleiding of aanvullende examens?

De loodsen hebben een winstaandeel van ongeveer € 158.000, exclusief een vergoeding voor het ondernemerschap. Kan de minister aangeven wat daarmee wordt bedoeld? Er is inderdaad een toename

De Krom

geweest van het aantal reizen per loods. Maar het komt mij voor dat de productiviteitsverbetering tot nu toe niet ten goede is gekomen van de sector. Kan de minister hieraan enige woorden wijden? Ik neem aan dat hij deze indruk deelt, want anders zou hij niet zo'n zwaar reguleringsregime op deze hele sector willen zetten. En wat houdt "maritieme dienstverlening" in? Ik lees in de stukken dat registerloodsen deze ook verlenen, maar zulks valt niet onder het toezicht van de NMa.

Ik concludeer dat de markt behoefte heeft aan meer transparantie, een betere prijs-kwaliteitverhouding en een herziening van de gehele kruissubsidiëring. Om die redenen kan ik het wetsvoorstel volgen, maar de vraag blijft recht overeind wat het eindplaatje is en hoe de administratieve lasten in de klauwen worden gehouden.

Natuurlijk besef ik dat de minister niet gaat over de inkomens van de loodsen, maar deze liggen wel ten grondslag aan de kosten en de uurtarieven. In de stukken staat dat de beoordeling hiervan buiten de beoordeling van de NMa blijft. De reden hiervoor is het gebrek aan een referentiegroep. Maar als dat het geval is, hoe weet je dan of die uurtarieven redelijk zijn? Dat is een belangrijke factor in de gehele kostenstructuur. Kan de minister dit toelichten? Verder is het de vraag hoe de productiviteitsstijging of -daling in de tarieven wordt beoordeeld. Met andere woorden, in de stukken wordt gesproken van kostplus en dat kan ik allemaal volgen, maar in de totstandkoming daarvan is er nog steeds een aantal losse eindjes aan te treffen.

Ten slotte een vraag over de Scheldevaart. Vanaf 1 januari 2009 moet die kostendekkend zijn en de Vlaamse overheid bepaalt vanaf dat moment de tarieven. Het is de vraag of de Vlaamse kostendekkendheid wel precies dezelfde is als de Nederlandse kostendekkendheid; zo zitten de Vlamingen niet met meer kosten als gevolg van de prepensioenregeling. Het resultaat hiervan zou kunnen zijn dat voor een totale kostendekkendheid de verliezen bij de Scheldevaart moeten worden gecompenseerd door hogere tarieven in de havens van Vlissingen en Terneuzen. Moeten die afspraken niet verder worden verdiept en uitgebouwd? Zo ja, waarom laat de minister dat dan over aan het loodswezen in België en Nederland en aan de Vlaamse regering? Hoe kan dit risico naar de mening van de regering worden voorkomen?

De heer **Madlener** (PVV): Mevrouw de voorzitter. Het loodswezen is een kleine beroepsgroep met een grote verantwoordelijkheid dat in Nederland altijd goed heeft gefunctioneerd. De keuze om via verzelfstandiging over te gaan op privatisering en marktwerking, moet kritisch onder de loep worden genomen. Wij hebben daarover dan ook een aantal essentiële schriftelijke vragen gesteld. Een van die vragen was of openstelling voor de markt voor anderen ook inhoudt dat de andere Europese landen hun loodswezen openstellen. Het kabinet heeft die vraag ontkennend beantwoord. Daaruit leidt de PVV af dat niet wordt voldaan aan een essentiële spelregel die geldt bij openstelling voor de markt, namelijk het level playing field in Europa. Om die reden steunen wij het voorliggende wetsvoorstel niet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb begrepen dat onder andere Denemarken wel degelijk toegankelijk is voor

onze loodsen. De heer De Krom heeft daaraan in zijn inbreng ook gerefereerd. Dat hoeft de heer Madlener er dus niet van te weerhouden om het voorliggende wetsvoorstel te steunen.

De heer **Madlener** (PVV): Denemarken is inderdaad toegankelijk voor onze loodsen, maar Duitsland niet. Ik herhaal dat er dus niet is voldaan aan de essentiële voorwaarde om één level playing field binnen Europa te creëren. Er is veel te verliezen, dus wij vinden het essentieel dat er een eerlijke ruimte wordt geboden aan het Europese bedrijfsleven en in het bijzonder aan het Nederlandse.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister heeft in zijn beantwoording een aantal praktische argumenten aangedragen, waaronder het feit dat het handig is als een loods de weg kent in het betreffende gebied. Heeft de heer Madlener ook die argumenten betrokken bij zijn oordeelsvorming over het voorliggende wetsvoorstel?

De heer **Madlener** (PVV): Dat heb ik zeker gedaan. Het beroep wordt in Nederland uitgeoefend. Dat neemt echter niet weg dat een buitenlands bedrijf zich op de Nederlandse markt kan vestigen, dat het winst behaalt en dat het die vervolgens naar het buitenlandse bedrijf doorsluist. In dit geval is de vraag niet zo relevant waar de werkzaamheden worden uitgevoerd.

De heer **De Krom** (VVD): Begrijp ik goed dat u dit wetsvoorstel niet steunt omdat het naar uw mening schort aan marktwerking? Het wetsvoorstel is juist gericht op het in het leven roepen van een regulerend kader voor de onvolkomenheden in de markt. Als u niet instemt met dit wetsvoorstel, wat wilt u dan wel voor dit moment?

De heer **Madlener** (PVV): Mijn fractie vindt dat in een goedwerkend systeem als het veilige loodswezen in Nederland pas verandering moet worden gebracht als er zicht is op een beter perspectief. In uw betoog merkte u zelf op dat het perspectief na 2019 eigenlijk ontbreekt. Kan die markt er wel zijn? Wij stellen in elk geval vast dat die markt niet Europees is en dat er geen sprake is van één level playing field binnen Europa. Voor mijn fractie is dat voldoende reden om dit wetsvoorstel niet te steunen. Daarbij is het de vraag of er überhaupt wel marktwerking kan bestaan in deze kleine sector. Daarop is nog geen antwoord gegeven en dat wacht ik graag af. Ik hoor graag eerst van de minister of hij kan verzekeren dat binnen de landen van Europa één systeem zal gelden waarbij alle markten tegelijk open gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan mij voorstellen dat u op grond hiervan zegt dat het wetsvoorstel niet nodig is. Het wetsvoorstel is echter toch ook nodig omdat wij een goede tariefstructuur willen hebben? Die mag niet vervuild worden door extra prepensioenregelingen. Alleen al het feit dat dat wordt aangepakt, zorgt ervoor dat reders op termijn kunnen profiteren van lagere tarieven.

De heer **Madlener** (PVV): Ik sluit dat niet uit. Er zijn vast verbeteringen mogelijk met het huidige systeem. Mijn fractie vindt echter dat aan dit wetsvoorstel te veel nadelen kleven om het in zijn geheel goed te keuren. Ik



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

kan de minister dus vragen of hij bereid is om het wetsvoorstel zodanig aan te passen dat die zaken goed worden geregeld en de marktwerking eruit wordt geschrapt.

De heer **De Krom** (VVD): U vraagt de minister om het wetsvoorstel aan te passen, maar hoeveel amendementen hebt u ingediend om zelf het wetsvoorstel aan te passen, naar uw eigen inzichten?

