

Vergaderjaar 2000–2001

24 165

Zeescheepvaartbeleid

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 21 november 2000 overleg gevoerd met over minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- haar brief van september 2000 ten geleide van de evaluatienota zeescheepvaartbeleid (VW-00-912);
- haar brief van 8 november 2000 inzake marktwerking loodswezen (VW-00-1219).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Herrebrugh** (PvdA) is blij met de goede resultaten van het zeescheepvaartbeleid dat heeft geleid tot toename van het aantal schepen onder de Nederlandse vlag, een verbetering van de werkgelegenheid en meer vestigingen in de walgerelateerde sector. Er zijn slechts enkele negatieve aspecten en voor een deel zijn die het gevolg van het succes van het beleid. Door de toename van de activiteiten bij de zeescheepvaart, is het overschot aan zeevarenden op de arbeidsmarkt namelijk omgeslagen in een tekort. Niet alleen heeft dit geleid tot klachten van de sector, maar ook tot klachten van de opleidingsinstituten. De instroom van de leerlingen is namelijk te beperkt om in de toekomst in de behoefte aan officieren voor de Nederlandse vloot te kunnen voorzien.

De klachten hebben tot een reactie van de kant van de minister geleid en zij heeft een wervingscampagne geïnitieerd en middelen ter beschikking gesteld voor de uitrusting van een opleidingsschip. De keus voor dat schip is gevallen op de Hr.Ms. van Kinsbergen, een schip van de Koninklijke marine. De vraag is echter of dit schip vanwege zijn beperkte toerusting wel geschikt is voor de opleiding van officieren voor de koopvaardij. Zou het niet beter zijn binnen afzienbare tijd een nieuw opleidingsschip voor de Nederlandse handelsvaart in de vaart te brengen, dat meer specifiek voor zijn doel is toegerust? Daarmee zou ook tegemoet worden gekomen aan de wensen van de zeevaartscholen, terwijl andere niet-marinesectoren, zoals de visserij, de baggerij en de natte aannemingsbedrijven eventueel van de mogelijkheden van zo'n schip gebruik kunnen maken.

Naast de bemanningsproblematiek verdient de veiligheid van schepen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Piv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolaï (VVD).

aandacht. Het beleid ten aanzien van de brutoregister tonnage van schepen heeft met name in de kleine containervaart geleid tot de bouw van ijle, ranke vaartuigen met een vrij klein vrijboord. Waarschijnlijk heeft de instabiliteit bij de belading al tot ongevallen geleid. Zou dit geen reden moeten zijn om voor dit soort schepen een veiligheidsmodel op te stellen? De short sea shipping krijgt daarnaast in toenemende mate last van de vertraging bij de overslag als gevolg van de douanecontrole. De containers die via de deep sea shipping binnenkomen, moeten in het eerste land van aankomst van de EU gecontroleerd worden op de inhoud. Dat leidt met name in Rotterdam tot problemen. Twee grote containerondernemingen hebben om die reden hun activiteiten verplaatst van Rotterdam naar Bremerhaven. Een dergelijke ontwikkeling ondergraaft natuurlijk de mainportfunctie van Rotterdam. Op welke manier wil de minister, eventueel in overleg met haar collega van Financiën, dit probleem oplossen?

De heer Herrebrugh herinnert voorts aan het verzoek van de commissie de overgang van het loodsdienstwezen naar een vrijemarktsysteem geordend te laten verlopen. Inmiddels is gebleken dat daarvan in de regio noord geen sprake is. Welke maatregelen wil de minister extra nemen om daar een ongestoorde dienstverlening veilig te stellen?

De heer **Blaauw** (VVD) is ook tevreden met het gevoerde zeescheepvaartbeleid, dat geresulteerd heeft in een goede positie van de Nederlandse koopvaardij. Hij wijst er evenwel op dat de schaalvergroting bij buitenlandse rederijen de Nederlandse positie in gevaar kan brengen en hij pleit voor het inspelen op marktontwikkelingen. Wellicht zou ook bij de Nederlandse zeescheepvaart sprake moeten zijn van een vorm van bundeling. Daarnaast kan de Nederlandse koopvaardij zich sterker maken met moderne technologieën en daarom is het van belang dat de instituten die die technologie kunnen bevorderen, goed functioneren. Verder verdient de onderwijsproblematiek aandacht en zal er duidelijkheid moeten komen over de financiële rechtspositie van de maatschappijen nu per 1 januari 2001 het oude regime komt te vervallen.