De heer **Madlener** (PVV): Het gaat mijn fractie niet om het aantal argumenten maar om de zwaarwegendheid ervan. Ik heb al gezegd dat voor de fractie van de Partij voor de Vrijheid als essentieel argument om tot marktwerking over te gaan geldt dat er één level playing field binnen Europa bestaat. Daarmee worden het Nederlandse bedrijfsleven en het loodswezen beschermd. Alleen al op basis van dit ene, zeer zwaarwegende argument, is mijn fractie tegen dit wetsvoorstel.

De vergadering wordt van 16.17 uur tot 16.30 uur geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigden voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik ben verheugd dat ik degene mag zijn die na jaren van onderhandelen door vele voorgangers het Kamerdebat over de toekomst van het loodsen van zeeschepen voert. Dit onderwerp heeft een lange geschiedenis, hetgeen door vele sprekers nadrukkelijk is verwoord. Vanuit de verzelfstandiging van het loodswezen in 1988 en de reparatiewetgeving in 1995 werd in 2000 een beleidsvoornemen in deze Kamer behandeld dat uitging van marktwerking. Dat was geheel in lijn met de toen bestaande gedachte dat het loodswezen in een marktsituatie met concurrentie sneller geneigd zou zijn om innovatiever en vooral kostenconformer te gaan werken, een gedachte die ook voortvloeide uit gemor in de scheepvaartsector zelf. Het loodswezen zou na de verzelfstandiging van 1988 niet bepaald transparant zijn geweest. De tarieven en inkomens van de loodsen

bleven maar stijgen. Ook de reparatie van de wetgeving in 1995 kon dit gegeven niet keren. Daarnaast was het de haven van Rotterdam een doorn in het oog dat hij de andere Nederlandse havens en de haven van Antwerpen via de loodsgelden in feite subsidieerde.

Het beleidsvoornemen, dat na een stevig debat in deze Kamer kon worden uitgewerkt tot wetgeving, heeft geleid tot een zeer complex en langdurig proces van onderhandelingen met het loodswezen en de scheepvaartsector, maar ook binnen het Rijk. Uiteindelijk werd in 2003 besloten om het loodswezen één landelijke concessie te gunnen voor de duur van tien jaar onder toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, de NMa. Het is een complexe vorm van marktwerking die haaks staat op het initiële plan uit het jaar 2000, dat uitging van volledige concurrentie in alle zeehavens. Het is goed om het verschil scherp in beeld te hebben tussen datgene wat wij met zijn allen wilden en datgene wat er in 2003 uiteindelijk van gekomen is. Het is goed om de achtergrond te weten waartegen wij nu met dit voorstel komen. De uitwerking van het besluit van 2000 heeft ons tot het inzicht gebracht dat de overstap naar een concessie alleen maar zou hebben geleid tot zeer complexe regelgeving, maar dat het in wezen de monopolioïde positie van het loodswezen niet zou veranderen. Handhaving van de organisatorische status quo bleek toen veel simpeler; dat was immers al geregeld. Tot dusverre, voorzitter, de lange geschiedenis van dit dossier. Nu kijken wij naar de toekomst.

Ik kom te spreken over de oplossing van de twee doorslaggevende molenstenen in dit dossier, namelijk de prepensioenproblematiek en de kruissubsidies. Bedrijfseconomisch toezicht door de NMa op het loodswezen in combinatie met een realistische termijn om de financiën op orde te krijgen, bleek op dit moment het beste. Zo is het idee van marktwerking op korte termijn langzaam verschoven van concurrentie in de loodsdienstverlening naar specifiek maatwerktoezicht op de bedrijfsvoering en efficiency van het loodswezen. Er is op dit moment minder echte concurrentie in de dienstverlening en meer toezicht op bedrijfsvoering en efficiency. Ik wil graag benadrukken dat de titel van het wetsvoorstel dat nu ter tafel ligt, namelijk Wet markttoezicht registerloodsen, precies de lading dekt. Het gaat om markttoezicht en dus niet om concurrentie tussen de loodsdiensten. Het gaat vandaag dus niet over de invoering van marktwerking, maar over de invoering van toezicht op het loodswezen. Het gaat om bedrijfseconomisch toezicht dat in 1988 en in 1995 wellicht, als wij zelfkritisch terugkijken, verzuimd is om in te voeren.

Is marktwerking daarmee dan definitief van de baan? Ik kijk nu onder andere naar de heer De Krom, die daar nadrukkelijk naar heeft gevraagd. Ik zou zeggen: niet per definitie, maar het is niet zo dat de concurrentie die wij in 2000 hadden voorzien, nu van de grond kan komen. Eerst dient het loodswezen transparant te gaan opereren, onder toezicht van de NMa, en moeten de financiële problemen worden opgelost. Deze periode kan de gelegenheid bieden om goed te overdenken of marktwerking in de toekomst een realistische optie is, gegeven de te verwachten ontwikkelingen in de loodsdienstverlening zelf, de wereldeconomie en het daaruit voortvloeiende zeescheepvaartverkeer. Marktwerking is bij het loodsen van zeeschepen nu tamelijk illusoir, mede gezien de razendsnelle ICT-ontwikkelingen en het toezicht van de NMa op het bereiken van efficiencyvoordelen. Het

Eurlings

is goed mogelijk dat het aantal loodsen door deze ontwikkelingen nog verder zal krimpen, waardoor invoering van concurrentie nog complexer kan worden.

Ten voordele van een wellicht mogelijke marktwerking in de toekomst kan genoemd worden dat over een aantal jaren de tweede Maasvlakte in volle ontwikkeling zal zijn. Juist dit havenbekken zal naar verwachting door zeer grote zeeschepen met loods worden aangedaan. Naar verwachting zullen ook de andere havens profiteren van het groeiende scheepvaartaanbod.

De genoemde tegengestelde ontwikkelingen maken het op dit moment nagenoeg onmogelijk om te beoordelen of invoering van marktwerking in de toekomst wel die voordelen kan bieden die wij er in 2000 van verwachtten. Ik maak even een zijsporg: als voorbeelden werden Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Australië genoemd. Welnu, in Denemarken is de concurrentie slechts in zeer beperkte mate ingevoerd. In "far-flung Australia" gaat het niet om grootscheepse concurrentie, maar met name om een beperkt aantal activiteiten in het Great Barrier Reef. Dit heeft minder te maken met de veiligheid – want de veiligheid weerhoudt Australië ervan om echt concurrentie toe te staan – dan met het beschermen van het koraalrif, in lijn met de activiteiten van wijlen Steve Irwin. Om dit nu op te voeren als het grote voorbeeld van concurrentie... wij zien eerder dat wereldwijd de concurrentie nog niet echt op gang is gekomen.

Deze tegengestelde ontwikkelingen maken het onmogelijk om nu te beoordelen of de desbetreffende situatie zich in de verdere toekomst wel zal voordoen. Ik sta op het standpunt dat besluitvorming over de invoering van marktwerking na 2019 op zijn plaats is na nader overleg met betrokken partijen over de bevindingen van de verplichte evaluaties. Ik kom straks nog op die momenten terug. Op zo'n moment van evaluatie kunnen op grond van het dan bestaande werkpakket inschattingen worden gemaakt van een optimale en efficiënte organisatie van het loodsen. Aangezien de loodsen juridisch gezien ondernemers zijn, die voor eigen risico werken, acht ik het niet juist om een mogelijke maatregel als marktwerking nu al op voorhand uit te sluiten. Het is in dit verband wel goed dat wij de vinger aan de pols houden. Net zo goed als wij in het jaar 2000 met elkaar moeilijk hebben kunnen voorzien hoe de situatie rond marktwerking werkelijk zou zijn en dat het niet goed van de grond kon komen, zo kan het even goed zijn dat wij over zes, zeven of acht jaar met een andere situatie te maken hebben. De internationale economie ontwikkelt zich snel en de internationale logistiek en de zeescheepvaart ontwikkelen zich explosief.

Ik kom nu toe aan de evaluatiemomenten. In de voorstellen en in de schriftelijke ronde heb ik aangegeven dat ik in 2011, dus aan het einde van deze kabinetsperiode, in den brede zal gaan evalueren hoe de zaken ervoor staan. Ik heb de Kamer echt goed begrepen. Verscheidene leden vroegen of het niet al eerder kon. Welnu, ik kan dat toezeggen. Ik zeg de Kamer toe dat ik al in het jaar 2009 in het kader van de jaarlijkse verslaglegging door de NMa op de zaak zal terugkomen, niet met de brede evaluatie, maar wel met een nadrukkelijke analyse van de ontwikkeling van de situatie op de kernpunten die de Kamer noemde. Zo sprak mevrouw Roefs over de prepensioenproblematiek: wordt deze opgelost en vult een en ander zichzelf aan? Hoe zit het

verder met de ontwikkeling van de efficiency? Wordt er ten slotte langer doorgewerkt en zijn er ontwikkelingen over de grens van 55 jaar heen? Ik zeg u dus toe dat ik u dit al in 2009 zal doen toekomen, annex aan de jaarlijkse verplichte verslaglegging door de NMa.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een van de punten die de minister noemde niet genoemd, en een ander punt wel, namelijk de ontwikkeling van de salarisniveau's.

Minister **Eurlings**: Excuses, u hebt volstrekt gelijk. Het laatste punt zal ik ook meenemen. Wij komen dus op de volgende punten: hoe staat het met de oplossing van de prepensioenproblematiek; hoe staat het met de salarisontwikkeling; met de ontwikkeling van de efficiency en met het langer doorwerken dan 55 jaar. Het lijkt mij heel goed dat de Kamer nauwkeurig in de gaten houdt hoe de ontwikkelingen op deze punten zijn. Het is mijns inziens ook een goede motivatie voor de sector als die weet dat wij in vertrouwen maar met de ogen geopend volgen hoe een en ander zich ontwikkelt. Ik ben erg blij dat dit voorstel zo'n breed draagvlak heeft binnen de sector; van de reders tot aan de loodsen. Het is echter van belang dat wij dit momentum benutten en dat wij nu in de praktijk, met z'n allen en in goede samenwerking een aantal stappen zetten.

Hierna volgt de evaluatie in 2011. Ik zeg tegen al degenen die het over marktwerking hebben gehad, dat wij op dit moment heel slecht kunnen voorspellen hoe de markt zich zal ontwikkelen. Marktwerking kan nooit een doel op zich zijn; je zult je altijd moeten afvragen of de omgevingsfactoren geschapen zijn waarin de marktwerking op het gebied van efficiency het meeste oplevert. Over een aantal jaren zullen wij nadrukkelijk bezien hoe het staat met de randvoorwaarden. Is de situatie dan veranderd? Dat lijkt mij het eerste moment waarop wij iets kunnen zeggen over de ontwikkeling van de markt en de toekomstperspectieven die daarmee samenhangen.

De heren Roemer en De Krom vroegen of de kosten van juridische procedures kunnen leiden tot een verhoging van de loodstarieven. De effecten van mogelijke juridische procedures zijn tevoren ingeschat. Ik kan u zeggen dat het hierbij om een te verwaarlozen bedrag en percentage gaat als wij het afzetten tegen de totale kosten. Wij verwachten stellig dat deze kosten geen significant effect hebben op de prijsvorming. Dit lijkt mij echter ook iets wat wij in de brede evaluatie moeten laten terugkomen, want het is terecht dat wij ook op dit punt de vinger aan de pols houden.

De heer Roemer vroeg of deze operatie wellicht leidt tot overbodige administratieve lasten. Het is waar dat dit wetsvoorstel zal leiden tot een stijging van de administratieve lasten. Dit is onvermijdelijk, want het gaat om nieuwe materie en nieuw toezicht waarbij nieuwe administratieve lasten horen. Toch zijn wij ervan overtuigd dat de administratieve lasten zeer beperkt zijn. Bij de evaluatie zal ook dit punt nadrukkelijk worden betrokken, maar wij schatten in dat de lusten en het gewin veel groter zijn dan de lasten en de kosten die het extra toezicht met zich mee zal brengen.

De heer Roemer vroeg ook om een kwaliteitstoets als onderdeel van de voorwaarden en hij vroeg of dit wel bij de NMa hoort. Het is heel goed mogelijk dat de NMa aanvullende regels gaat stellen. Bij het leveren van een dienst horen algemene voorwaarden; die zijn er nu ook

Eurlings

al. Het voorstel voor de voorwaarden komt met name van de loodsen zelf; niet van de NMa. Als wij het over extra voorwaarden van de NMa hebben, denk ik bijvoorbeeld aan een compensatieregeling. In de huidige situatie moet een klant, als die met zijn schip te laat komt aanvaren, een hogere prijs betalen aan de loods. Als de loods te laat is, is er echter geen financiële consequentie. Er is nu op dit punt dus geen evenwicht. Ik kan mij voorstellen dat wij op een goede manier een balans brengen in het financiële instrument dat een rol speelt bij het wel of niet nakomen van afspraken over op tijd zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer u zo goed mogelijk te begrijpen. Eigenlijk zegt u: wij gaan over tot een stelsel dat meer toezicht, met name meer toezicht op de tarieven, met zich meebrengt. U denkt dat de NMa voor dat toezicht kan zorgen. Ik probeer te ontdekken waar de gedachte op berust dat alleen de NMa voor dit toezicht kan zorgen en waarom de verantwoordelijkheid en de bevoegdheid van de minister die op dit punt altijd golden, moeten worden opgeofferd. Uit de stukken blijkt dat de minister tot 1995 voldoende mogelijkheden had om zijn verantwoordelijkheid te laten gelden. Vanaf 1995 kan de minister alleen nog maar marginaal toetsen. Waarom hebt u er niet voor gekozen om, met welke hulpmiddelen dan ook, ervoor te zorgen dat altijd de ministeriële bevoegdheid blijft gelden en dat altijd op een democratische manier te controleren is wat er met de tarieven gebeurt? Nu geeft u die verantwoordelijkheid volledig uit handen. Ik heb verder nog niet goed begrepen waarom u denkt dat de NMa in staat is om de kwaliteit te toetsen en waarom u niet zelf als minister de nodige deskundigheid in huis haalt. Ik neem namelijk aan dat u niet gespecialiseerd bent in het loodswezen. Dat ben ik ook niet, maar de NMa is dat ook niet.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw vragen. Op het eerste gezicht denk je meer controle te kunnen uitoefenen als de minister de tarieven precies vaststelt. Ook in dit verband hebben wij te maken met een voorgeschiedenis. Wij kunnen verwijzen naar situaties van die van voor 1988. Tegelijk geldt dat de praktijk is veranderd. Als je nu zou nationaliseren, zou dat gepaard gaan met zeer hoge onteigenings- en uitvoeringskosten, terwijl daar bovenop nog eens de kosten voor de financiering van flo/flip zouden komen. Gelet op het verleden zou het loodswezen zich wel eens keihard kunnen opstellen. Bovendien kan nationalisatie leiden tot onbeheersbare processen in de havens. Een groot deel van de zeescheepvaart is afhankelijk van deze beroepsgroep en er is niemand die hem, ook niet tijdelijk in het geval van problemen of staking, kan vervangen. Er is namelijk geen militaire pedant, zoals bij de luchtvaart. Als er iets is met de luchtverkeersleiding is, heb je een fall back. Die heb je hier absoluut niet. Daarnaast kun je je afvragen of de loodsen na het uitkopen nog wel bereid zullen zijn om als ambtenaar tegen een lager inkomen te gaan werken. Bovenal leidt de discussie over nationalisatie of renationalisatie onherroepelijk tot een zeer langdurig proces van onderhandelingen, terwijl er ondertussen niets gebeurt met de tarieven en de inkomsten. Ik vraag mij af of wij daarvoor verantwoordelijk willen zijn. In 2000 was de gedachte nog: marktwerking, marktwerking voor het collectief! In 2004 bleek echter dat dat niet werkt. Na jaren en na verschillende periodes van duwen en trekken hebben wij nu gelukkig een voorstel dat