De heer Blaauw wijst voorts op problemen met de dienstverlening in de regio noord. Enerzijds zijn die ontstaan doordat loodsen in verband met omscholing onttrokken werden aan de dienstverlening en anderzijds door het vertrek van loodsen naar een andere regio. De onderbezetting kan leiden tot wachttijden voor de zeeschepen. De reactie van de minister wekt verbazing. In de brief van 8 november zegt zij namelijk dat de problemen opgelost kunnen worden door overtollige loodsen in de regio noord een werkgelegenheidsgarantie te bieden in de regio Rijnmond. Het probleem is juist dat loodsen naar die regio vertrekken vanwege onzekerheid over hun positie in de regio noord.

De privatiseringsoperatie van het loodswezen wordt door verschillende perikelen gekenmerkt. Allereerst is er de pensioenproblematiek. De heer Blaauw vindt dat de oplossing daarvan ten onrechte in de tijd naar achteren wordt geplaatst. Deze kwestie zou juist eerst opgelost moeten worden, zodat de onderhandelingen over de verdere voortgang beter verlopen.

Onrust is ontstaan doordat het loodswezen zelf niet nadrukkelijk bij de onderhandelingen wordt betrokken. Het plan van aanpak is bijvoorbeeld wel voor advies naar diverse instanties is gestuurd, maar niet naar het loodswezen zelf. Het idee bestaat nu dat buiten hen om wordt beslist. De heer Blaauw vindt dat er alles aan gedaan moet worden om het vertrouwen van de sector in de overheid te herstellen, hetgeen mogelijk is door nadrukkelijk met de sector zelf overleg te plegen.

De heer **Van den Berg** (SGP) laat zich eveneens positief uit over het beleid dat niet alleen de zeescheepvaart in een betere positie heeft gebracht, maar ook de hele maritieme sector een impuls heeft gegeven.

Er zijn enkele knelpunten, zoals het onderwijs, maar de minister meent dat voor de oplossing daarvan de reders zelf verantwoordelijk zijn. De heer Van den Berg wijst erop dat de overheid ook een bijdrage kan leveren, bijvoorbeeld door promotie en het bieden van fiscale faciliteiten. Zij mag niet op haar lauweren gaan rusten, temeer niet daar Nederland voor de internationale zeescheepvaart een gidsfunctie wil hebben. Daarom is nieuw beleid nodig. In de nota zeescheepvaartbeleid wordt daarover weinig gezegd. Er wordt wel verwezen naar de memorie van toelichting bij de begroting, maar vreemd genoeg wordt daarin weer terugverwezen naar de nota.

Terecht geeft die aan dat de bedrijven over moeten gaan van louter kostenconcurrentie naar meer kwaliteitsconcurrentie. Nederland moet zich sterk maken voor het gespecialiseerde vervoer, omdat zich daarbij juist veel mogelijkheden voordoen. Het ligt dan ook voor de hand met het beleid de mogelijkheden van kwaliteitsverbetering te ondersteunen, bijvoorbeeld door verbetering van de faciliteiten van de havens. Dat kan ook de mainportfunctie van Rotterdam ten goede komen. Door een goede overslagfunctie zou immers bereikt kunnen worden dat het vervoer minder over de weg of het spoor hoeft plaats te vinden. Voorts blijft de veiligheid van belang. In Europees verband wordt daar al over gesproken. Wat is de inbreng van Nederland daarbij. Helpt de minister met het zoeken naar alternatieven voor de scheepvaart-CV?

De heer Van den Berg is teleurgesteld vanwege de perikelen bij het loodswezen. Vertegenwoordigers van het loodswezen hebben laten weten niet voldoende te worden betrokken bij de implementatie van beleidsvoornemens en dat hen zelfs essentiële informatie niet is toegezonden.

Wellicht schort het aan voldoende communicatie, want hoewel de minister in haar brieven zegt nadrukkelijk bereid te zijn overleg te plegen, schrijft de Waddenadviesraad dat van een werkelijk en vroegtijdig overleg over de implementaties van beleidsvoornemens geen sprake is.