toetsing beoogt. In dat voorstel kan de hele sector, van loodsen tot reders, zich vinden. Ik zou dat draagvlak en dat momentum niet onbenut willen laten.

De heer Roemer vroeg zich voorts af wat de NMa eigenlijk kan. Het is mijn overtuiging – die berust op feiten – dat de NMa de laatste jaren veel ervaring heeft opgedaan met sectorspecifiek toezicht. Daarnaast wordt veel verwacht van de inbreng van met name de betrokken partijen zelf en van het regionale en landelijke overleg. Aangezien de NMa een eigen bevoegdheid heeft bij de tariefvaststelling, zullen de betrokken partijen trachten om de NMa inhoudelijk te overtuigen van hun gelijk. Aangezien het tarief jaarlijks zal moeten worden vastgesteld, zal volgens onze verwachting sprake zijn van een steile leercurve.

In het voortraject is gebleken dat het Nederlandse loodswezen al redelijk efficiënt werkt. Daarom zal de efficiency wellicht meevallen. Anders dan nu zal echter het loodswezen in zijn tariefvoorstel jaarlijks moeten aangeven wat de ontwikkeling van de efficiency is. Op dat punt doet zich met name de winst voor. De normale Nederlandse productiviteitsstijging zal dan ook op het loodswezen van toepassing zijn.

Ik kom hiermee tot een opmerking over de kostplusthethodiek. Daarbij ga je uit van de kosten en geef je de betrokken partijen de plicht om transparant aan te geven welke rendementscap moet gelden. Tot nu toe ontbrak bij de opbouw van de tarieven de transparantie. Nu kunnen wij bij het beoordelen van de cijfers ook andere aspecten betrekken. Ik denk aan de prepensioenproblematiek. Als die gaandeweg wordt afgelost, moet je dat terug kunnen vinden in de tariefstelling. Het gaat om een discussie met een orgaan dat daarin sterk staat en dat de partijen met inhoudelijke transparante informatie laat komen ter besluitvorming. Uitgaande van de ontstane situatie lijkt mij dat op dit moment het beste model, dat breed wordt gedragen en dat op korte termijn leidt tot de extra transparantie die keihard nodig is.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap dat de minister behoorlijk op zoek gaat naar voldoende transparantie in de opbouw van de tarieven. Dat is een heel goede zaak. Maar volgens mij geeft hij daarmee alles weg. De Raad van State heeft in december 2006 geadviseerd om in ieder geval de goedkeuringsbevoegdheid bij de minister te laten, maar ook die laat hij los. Ik snap dat niet. Transparantie is goed, maar houd als overheid altijd een vinger in de pap door die goedkeuringsbevoegdheid achter de hand te houden. Als de zaken in de praktijk goed lopen, heeft de minister die bevoegdheid niet nodig.

Minister **Eurlings**: Vanaf de situatie nu gaan wij het toezicht aardig versterken. Nu hebben wij dat helemaal niet. Nu is er geen noodzaak tot transparantie en kunnen tarieven redelijk autonoom worden vastgesteld. U hebt allemaal uw waardering geuit voor de loonontwikkelingen, voor de pensioenleeftijd van 55 en dergelijke. Wij gaan het toezicht versterken. U kunt wel zeggen dat u het ineens helemaal wilt nationaliseren en dat u helemaal terug wilt, maar daarvoor krijg je nooit draagvlak in de sector en dan gaan wij echt de loopgraven in. Ik ben blij dat wij nu eindelijk de handen van de hele sector op elkaar hebben voor dit versterkt toezicht. De NMa heeft in verschillende sectoren bewezen hierin sterk te kunnen opereren. Laten wij onszelf niet onderschatten. Ik heb

Eurlings

gezegd dat u al over twee jaar, in 2009, een overzicht krijgt: hoe ontwikkelen de tarieven zich, hoe ontwikkelt de efficiency zich, hoe zit het met de salariëring, hoe zit het met het langer doorwerken na 55? Op de evaluatiemomenten in 2009 en 2011, de volgende grote evaluatie, kunnen wij bezien of het voldoende werkt dan wel of er meer nodig is. Je weet niet hoe de situatie in deze sector zich verder zal ontwikkelen. Daarom vind ik dit versterkt toezicht, waarbij je de partijen zelf betreft, een heel goede inhoudelijke variant. Het geeft je naar twee kanten de ruimte om in 2011 te kijken hoe het verder moet gaan.

Ik ben het met u eens dat je de vinger aan de pols moet houden. Deze versterking van het toezicht is nodig en ik juich het toe. Ik wil het graag de kans geven die het verdient. Als de hele sector zegt dat men ervoor gaat, dan ligt er een verantwoordelijkheid bij die sector om dat nu te laten zien en om richting de NMa met transparante cijfers te komen, zodat de NMa haar rol kan spelen. Als het niet werkt, zijn wij er zelf bij om dan door te pakken. Dat klinkt dan wel beter dan het is, want het zal onherroepelijk leiden tot heel veel commotie en tot teruggaan in de loopgraven, ver weg van een gedragen oplossing die wij nu hebben.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vraag mij af wie nu de tarieven bepaalt.

Minister **Eurlings**: De minister heeft een marginale toets bij de tariefvaststelling. Wij kozen voor marktwerking, want wij wilden concurrentie: als men onderling concurreert, dan gaan de tarieven naar beneden. Je constateert nu dat er helemaal geen concurrentie is in de havens. Er is één aanbesteding, één concessie geweest. Dan krijg je een dubbel monopolistische situatie waarin je maar één aanbieder hebt en iedere kapitein van een bepaalde categorie schepen gedwongen is dat product af te nemen. Het gevaar van onvoldoende transparantie is dan natuurlijk levensgroot.

De heer **Madlener** (PVV): U kiest dan voor de NMa, maar wat verzet zich ertegen om zelf die tarieven vast te stellen met alle transparantie die uiteraard daarvoor nodig is?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het heel goed is dat bij deze oplossing de NMa onafhankelijk haar rol kan spelen. Ik wil daar niet politiek door heen gaan door arbitrair aan te geven wat het tarief moet zijn. Ik heb al aangegeven hoe moeilijk de procedure wordt indien er generationaliseerd zou worden. De NMa heeft echt bewezen het sectorspecifiek toezicht heel goed aan te kunnen. Zij heeft daarin een stevige bevoegdheid. Ik heb er vertrouwen in dat zij op basis van de aangeleverde informatie het tarief goed kan vaststellen. Uniek is overigens dat de gehele sector, van de reders tot en met de loodsen zelf, aangeeft dat het op deze manier zou moeten gebeuren. Dat is in deze tak van sport een luxe uitgangspositie, hetgeen tegelijkertijd wel een verantwoordelijkheid aan de sector geeft om het goed in te vullen en om de informatie transparant te doen zijn. Die transparantie moet namelijk echt op een hoger niveau worden getild.

De heer **De Krom** (VVD): De NMa beoordeelt de redelijkheid van de tarieven. Dan moet je twee dingen in

ogenschouw nemen, te weten de kosten en de service die wordt geleverd. In de stukken lees ik dat er een kwaliteitsrapportage Rijkshavenmeesters komt over de dienstverlening door de loodsen. Het lijkt mij dan voor de hand te liggen dat er ook door de NMa naar wordt gekeken, aangezien je anders de redelijkheid van de tarieven niet kunt inschatten.

Minister **Eurlings**: Men zal er zeker naar kijken, maar de NMa zal op basis van de inschatting van de kostprijs de bewijslast bij de sector leggen ten aanzien van het rendement dat nodig is om te kunnen functioneren en om bijvoorbeeld de prepensioenproblematiek te kunnen oplossen. Ons is zelf te verwijten dat wij het in 1988 ten aanzien van de prepensioenen niet goed hebben opgestart. Er zat een groot financieel gat, dat vervolgens heel vaak als argument is gebruikt om tarieven hoger te stellen. De transparantie was toen onvoldoende. De NMa ziet toe op de transparantie van tarieven, terwijl inhoudelijk het loodswezen er zelf bij is op welke wijze men aan de standaard voldoet. De NMa kan wel zaken toevoegen, bijvoorbeeld wat betreft de gelijkheid. Als loodsen te laat zijn, zal dat ook financiële consequenties moeten hebben. Zo kun je in de vorm van een soort compensatie een zekere billijkheid aanbrengen. Ik heb ook het idee dat dit gaat gebeuren.

Waar de marktwerking zich niet kon ontwikkelen omdat er niet sprake was van de concurrentie waarvan eerder wel was uitgegaan, zal je voor de tussenliggende periode het toezicht moeten versterken. Dubbel monopolisme leidt namelijk al heel snel tot een gebrek aan transparantie en tot het risico van te hoge tarieven.

De heer **Madlener** (PVV): Ik worstel nog steeds met de vraag over de rol van de NMa. Wij hebben het hier over de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Dit is een markt waarbij er op dit moment geen enkele sprake is van mededinging. Ik vraag mij dan ook echt af of de NMa wel de aangewezen instantie is om de tarieven in dezen te bepalen. Houdt de NMa zich op dit moment al bezig met dergelijke prijsmaatregelen voor monopolistische markten?

Minister **Eurlings**: Jazeker.

De heer **Madlener** (PVV): Kunt u daar ook een voorbeeld van noemen?

Minister **Eurlings**: Verschillende. De NMa heeft de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met het zogenaamde sectorspecifieke toezicht. Iedere sector heeft wel eigen kenmerken. In de onderhavige sector wordt bijvoorbeeld uitgegaan van het kostplussmodel, dus van een kostprijs met een plus. Bij andere sectoren speelt de NMa ook een rol. Ik noem de elektriciteitssector waar sprake is van het pricecapmodel; op basis van een ingezette rendements- en efficiencyontwikkeling over een aantal jaren wordt aangegeven hoe de prijs zich moet ontwikkelen. Dat is wat dwingender, maar dat kan ook gezien de karakteristiek van die markt. De NMa heeft de laatste jaren extra ervaring opgedaan en is bij uitstek een partij die op basis van de inhoud de knoop onafhankelijk van de betrokken partijen kan doorhakken.

Ik heb net gezegd hoe moeilijk het is om alles door de overheid terug te laten pakken. Als je niet helemaal in het overheidsdenken gelooft, vind ik dit een reëlere

Eurlings

benadering dan om hier vrij lukraak te zeggen dat het tarief dit jaar zus is en dat jaar zo. Voorop blijft staan dat wij waarschijnlijk jarenlang in de loopgraven zouden zitten, als wij zouden willen renationaliseren. Wij hebben de sector hierin mee. Dat is vrij uniek. Ik vind dan ook dat dit nadrukkelijk een kans moet krijgen.

Er is door verschillende mensen gevraagd naar de samenwerking met Vlaanderen. De heer Haverkamp heeft het risico opgeworpen dat wij op grond van de kostprijs functioneren, terwijl de kostprijs in België lager ligt, bijvoorbeeld omdat zij niet met de prepensioenproblematiek zitten. De vraag kwam naar voren of wij dan tegen de Belgische prijs moeten gaan loodsen en deze moeten compenseren door hogere tarieven bij ons. Ik kan daarop zeggen dat de prijs van de Scheldevaart door de Vlaamse overheid wordt bepaald. De Vlaamse overheid heeft in een memorandum of understanding heel nadrukkelijk toegezegd dat de Vlaamse overheid zal compenseren, indien de prijs te laag wordt om Nederlandse kostendekkendheid te bereiken. Dat is een keiharde toezegging. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de Vlaamse regering deze toezegging gestand zal doen.

De heer **Roemer** (SP): Even voor de helderheid, waarom lukt het uw Vlaamse collega wel om het tarief te bepalen en u niet?

Minister **Eurlings**: Ook in Vlaanderen gaat men uit van kostendekkendheid, alleen kan de kostendekkendheid daar anders zijn dan in Nederland. Met de voorgeschiedenis die wij hebben, zou ik ons systeem niet te gemakkelijk met het Vlaamse vergelijken. De kern van de uitspraak van de Vlaamse overheid is dat het voor onze loodsen wordt bijgepast als de prijs onder de Nederlandse zit. Hoe leuk of niet leuk wij dat ook vinden, in Vlaanderen heeft men niet in 1988 ingezet op verzelfstandiging. In Vlaanderen heeft men niet in 1995 reparatiewetgeving gemaakt. In Vlaanderen heeft men in 2000 niet gelooft dat het een marktsector zou worden, waarin de onderlinge concurrentie de prijs zou drukken. In Vlaanderen heeft men gezegd: het is een ambtelijke dienst en het blijft een ambtelijke dienst. Je kunt dat heel moeilijk vergelijken, omdat intussen in Nederland een totaal andere situatie is ontstaan dan in Vlaanderen.

Ik heb zojuist tegen de heer Madlener gezegd dat ik mij afvraag of het de beste weg is als ik tarieven ga vaststellen. Het is illusoir om te denken dat ik dat zo zou kunnen, want de hele sector zou de hakken in het zand zetten. Of wij het leuk vinden of niet, wij komen uit een situatie dat de teugels los waren en met instemming van de sector worden de teugels nu wat aangehaald. Er moet transparantie zijn. Het is aan ons allemaal om bij de brede evaluatie in 2011 te bekijken of de sector gezamenlijk waarmaakt wat hij uitstraalt en daar serieus mee omgaat.

Het is niet te vergelijken met België, waar het altijd een ambtelijke dienst is gebleven en waar mensen ambtenaar zijn. Dat hoeft je in Nederland op dit moment niet voor te stellen. Ik vind dit ook reëel, omdat de NMa in Nederland zeer geschikt is om dit werk goed te doen. Daarin hebben wij weer een voorsprong op Vlaanderen en België.