Ondertussen dient de continuïteit van de dienstverlening gewaarborgd te worden. Is daarvan wel sprake? Berichten duiden erop dat van de dienstverlening in de regio noord tot een onaanvaardbaar niveau lijkt te dalen. Er zou daar sprake zijn van te lange wachttijden en een inadequate beloodsing. De Waddenadviesraad spreekt zelfs van een ontmanteling van het loodswezen. Welke maatregelen wil de minister nemen om de problemen weg te nemen? Zij heeft hierbij immers een eigen verantwoordelijkheid en dient er mede voor te zorgen dat de overgang naar een geprivatiseerd loodswezen ordelijk verloopt.

In concept-AMvB's schijnt sprake te zijn van oplossingsrichtingen die in de Kamer nog niet zijn behandeld. Er wordt bijvoorbeeld in een concept-AMvB gesproken over een vrijstelling van de loodsplicht voor schepen tot 170 meter. In de Kamer is slechts de vrijstelling voor schepen tot 100 meter aan de orde geweest. Wat zou een dergelijke maatregel voor de regio noord betekenen?

Wezenlijk voor een goede overgang van het loodswezen naar een marktgerichte bedrijfsvoering is de oplossing van de FLO/FLP-problematiek. Wat is de stand van zaken? Volgens de minister kan een nieuw stelsel slechts met wetgeving worden verwezenlijkt, maar niet duidelijk is wanneer die zal worden opgesteld. Het gevaar dreigt dat een nieuwe wet veel te lang op zich zal laten wachten, terwijl juist de te nemen maatregelen daarop gebaseerd zouden moeten zijn.

De heer **Van der Knaap** (CDA) sluit zich aan bij de opmerkingen over de goede resultaten van het zeescheepvaartbeleid. Het succes ervan heeft wel geleid tot krapte op de arbeidsmarkt en niet duidelijk is welke maatregelen in dit verband worden genomen. Teleurgesteld is hij over de voortgang bij het de behandeling van het dossier inzake het loodswezen. Verder vindt hij het vreemd dat niet meer is gereageerd op de aange dragen suggesties, bijvoorbeeld om bij de beloodsing van schepen in het

Rijnmondgebied andere tarieven te hanteren dan die welke vanwege het Scheldeverdrag zouden moeten gelden.

In de regio noord roept de nijpende situatie vragen op over de manier waarop het overleg wordt gevoerd. Is in het algemeen niet te veel sprake van een dictaat van de kant van het ministerie in plaats van het in overleg zoeken naar oplossingen? Wordt de monitorcommissie het platform waar vertegenwoordigers van de sector, inclusief die van de loodsen, de problemen oplossen? Op welke termijn zal die commissie advies uitbrengen?

Mevrouw **Ravestein** (D66) heeft eveneens waardering voor het gevoerde zeescheepvaartbeleid. Zij sluit zich aan bij de vragen over de knelpunten op de arbeidsmarkt, het verzoek om duidelijkheid van de financiële rechtspositie van zeescheepvaartondernemingen en wijst daarnaast op enkele punten die aandacht verdienen. In de evaluatienotitie staat dat het MKB-karakter van de zeescheepvaart een probleem is bij het anticiperen en inspelen op de schaalvergroting in de zeescheepvaart. Die constatering wordt niet gevolgd door maatregelen. Bestaan er op dit punt ideeën? Op schriftelijke vragen van GroenLinks en D66 zegt de minister niet voor aanscherping van het veiligheidsbeleid ten aanzien van tankers te zijn, terwijl zij eerder heeft meegedeeld daar voor te zijn. Wat is de reden voor het verschil in standpunt? Van het oorspronkelijke plan om drie aparte opleidingen in het maritiem onderwijs te creëren heeft de overheid afgezien. De opvatting is thans dat het maritiem onderwijs zou moeten worden geïntegreerd in de bestaande onderwijsinstellingen. Wat is de stand van zaken ten aanzien van dit voornemen?

Mevrouw Ravestein is eveneens teleurgesteld over de laatste ontwikkelingen met het dossier inzake het loodswezen. De Kamer hebben signalen bereikt dat de loodsen essentiële informatie zou zijn onthouden? Is het mogelijk dat zij die informatie veel te laat hebben gekregen? Is verbetering van de overlegsituatie te verwachten?

Zij roept partijen op er onderling uit komen.