De **voorzitter**: Ik vraag mijnheer Roemer begrip voor het

feit dat dit debat om half zes klaar moet zijn, omdat wij om zeven uur vanavond met de Postwet willen beginnen.

De heer **Roemer** (SP): Ik constateer dat u eigenlijk vindt dat wij de verzelfstandiging die in 1988 is ingezet, achteraf gezien beter niet hadden kunnen doen.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat de verzelfstandiging een aantal gaten heeft laten vallen. In 1988 is de prepensioenproblematiek niet opgepakt. Dat heeft een grote schaduw over deze sector geworpen, want vervolgens moest men dat gat gaan dichten. Dat heeft, gedeeltelijk terecht, geleid tot een opwaartse druk op de tarieven, maar ik vroeg mij net al af of dit probleem wellicht ook is aangewend om de maximale transparantie niet te bereiken. Immers, veel gebeurde onder het mom van de prepensioenproblematiek. Ik vind ook dat er in 1995 en zeker in het jaar 2000 te positieve verwachtingen zijn geweest over het zomaar ontstaan van een marktsituatie. Wij gaan het toezicht nu versterken, omdat is gebleken dat het zonder toezicht niet werkt aangezien er geen concurrerende diensten zijn, maar er slechts één concessie is en er niet of nauwelijks sprake is van concurrentie tussen de havens. Het zelfcorrigerende regime van een echte concurrerende markt ontbreekt.

De heer Haverkamp heeft gevraagd of de uurtarieven redelijk zijn. Het uurtarief voor de diensten wordt gefixeerd door de minister en is vastgesteld op het niveau van 2003, omdat dat het meest actuele niveau was dat bekend was toen partijen met elkaar in onderhandeling waren om tot deze systematiek te komen.

Er is gesproken over de Balkenendenorm. Het inkomen van de minister-president is voor 2007 vastgesteld op € 171.000 inclusief onkostenvergoedingen, pensioenbijdrage en bijdrage in de autokosten. Het aandeel brutosalaris hierin is vastgesteld op € 127.500. De loods is zelfstandig ondernemer. Het inkomen van de loods is dus niet vergelijkbaar met inkomen uit loondienst. Het bedrag in 2005 gemiddeld € 158.000 inclusief pensioenbijdrage, maar exclusief de winstuitkering uit onderneming. Men heeft zelf kapitaal geïnvesteerd in de BV Loodswezen en krijgt daaruit rendement. Dat de positie van de loodsen is zoals die is, wil niet zeggen dat ik dit salaris niet riant vind. Echter, loodsen zijn, zoals gezegd, geen ambtenaren, maar zelfstandige ondernemers. Ik kan dus niet zomaar zeggen: het salaris moet dit of dat zijn. Ik hoop dat de systematiek die wij kiezen, waarbij nadrukkelijk een uurtarief wordt vastgesteld en efficiencywinst meer moet worden doorvertaald in lagere tarieven, ertoe leidt dat er een duidelijke matiging plaatsvindt. Dat is een voordeel dat wij nadrukkelijk verwachten van de grotere transparantie en de plicht van partijen om gewoon de opbouw van kosten nadrukkelijker naar voren te brengen.

De heer Roemer vroeg of de boetes proportioneel worden. Dat is het geval. In de sector bestond even de vrees dat er boetes à la de elektriciteitssector zouden komen, maar de boetes zullen proportioneel zijn. Ernst en duur van de overtreding bepalen nadrukkelijk de hoogte van de boete.

Afrondend kom ik nog tot een algemeen punt: de kruissubsidies. Ik heb begrepen dat in de aan mijn ambtsperiode voorafgaande jaren stevig is gediscussieerd in vele gremia en dat dit uiteindelijk heeft geleid tot een unaniem advies van de Nationale Havenraad. Ik ben

Eurlings

mij ervan bewust dat vooral de kleinere havens nog heel wat te verwerken krijgen, maar de lange termijn (tot 2015) en de fasering van het proces leiden ertoe dat de jaarlijkse stapsgewijze verhoging van de tarieven beheersbaar zal zijn. Evaluaties zullen dit moeten uitwijzen, maar het wordt in de sector zelf wel verwacht. Vandaar de brede steun. Ik heb vernomen dat wel is geopperd om het loodswezen als een soort van veiligheidsorganisatie terug te brengen onder de paraplu van de overheid. Ik heb al gezegd wat ik daarvan vind. Veel zal moeten worden onteigend. Het zal heel veel geld kosten en kan qua kostenefficiëntie dus zelfs averechts gaan werken. Wij zitten nu eenmaal in de situatie waarin wij zitten. De besluiten zijn in het verleden genomen zoals ze zijn genomen. Daarom is dit volgens mij de beste manier.

Ik ben van mening dat het resultaat van een complex traject van vele jaren dat nu op tafel ligt er mag zijn. Het is natuurlijk een compromis, maar het is wel een compromis dat door alle partijen, van loodswezen tot reder, wordt gedragen. Ik hoop dat dit voorstel ook door deze Kamer wordt gedragen en zie graag met u de eerste evaluatie op hoofdpunten tegemoet – zoals toegezegd in 2009 – en vervolgens de brede en diepgravende evaluatie in 2011.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De noordelijke zeehavens hebben met name twee punten naar voren gebracht. Ik heb de minister gevraagd wat hij zou kunnen doen om de samenwerking met Duitsland te versnellen. Het tweede punt ging om versoepeling van de loodsplicht. Zijn daarover nog gesprekken gaande en kunnen wij op dat punt in de toekomst nog iets verwachten? Dat zou het leed in de noordelijke havens wat kunnen verzachten.

Minister **Eurlings**: Het is goed dat u mij hieraan herinnert, want ik heb inderdaad vergeten deze twee vragen te beantwoorden. Excuses daarvoor. In mijn eerste gesprek met mijn Duitse collega Wolfgang Tiefensee in Bonn in maart hebben wij hierover uitvoerig gesproken. Daaropvolgend heeft in april hierover nog hoog ambtelijk overleg plaatsgevonden. Jammer genoeg is men op de Eems nog niet zo ver qua samenwerking als op de Schelde, maar de problematiek is qua aard ook wel anders. Door het Nederlands aandeel in de Scheldevaart is er op de Schelde al vanouds sprake van een zekere binding tussen beide loodsdiensten. Op de Eems ontbrak die ten ene male. Daarbij komt dat anders dan in Vlaanderen de Duitse loodsen zijn geprivatiseerd, dus het geen ambtelijke dienst is zoals in Vlaanderen, terwijl de ondersteunende dienst daar nog een overheidstaak is. Alles bij elkaar een complexe en gevoelige bestuurlijke organisatie, waarbij ook nog speelt dat de efficiëntie van de Nederlandse loodsdiensten relatief erg gunstig afsteekt. Dat is ons voordeel, maar voor samenwerking meer een nadeel. Aan Duitse kant wordt dus wel eens de vraag gesteld wat die samenwerking voor hen zal betekenen.