Het antwoord van de regering

De **minister** zegt blij te zijn met de waarderende opmerkingen over het beleid en die graag te willen doorgeleiden aan de ambtenaren. Het succes van het beleid kent, zoals door de leden is opgemerkt, het nadeel van een grotere behoefte aan personeel op een markt die reeds door krapte wordt gekenmerkt. Het ministerie is voornemens de sector zo positief mogelijk in beeld te brengen om op die manier bij vooral jongeren interesse te wekken. Er zal onder andere gewezen worden op het ICT-achtige karakter van de sector, omdat dat tegenwoordig velen aanspreekt. Maatregelen in de sfeer van secundaire arbeidsvoorwaarden zou een onderwerp voor de vervolgonferentie kunnen zijn. Dergelijke maatregelen zijn echter beperkt vanwege de Europese economische ruimte waarin gewerkt wordt.

Uiteraard wordt wel het nodige gedaan op het gebied van het onderwijs. Dit kan bevorderd worden met een speciaal opleidingsschip. Het idee om daarvoor een schip van de Koninklijke marine te gebruiken is van de sector zelf afkomstig en is mede ingegeven door de financiële voordelen. Het is daarom beter eerst de ervaringen af te wachten die gebruikmaking van dit schip oplevert alvorens te denken aan een eigen opleidingsschip van de koopvaardij.

Bij Nederland maritiem land, NML, is een secretariaat gevestigd voor het maritiem onderwijs. Dat kan er mede toe bijdragen dat er voldoende aandacht voor dit onderwijs blijft. Daarnaast heeft een aantal rederijen initiatieven genomen voor opleidingen. Verder is een afspraak gemaakt over een vervolgonferentie waarmee de ontwikkelingen ook op het gebied van het onderwijs de nodige aandacht zullen krijgen. In de Filipijnen is er een opleidingsmogelijkheid voor personeel dat vanuit de

Filippijnen op Nederlandse schepen tewerk wordt gesteld. De opleiding op de Filippijnen gebeurt volgens Nederlandse standaarden. Dit onderwijs is zowel voor Nederland als de Filippijnen interessant.

De minister wijst er voorts op dat de sector technologisch de nodige aandacht krijgt via het Marin, dat met het kabinetsbesluit van 1996 een investeringsimpuls van 100 mln. heeft gekregen en waarvoor jaarlijks tot en met 2002 door het ministerie 3 mln. wordt uitgetrokken voor de strategische onderzoeksactiviteiten ten behoeve van de maritieme sector. Verder zijn er de fiscale faciliteiten die indertijd de steun van Brussel hebben gekregen, maar het comparatieve voordeel lijkt te verdwijnen doordat andere landen hetzelfde regime zijn gaan hanteren. Nieuwe maatregelen in de fiscale sfeer zullen met name vanwege het toezicht van de Europese Commissie moeilijk te realiseren zijn. De sector zal daarom haar kracht door kwaliteitsverbetering moeten vergroten. Aan de hand van een pilot voor het total quality management wordt onderzocht op welke manier die bereikt kan worden en ook het management kan worden verbeterd. Verder zullen de bedrijven zelf creatief moeten zijn en op marktontwikkelingen moeten reageren. Het short seavervoer zou bevorderd kunnen worden door het overleg met andere Europese landen hierover. Een groot deel van het transport van goederen gebeurt al met de kustvaart, maar een toename is nog steeds mogelijk.

De berichten over het wegvloeien van overslagcapaciteit naar andere Europese havens hebben te maken met monopolieposities van bedrijven. Deze kwestie verdient aandacht en wordt met de Rotterdamse havenautoriteiten besproken. Verder heeft de overslag in het verleden moeilijkheden ondervonden vanwege de inklaring in de Nederlandse havens. Er is een experiment uitgevoerd waarbij de goederen zonder inklaring via Rotterdam naar Duitsland werden vervoerd. Thans wordt gewerkt aan uitbreiding van het experiment, zodat de goederen zonder inklaring naar alle EU-landen kunnen worden doorvervoerd. Na een jaar hoopt men de resultaten van het experiment te kunnen beoordelen.

De veiligheid van schepen is thans onderwerp van gesprek in IMO-kader waarbij aandacht is voor de effecten die het aanhouden van een klein vrijboord kan hebben. Met een klein vrijboord tracht men het gemeten tonnage laag te houden, hetgeen weer een gevolg is van de wettelijke regels. Om oneerlijke concurrentie te voorkomen zal daarom internationaal geopereerd moeten worden. Hetzelfde geldt voor regels voor tankers, bijvoorbeeld ten aanzien van de dubbelwandigheid. Recente rampen hebben de publieke opinie gemobiliseerd en de druk op grotere veiligheid doen toenemen. Een mogelijkheid om die te verkrijgen is het inschakelen van de grote verzekeraars. Zij kunnen de verzekering van een schip op grond van de onveiligheid afwijzen. Nederland onderkent het belang van een veilige zeevaart, maar stelt zich nadrukkelijk op het standpunt dat naleving van de huidige voorschriften prioriteit moet hebben boven uitbreiding ervan.

De minister wijst er vervolgens op dat met betrekking tot de privatisering van het loodswezen beleid is vastgesteld en dat dat beleid thans niet meer ter discussie staat. De misverstanden die zijn ontstaan, zijn een gevolg van de veronderstelling dat nog wel over het vastgestelde beleid zou kunnen worden onderhandeld. Hoewel dat eventueel bijgesteld kan worden, bijvoorbeeld als de aannames niet zouden blijken te kloppen, blijft het voornemen dat ermee is verwoord gelden en zal dus in het loodswezen marktwerving ontstaan.

Zoals reeds in het vorige overleg is afgesproken, zal een overgangstermijn van vier jaar in acht worden genomen. Een eerste aanzet om te komen tot de nieuwe situatie zal zijn grondslag vinden in een nog vast te stellen AMvB. Voor het vaststellen van die AMvB is overleg gepleegd met de meest betrokken ambtenaren. Het feit dat over die concept-AMvB eerst ambtelijk overleg is gevoerd heeft wellicht ten onrechte de mening doen postvatten dat niet met de sector zelf wordt gesproken. Overigens is na

het vorige algemeen overleg vijf maal met het loodswezen over de beleidsvoornemens gesproken. Als de AMvB in concept gereed is, zal ook die aan hen worden voorgelegd.

Helaas verloopt het overleg met het loodswezen over de verdere privatisering nog moeizaam, maar de veronderstelling dat er niet mee wordt gesproken, berust op een misverstand. De overgang naar een vrijemarktsysteem zal door een speciale commissie worden gemonitord en in die commissie zullen het loodswezen, de reders, de ministeries van VW, EZ, Financiën en de Havenraad zijn vertegenwoordigd. Daarin wordt ook besproken hoe onder meer de maatregelen als verwoord in de eerder genoemde AMvB passen in de overgangsproblematiek. Daarover leefde in de regio noord een misverstand. Het loodswezen zelf had daar aan betrekken in de scheepvaart meegedeeld dat er geen loodsplicht meer zou zijn. Dat is echter niet conform het beleid van de overheid. Over de beloodsing dienen namelijk afspraken met de rijkshavenmeester te worden gemaakt. Deze kwestie is inmiddels geregeld. In de Eems zou misschien een ruimere vrijstelling kunnen gaan gelden, bijvoorbeeld voor schepen tot 170 meter. Een definitieve beslissing is hierover nog niet genomen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Herrebrugh** (PvdA) vindt dat een monopoliepositie bij het onderwijs is af te wijzen en daarom roept hij de minister op de opleiding voor zeevarenden op de Filippijnen door meer instituten dan alleen STC in Rotterdam te laten verzorgen.

Verder wijst hij erop dat op grond van het uitvoeringsbesluit van de Schepenwet de geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs herkegen kan worden door met succes een door de minister erkende cursus af te ronden. Van die mogelijkheid wordt echter niet of nauwelijks gebruik gemaakt. Kan aan de faciliteiten voor herintreders meer bekendheid worden gegeven?

De heer Herrebrugh zegt voorts dat de privatisering van het loodswezen in het noorden het gevaar met zich brengt dat daar het huidige niveau van dienstverlening niet meer gehandhaafd kan worden. In het algemeen overleg van 22 juni heeft de minister echter gezegd daaraan wel te hechten. Op welke manier denkt zij een adequate dienstverlening te kunnen waarborgen?

De heer **Blaauw** (VVD) wijst erop dat het vorige AO wel een stap in het proces van privatisering van het loodswezen was, maar dat toen niet een beleid is vastgesteld. In aanmerking moet worden genomen dat er bij de dienstverlening verschillen zijn tussen de regio's noord, IJmond, Rijnmond en het Scheldegebied. Dat kan met zich brengen dat bij de privatisering in het noorden een ander traject moet worden gevolgd. Waarom lost de minister niet eerst het FLO/FLP-probleem op alvorens de marktwerking door te zetten? Dit is namelijk een van de grootste problemen.