Desalniettemin worden sinds 2002 gesprekken gevoerd over mogelijke samenwerking. Hierbij heeft het Nederlandse loodswezen zich altijd zeer constructief opgesteld. Ook de Duitse loodsen zien wel voordelen, maar zijn toch nog beducht voor al te snelle veranderingen. Gesteld kan worden dat het proces, mede na de sondering en de gesprekken waar ik u juist kond van

deed, in een versnelling is gekomen en nu op hoog ambtelijk niveau plaatsvindt. Er is nu sprake van een pragmatische blik op de materie waarbij vooral behoefte bleek aan het scheppen van zekere kaders waarbinnen beide loodsdiensten toch een profijtelijke samenwerking zouden moeten kunnen realiseren. De eerste resultaten van de gesprekken zijn bemoedigend. Bij deze kaders kan worden gedacht aan het al dan niet harmoniseren van de loodsplichtgrenzen. Dat gaat niet alleen om flexibilisering maar ook om een gezamenlijk optrekken. Ook kan worden gedacht aan de mogelijkheid om op elkaars havens te varen. Dat is op dit moment nog niet geregeld. Een Nederlandse loods kan niet een schip naar een Duitse haven loodsen en een Duitse loods niet naar een Nederlandse haven. Men kan alleen loodsen tussen de twee havens zelf. Met inachtneming van deze kaders stel ik mij voor beide loodsdiensten te laten onderzoeken hoe op zo kort mogelijke termijn tot daadwerkelijke samenwerking zal kunnen worden gekomen. Ik voel mij hierin gesteund door het feit dat mijn ambtgenoot Tiefensee nadrukkelijk diezelfde ambitie heeft uitgesproken. Het loopt en ik zal mijn uiterste best doen om bestaande beletselen weg te nemen. Mijn inzet maar ook die van de Duitse overheid is volledig op die samenwerking gericht. Wordt dus vervolgd!

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Eigenlijk hebben wij vandaag moeten constateren dat de minister geen grip had en ook nu niet heeft op het toezicht en op de tarieven en dat hij dat toch wel versterken door het toezicht aan de NMa, een markttoezichthouder, over te laten. Aan de andere kant kiest de minister er niet voor om te zeggen dat dit een aanzet is tot marktwerking. Maar op zich zachtst gezegd wordt daar nu toch wel op voorgesorteerd, ook met het uit handen geven van die goedkeuringsbevoegdheid. Eigenlijk lijkt de minister tot deze keuze gedwongen, uit angst voor problemen met het loodswezen dat moeilijk kan gaan doen. Er is geen fallbackoptie en de minister vroeg zich hardop af of de loodsen tegen een lager tarief willen werken. Ik wil best helpen om iets te repareren wat niet goed is gegaan, maar ik twijfel er nog steeds enorm aan of de wijze die dit wetsvoorstel regelt, de beste is.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn heldere betoog. Ik ondersteun dat ook in grote lijnen, dus ik zal mijn fractie adviseren om voor het wetsvoorstel te stemmen. Ik dank de minister ook voor de toezegging om over twee jaar een voortgangsrapportage te sturen. Het is goed om te weten dat de Vlaamse overheid een eventueel tekort op de Scheldediensten zal compenseren; dit heb ik de minister namelijk heel duidelijk horen zeggen.

Over één punt ben ik minder tevreden, en wel over de visie met betrekking tot de periode na 2019. De minister zegt dat het op grond van allerlei praktische overwegingen niet mogelijk bleek om tot marktwerking over te gaan. Dat kan ik allemaal volgen. Ik vraag helemaal niet om een besluit om daartoe over te gaan na 2019, maar ik vraag hem wel om te beginnen met het verkennen van de opties. Een visie hebben betekent niet dat men een besluit neemt, maar wel dat men een bepaalde structuur



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

voor zich ziet waar men naartoe wil werken. In dat geval rijst de vraag of dat mogelijk is en wat men zou moeten doen om dat te bereiken. Ik kan mij voorstellen dat de minister dit niet morgen doet. Ik stel hem dan ook voor om over een jaar met een visie te komen, dus ruim 3 maal 100 dagen. Dat lijkt mij meer dan voldoende tijd en in de tussentijd heeft hij misschien drie keer kans om bij Knevel langs te komen. Ik vind in ieder geval dat we dit gat niet links moeten laten liggen.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. We hebben een debat gevoerd over het markttoezicht, maar vastgesteld dat er geen markt is. De minister voerde aan dat NMa de elektriciteitsmarkt regelt, maar volgens mij is daar juist wel een markt, of is daar een begin gemaakt met marktwerking en een duidelijke stap gezet op weg naar marktwerking. In deze sector gaan we dat voorlopig niet doen. Dat vinden wij prettig, want wij geloven niet in een markt in deze sector- en zeker niet als de rest van Europa daar niet aan meedoet.

Wij vinden de NMa niet de eerste logische tarieven- vaststeller; wij zouden liever zien dat de minister uiteindelijk de eindverantwoordelijke blijft, desnoods met de hulp van de NMa, zodat het parlement hierover kan meepraten. Kan de minister dit wetsvoorstel daarom zodanig wijzigen dat parlementaire controle mogelijk blijft? Als de minister daartoe niet bereid is, moet ik nog bezien of onze fractie dit voorstel kan steunen.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Roemer sprak nogmaals zijn twijfels uit, maar we zullen allemaal moeten zien hoe het zal uitwerken. Ik waardeer het dat de sector na jaren tot een eensluidend oordeel is gekomen en de NMa heeft geaccepteerd – en terecht, want de NMa is stevig. Maar aan het adres van de sector zeg ik wel noblesse oblige: in samenspraak tot een systeem komen, betekent ook dat je daar verantwoord mee moet omgaan en de transparantie moet betrachten die nodig is om de NMa haar werk zo scherp mogelijk te kunnen laten doen. Het komt er nu dus op aan. We zullen

moeten bekijken hoe alles werkt. Alternatieven klinken vaak gemakkelijker en beter dan ze werkelijk zijn. Ik ben zeker niet bang om mensen weer ambtenaar te maken, maar ik wil erop wijzen dat dit een proces zal zijn van vele hobbels, vele loopgraven, jaren lang en dat is niet het resultaat dat we willen. Laten we dit daarom een kans geven, maar binnen deze kabinetsperiode de zaak evalueren. Dat legt naar mijn oordeel druk op de sector in de goede betekenis van het woord. Het moet niet bij woorden blijven. Het gaat er nu om dat volgens de nieuwe systematiek transparant en kostenefficiënt wordt gewerkt. Ik heb er vertrouwen in dat de kans van slagen groot is, mits de partijen daadwerkelijk volgens die systematiek te werk gaan. Het is geen stap om tot marktwerking te komen en er zal evenmin sprake zijn van concurrentie. Ik heb zojuist gezegd dat het moet worden beschouwd als een toets. De marktwerking is niet van de grond gekomen op de wijze die ons in 2000 voor ogen stond. Daarom is het belangrijk om te toetsen op transparantie in de tarieven, op het maatschappelijk ondernemen in een dubbele monopolistische situatie en op het bevorderen van bedrijfsmatige efficiëntie. Wij zijn mans genoeg om de ontwikkeling en uitwerking in de gaten te houden.

Ik dank de heer De Krom voor zijn positieve bijdrage in dit debat. Vlaanderen heeft in het memorandum of understanding toegezegd dat het verschil zal worden bijbetaald als blijkt dat de Vlaamse kostprijs lager is dan de Nederlandse en de Nederlandse loodsen Antwerpen volgens het Vlaamse tarief moeten "beloodsen". Ik heb er vertrouwen in dat Vlaanderen die toezegging nakomt. Het is overigens realistisch om van dat verschil uit te gaan, omdat wij te maken hebben met de problematiek van het prepensioen. Dat brengt een extra opwaartse druk in de tarieven met zich.

Ik begrijp de drive van de Kamer om in de gaten te houden wat er op het terrein van de marktwerking gebeurt. Wij moesten constateren dat de markt- ontwikkeling anders was dan wij in 2000 vermoedden. Een mogelijkheid is dat er minder loodsen komen omdat wij meer aan ICT doen en dat er meer schepen worden vrijgesteld van loodsplicht: als er minder loodsen zijn, is de kans op concurrentie minder groot. Een andere mogelijkheid is dat de wereldhandel en de zeevaart met de Tweede Maasvlakte Rotterdam zodanig toenemen dat wij veel extra loodsen nodig hebben. Misschien ontstaat er dan wel een situatie waarin concurrentie een positieve werking kan hebben op het tarief en de transparantie. Daarover kunnen wij nu niets zeggen. Het is dus niet zinnig om dogmatisch te denken en te zeggen dat wij kiezen voor renationalisatie of voor volle marktwerking. De overheidskeuze hangt af van de concrete situatie. Ik kan mij dus voorstellen dat wij de vinger aan de pols houden en dat wij in de gaten houden hoe de nationale en de internationale werkelijkheid zich ontwikkelen. Die vraag en het antwoord daarop vormen het hoofd- onderdeel van de evaluatie in 2011. In dat jaar zullen wij nagaan wat de scenario's zijn. In 2009 zullen wij op basis van de summier evaluatie vast en zeker ook over die kwesties spreken. Niet zozeer onze scenario's zijn dus van belang, maar de vraag of de markt zich zodanig ontwikkelt dat wij weer echt iets van die concurrentie kunnen verwachten.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan de redenering van de minister volgen. Graag verneem ik van hem wat zijn

Eurlings

ideaalbeeld is en of dat werkelijkheid kan worden, gelet op de geschetste ontwikkelingen. Als het de bedoeling is om alles weer te herstructureren, zal het lang duren om op de gewenste weg te komen.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp de vraag van de heer De Krom, maar het is niet zinvol om te zeggen dat wij voor marktwerking willen gaan als wij niet weten of er een slagingskans is. Dit is een hersteloperatie. Er is daadwerkelijk wat extra toezicht nodig omdat de verwachtingen die wij in 2000 hadden niet zijn uitgekomen. Wij veronderstelden dat er sprake zou zijn van veel concurrentie en van een grote neerwaartse druk op de prijzen. Dat bleek wereldwijd niet het geval te zijn. Ik ben van mening dat dit systeem met nadrukkelijk toezicht op dit moment de beste oplossing biedt. Het kan heel goed zijn dat die markt zich snel ontwikkelt – je weet het maar nooit – en dat wij over een paar jaar in een andere situatie komen. Ik vind ook dat in de evaluaties steeds moet worden aangegeven of het noodzakelijk is om anders hierover te denken. Op dit moment is er echter niets; in het jaar 2000 was op dit punt sprake van een grote misvatting, niet alleen in Nederland maar internationaal. Men dacht dat er een situatie zou ontstaan waarin concurrentie goed kon werken. Wij hebben jarenlang geprobeerd om dat op te zetten maar helaas heeft het niet gewerkt. Er is één nationale concessie en er is geen concurrentie tussen de verschillende havens of loodsbedrijven in die havens. Het is niet anders. Als die concurrentie dan niet op gang komt, dan moet in elk geval worden gekozen voor veiligheid en voor continuïteit van de dienstverlening – ik zei juist in de richting van de heer Roemer dat er geen fall back is, zelfs geen militaire loods die tijdelijk kan worden ingezet – tegen een redelijke en transparante prijs. Dit is de beste lijn voor dit moment. Als de situatie verandert, nationaal of internationaal, dan zijn andere afwegingen mogelijk. Wij houden dat scherp in de gaten. Bij eerstvolgende evaluaties zullen wij op basis van onze inschatting aangeven of er een situatie is waarin alsnog meer marktwerking kan worden verwacht. Op dit moment is dat, helaas, niet het geval.

De heer **De Krom** (VVD): Ik maak een laatste opmerking en daarna geef ik het op want ik kom op dit punt niet verder met deze minister. "Visie" gaat over: waar wil je naartoe en wat wil je bereiken? Deze minister hanteert een omgekeerde benadering door zich te laten leiden door de ontwikkelingen; later ziet hij dan wel waar hij uitkomt. Ik vind dat jammer.

Minister **Eurlings**: In alle bescheidenheid meen ik dat dat niet juist is. In 2000 is gezegd dat sowieso werd ingezet op marktwerking. Die kwam vervolgens echter niet van de grond. Ik kan nu wel zeggen dat wij ons op marktwerking blijven richten, maar wat bereik ik daarmee? Marktwerking komt alleen van de grond als de situatie van de loodswereld verandert en als er meer loodsen komen in plaats van minder. Stel je voor dat het aantal loodsen daalt in de komende paar jaar. Hoe kan dan verwacht worden dat marktwerking tot positieve resultaten leidt, zeker gelet op het feit dat tussen 2000 en 2003 met man en macht geprobeerd is om marktwerking te organiseren en dat absoluut niet lukte? Als het kan, zetten wij een stap in die richting. Nu kan het echter niet en heeft het dus geen zin. Een en ander hangt echt voor

een stuk af van de ontwikkelingen op dat vlak. Hoe ontwikkelt de ICT zich en hoe ontwikkelt zich het loodsantal? Marktwerking is geen doel op zich maar een middel dat goed kan werken als de markt zich daarvoor leent. Op dit moment leent de markt zich daar niet of nog niet voor. Ik houd de vinger aan de pols. Dat is geen gebrek aan visie maar van leren van hetgeen zich tussen 1995 en 2003 heeft afgespeeld. De stand der dingen is toen niet goed ingeschat en er is te veel verwacht van marktwerking. Door een monopolistensituatie zijn problemen ontstaan.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister spreekt over de continuïteit van de dienstverlening. Het loodswezen heeft een brief gestuurd – waarvan ik niet weet of die in afschrift naar de minister is gestuurd – waarin staat dat binnenkort beslissingen over grote investeringen moeten worden genomen. Het loodswezen maakt zich in dat verband zorgen over de situatie na 2019. Is de minister bereid om zich ervoor te beijveren dat de continuïteit van de dienstverlening gewaarborgd blijft en om het loodswezen aan te spreken op de verantwoordelijkheid voor het materieel?

Minister **Eurlings**: Ja, ik ben het op dit punt volstrekt met u eens. Om die reden is het ook goed om voor deze benadering te kiezen. Als de markt zich in de toekomst heel anders ontwikkelt, dan zullen wij erbij zijn. Op dit moment staat echter de continuïteit centraal.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik noem alleen de toezeggingen die door de minister zijn gedaan en waarover de Kamer op een later moment schriftelijk wordt geïnformeerd. In 2009 ontvangt de Kamer annex aan de verslaglegging toezicht NMA een analyse over de aflossing prepensioen, langer doorwerken na het 55ste levensjaar en ontwikkeling van het salarisniveau.

Ik stel voor om aanstaande dinsdag over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 17.32 uur tot 19.00 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels inzake de volledige liberalisering van de postmarkt en de garantie van de universele postdienstverlening (Postwet 20.) (30536)**, en van:

- de motie-Van der Vlies over maatregelen om gelijkwaardigheid af te dwingen bij diverse postvervoerbedrijven (30536, nr. 42).

(Zie vergadering van 19 april 2007.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De **voorzitter**: Ik hoop dat wij vandaag met één termijn kunnen volstaan. Als dat niet zo is, hoor ik het graag tijdig. De spreektijd bedraagt een derde van die in de eerste termijn. Ik zeg er eerlijk bij dat ik er geen