De heer **Van den Berg** (SGP) wijst erop dat over de inhoud van het beleid nog geen beslissingen zijn genomen. Dan kan ook niet, omdat de nodige wetgeving waarop die beslissingen moeten worden gebaseerd, niet gereed is. De heer Van den Berg dringt daarom aan op het tot stand brengen van die wetgeving. Daarnaast moet gewerkt worden aan oplossing van de pensioenproblematiek. Dat zou de overlegsfloor ten goede komen.

De heer **Van der Knaap** (CDA) herinnert aan het overleg met de Belgische autoriteiten over het Scheldeverdrag. Wat is de stand van zaken?

Hij meent ook dat bij de privatisering van het loodswezen de bottle neck wordt gevormd door de pensioenproblematiek. Het karakter van het algemeen overleg in juni was dat samen met de loodsen naar een oplossing zou moeten worden gezocht en dat niet voortdurend gehamerd zou worden op vastgesteld beleid. Hij vindt dat in die geest verder gewerkt moet worden.

Mevrouw **Ravestein** (D66) steunt de minister in haar voornemen eerst te streven naar handhaving van de bestaande veiligheidsvoorschriften, maar vindt tevens dat Nederland in de Transportraad duidelijk moet maken voor aanscherping van die voorschriften te zijn. Zij vindt verder dat het proces van invoering van marktwerking voortgang moet vinden en dat daarbij op grond van het vastgestelde beleid moet worden gehandeld. Gelet op het belang van een goede dienstverlening in het noorden, dienen de problemen daar op korte termijn te worden opgelost.

De **minister** antwoordt dat STC geen monopolie heeft bij het verzorgen van het onderwijs op de Filippijnen. De positie van STC is te danken aan de eigen inzet. Andere instituten kunnen zich in dezelfde mate profileren als zij dat wensen.

Bij het werven van personeel voor de zeescheepvaart, speelt het probleem dat er vooral bij de ouderen weinig animo is voor lange uitzendtermijnen. Er wordt wel gezocht naar herintreders, maar voor de desbetreffende cursussen is weinig belangstelling. De minister is evenwel bereid hernieuwde informatieverstrekking over de cursussen te overwegen. Zij merkt voorts op dat nadrukkelijk wordt gezocht naar een oplossing van de pensioenproblematiek bij het loodswezen. De procesgang kan echter niet wachten op definitieve oplossing ervan. De voorgenomen privatisering dient namelijk voortgang te vinden. Hoewel de afspraak is dat voor de overgang naar een geprivatiseerde loodsdienst een termijn van vier jaar zal worden aangehouden, wil de minister in het geval de aannames niet blijken te kloppen niet rigide handelen en de mogelijkheid van kleine bijstellingen open houden.

Zij herinnert voorts aan de wens die in het vorige overleg is uitgesproken om niet tot een kerstboom van overlegstructuren te komen. Overleg met de partijen in Noord- en Zuid-Holland geeft aan dat een regionaal orgaan geen toegevoegde waarde heeft voor een adequate regionalisering van het NOD-beleid. De minister van Verkeer en Waterstaat zal de normen blijven stellen waarbinnen de rijkshavenmeesters, na advisering van de Nautische adviesraad (NAR), zorgdragen voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. In Noord-Holland dient het Centraal nautisch beheer Noordzeekanaal (CNB) hier nog formeel over te besluiten. Na besluitvorming zal de Kamer over de bestuurlijke structuur in het kader van het NOD-beleid worden geïnformeerd. Voor de regio noord is inmiddels een oplossing gevonden voor de verschillende kwesties, zodat acute maatregelen niet nodig zijn. Uiteraard zal de situatie daar in de monitorcommissie aan de orde komen.

De privatisering zal gefaseerd worden ingevoerd. Nadat de monitorcommissie heeft geadviseerd, zal een besluit worden genomen over de loodsplicht voor de diverse schepen. In 2002 worden de overige beleidsmaatregelen ingevoerd en vanaf 2005 zou de marktwerking moeten gelden. Het wetgevingsproces houdt gelijke tred met de gefaseerde invoering. Waar nodig zullen de wettelijke maatregelen bij AMvB op grond van de huidige wetgeving worden genomen.

Tot slot merkt de minister op dat een nieuwe overlegronde over het Scheldeverdrag ambtelijk wordt voorbereid. De onderhandelingen zullen

uiteindelijk op politiek niveau worden afgerond. Er is geen reden om aan te nemen dat zich complicaties zullen voordoen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers