

Vergaderjaar 2002–2003

**28 415**

## **Wijziging van de Zeevaartbemanningwet (Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen)**

**Nr. 7**

### **NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 28 maart 2003

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel I, onderdeel C, wordt in artikel 30, eerste lid, na de zinsnede «bedoeld in artikel 29,» ingevoegd: eerste lid,.

B

In artikel I, onderdeel C, vervalt in artikel 30, derde lid, de dubbele punt na de woorden «slechts worden verleend indien», alsmede het woord «wederzijdse».

C

In artikel I, onderdeel C, wordt aan artikel 30 een zevental leden toegevoegd, luidende:

5. Door werkgevers- en werknemersorganisaties in de sector koopvaardij, respectievelijk de sector zeegaande waterbouw wordt, ter regulering van de arbeidsmarkt voor kapiteins met de Nederlandse nationaliteit, respectievelijk die van een staat als bedoeld in het eerste lid, voor hun sector een privaatrechtelijke regeling vastgesteld omtrent afgifte aan een scheepsbeheerder van een schriftelijke toestemming tot het aanstellen van een persoon met een andere nationaliteit in de functie van kapitein.

6. Elk der regelingen, bedoeld in het vijfde lid, bevat bepalingen ten aanzien van de afgifte, respectievelijk de weigering van een verklaring als bedoeld in het vijfde lid, door een paritair samengestelde commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties in de sector koopvaardij, respectievelijk de sector zeegaande waterbouw.

7. De regeling als bedoeld in het vijfde lid, bevat daarnaast in elk geval:

- a. een klachtenprocedure ten behoeve van eerste stuurlieden, respectievelijk eerste maritieme officieren die naar hun oordeel op onjuiste gronden niet zijn aangesteld in de functie van kapitein op een Nederlands schip;

b. de vaststelling van de werkzaamheden van de commissie, bedoeld in het zesde lid, en

c. de wijze van verkrijging van betrouwbare en zo volledig mogelijk informatie als omschreven in het achtste lid, welke jaarlijks vóór 1 april aan Onze Minister dient te worden verstrekt.

8. De informatie, bedoeld in het zevende lid, onder c, omvat:

a. het aantal zeevarenden op de Nederlandse vloot, gerangschikt naar functie, leeftijd en nationaliteit;

b. het aantal Nederlandse officieren dat in het verstreken jaar voor het eerst, anders dan als stagiair, is gemonsterd op Nederlandse zeeschepen;

c. het aantal beschikbare stageplaatsen;

d. het aantal Nederlandse studenten dat als stagiair is geplaatst, en

e. het aantal buitenlandse studenten dat als stagiair is geplaatst, alsmede de nationaliteit van deze stagiairs.

9. Onze Minister kan, indien de informatie als bedoeld in het achtste lid, hem daartoe gereede aanleiding geeft, alsmede op een daartoe strekkend verzoek van een of van beide Commissies als bedoeld in het zesde lid, aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie aanwijzing geven de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als kapitein, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, voor een bepaalde periode geheel of gedeeltelijk op te schorten.

10. Voorafgaand aan de vaststelling van een regeling als bedoeld in het tweede lid pleegt Onze Minister overleg over het ontwerp van een regeling met de werkgevers- en werknemersorganisaties in de sector koopvaardij, respectievelijk de sector zeegaande waterbouw.

11. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de vrijstelling van de eisen neergelegd in artikel 29, eerste lid, voor de gevallen waarin de privaatrechtelijke regeling, bedoeld in het vijfde lid, niet binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dat vijfde lid tot stand is gekomen, dan wel vervallen is zonder dat door de werkgevers- en werknemersorganisaties in de desbetreffende sector is voorzien in vervanging van die regeling.

## **TOELICHTING**

A

Met deze wijziging wordt een omissie in het eerdere voorstel gecorrigeerd.

B

Een bilaterale overeenkomst terzake de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheden (MoU) ziet toe op enerzijds de erkenning door Nederland van de vaarbevoegdheden afgegeven door de andere staat – zodat aan de officieren van deze laatste staat een vaarbevoegdheid van erkenning kan worden verstrekt – en zij op Nederlandse schepen dienst kunnen doen. Anderzijds zien de bilaterale overeenkomsten toe op de verplichting van die andere staat om bijvoorbeeld wijzigingen in het systeem van opleidingen en het opheffen van nautische scholen door te geven en de Nederlandse autoriteiten toe te staan om ter plaatse het niveau en de kwaliteit van het onderwijs en de kwaliteitssystemen te controleren.

Omdat het woord «wederzijds» ten onrechte de suggestie wekt dat steeds beide bij de overeenkomst betrokken landen elkaars vaarbevoegdheden moeten erkennen, respectievelijk hebben erkend en dit feitelijk slechts het geval is met een paar landen, is het woord wederzijds verwijderd.

De indiening van een voorstel tot verruiming van de Zeevaartbemanningswet, waarmee de mogelijkheid wordt geschapen om onder voorwaarden de functie van kapitein op Nederlandse schepen open te stellen voor niet-Nederlanders, heeft geleid tot een aantal vragen en opmerkingen vanuit zowel de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer als van de zijde van zeevarenden. Naar aanleiding van de aard van de reacties vanuit de Tweede Kamer en de zeescheepvaartsector zijn er gesprekken gevoerd met en tussen de sociale partners in zowel de sector koopvaardij alsmede de sector zeegaande waterbouw.

Binnen de werknemersgeleding in de sector koopvaardij (FWZ) bestonden er zorgen zowel ten aanzien van de mogelijke verdringing van Nederlandse kapiteins door buitenlandse kapiteins van buiten de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte (EER) alsmede ten aanzien van mogelijke veranderingen in het aanstellingsbeleid van scheepsbeheerders in het geval van kapiteins afkomstig uit de zogenaamde derdelanden. Hier zou een negatieve invloed vanuit kunnen gaan op de arbeidsmarkt voor gekwalificeerde zeevarenden en op de aantrekkingskracht van het zeevarend beroep voor Nederlandse officieren die op termijn in principe in aanmerking kunnen komen voor de functie van kapitein. Specifieker gaat het hierbij om officieren die (mede) zijn opgeleid voor een functie in de dekdienst. Tevens is de behoefte gebleken aan een klachtenprocedure voor eerste officieren die van oordeel zijn dat zij door een scheepsbeheerder ten onrechte zijn afgewezen voor de functie van kapitein, ten faveure van een kapitein met een andere dan een EU- of EER-nationaliteit.

Samenvattend is met name door de FWZ de behoefte aangegeven aan een wettelijke regeling die de mogelijkheid in zich draagt om aan de sociale partners meer sturing en beïnvloeding van het proces van toelating van buitenlandse kapiteins te geven met de mogelijkheid tot beleidsbijstelling op basis van een jaarlijkse informatieverstrekking en rapportage door sociale partners aan de Minister.

In de Memorie van Toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel, alsmede in de Nota naar aanleiding van het Verslag is reeds uitvoerig ingegaan op het verdringingsvraagstuk. Gewezen is daarbij onder meer op het afgesloten Convenant Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs tussen de overheid en werkgevers in de zeescheepvaart waarin de inspanningsverplichting is opgenomen om een kwalitatief goed personeelsbeleid te voeren ten gunste van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. Ook is in het oorspronkelijke wetsvoorstel in een evaluatie en verslaglegging aan de Tweede kamer na drie jaar voorzien voor wat betreft de doelmatigheid en doeltreffendheid van de vrijstellingsregeling. Indien uit deze evaluatie naar voren komt dat de wetwijziging tot ongewenste neveneffecten heeft geleid voor de loopbaanperspectieven van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden, zal beleidsbijstelling plaats dienen te vinden, bijvoorbeeld via een (wettelijke) herziening van de vrijstellingsregeling.

Alhoewel de overheid de opvattingen van de FWZ niet deelt, kan zij daarvoor wel begrip opbrengen en is zij bereid de bestaande vrees weg te nemen door middel van aanpassing van de Zeevaartbemanningswet zoals verwoord in deze Nota van Wijziging. De FWZ acht de voorgestelde aanpassingen aanvaardbaar en heeft zich op basis daarvan bereid verklaard om medewerking te verlenen aan het proces van toelating van buitenlandse kapiteins tot de Nederlandse vloot.

Ook de werkgeversorganisatie in de sector koopvaardij (KVNR) en de werkgevers- en werknemersorganisaties in de sector zeegaande

waterbouw kunnen zich vinden in de voorgestelde aanpassingen en hebben zich eveneens bereid verklaard om medewerking te verlenen aan het proces van toelating van buitenlandse kapiteins tot de Nederlandse vloot.

Aangezien ook de overheid belang heeft bij een optimaal werkende arbeidsmarkt en een optimaal aantal Nederlandse kapiteins en officieren op de Nederlandse vloot is zij bereid om met inachtneming van de ministeriële verantwoordelijkheid voor de zeescheepvaart, invulling te geven aan de overeenstemming die sociale partners in zowel de sector koopvaardij als de sector zeegaande waterbouw hebben bereikt met betrekking tot het stellen van nadere voorwaarden door sociale partners aan de toelating van buitenlandse kapiteins.

Tussen sociale partners is overeenstemming bereikt over het bij wet voorschrijven van een tweetal privaatrechtelijke overeenkomsten met daarin de regulering van het proces van toelating van kapiteins met een andere nationaliteit dan de Nederlandse, die van een der EU-lidstaten, dan wel van IJsland, Noorwegen, Liechtenstein of Zwitserland. De uitvoering van de privaatrechtelijke regeling voor de zeegaande waterbouw is neergelegd bij sociale partners in de sector zeegaande waterbouw, waarmee bedoeld wordt de sector die zich onder meer bezig houdt met projecten met betrekking tot kustverdediging, landaanwinning, het reinigen van vervuilde waterbodems, onderhoud aan vaarwegen en allerlei soorten van infrastructurele werken met behulp van zeeschepen. De uitvoering van de privaatrechtelijke regeling voor sector koopvaardij is neergelegd bij sociale partners in die sector.

De privaatrechtelijke regeling ziet toe op het aanvragen (en verkrijgen) door scheepsbeheerders in een van beide sectoren van een schriftelijke toestemming tot het aanstellen van buitenlandse kapiteins. De door sociale partners voorziene privaatrechtelijke regeling is min of meer in lijn met de voor de sector koopvaardij reeds enkele jaren bestaande Regeling tewerkstelling niet-EU-officieren op zeeschepen onder Nederlandse vlag (RTO-regeling). Elke sector heeft een eigenstandig karakter en mede daardoor een eigen beleid en visie op de arbeidsmarkt. Ook de behoeften van de sector kunnen wezenlijk van elkaar verschillen. Omdat geconstateerd is dat één privaatrechtelijke regeling ten behoeve van beide sectoren niet mogelijk is dan wel in het meest positieve geval veel bepalingen zou moeten bevatten die door elke sector op eigen wijze zou moeten worden ingevuld, er is voor gekozen om per sector een eigen privaatrechtelijke regeling op te doen stellen.

Met de privaatrechtelijke regeling wordt de titel gegeven voor zelfregulering en voor continue bewaking van de arbeidsmarkt voor kapiteins door de sectoren zelf. Sociale partners kunnen naar eigen inzicht voorwaarden vaststellen waaraan door de scheepsbeheerders moet worden voldaan om schriftelijke toestemming te krijgen voor het aanstellen van een buitenlandse kapitein. Met de uitvoering en afhandeling van de desbetreffende privaatrechtelijke regeling wordt belast een door de sociale partners in de sector koopvaardij, respectievelijk in de sector zeegaande waterbouw te benoemen paritair samengestelde Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen. Zoals hiervoor al is gesteld is het vaststellen van de vorm en inhoud van de privaatrechtelijke regeling, alsook van de vorm en inhoud van de klachtenregeling aan de marktsectoren zelf overgelaten, zij het dat in de wet zelf enkele onderdelen zijn vastgelegd.

Het betreft hier met name een klachtenregeling voor de sectoren zelf ten behoeve van zeevarenden die in principe voldoen aan de beroepsmatige eisen om als kapitein aangesteld te kunnen worden. Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan kapiteins die in een lagere functie varen, aan eerste stuurlieden of maritieme officieren die in het bezit zijn van de

vaarbevoegdheid als kapitein, maar nog niet in deze functie werkzaam zijn, dan wel voldoende vaartijd hebben om direct in het bezit te komen van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein. Als deze personen van oordeel zijn dat zij door de scheepsbeheerder waarbij zij in dienst zijn ten onrechte niet zijn of worden aangesteld in de functie van kapitein, kunnen zij een klacht indienen. Ook kunnen personen die bij een bepaalde scheepsbeheerder naar een vacante functie als kapitein hebben gesolliciteerd en naar hun mening ten onrechte zijn afgewezen, in principe een klacht indienen.

Daarnaast worden aanwijzingen gegeven over de jaarlijks aan de Minister te verstrekken informatie die nodig is voor het intensief kunnen volgen en analyseren van de ontwikkelingen in de sectorale zeevaart-arbeidsmarkt. Deze informatie is voor de Minister een belangrijke informatiebron en vormt bovendien een belangrijke leidraad voor de eventuele noodzaak van vorming en ontwikkeling van nieuw bemanningsbeleid, voor het bepalen van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het vigerende vrijstellingsbeleid, alsmede voor het bepalen of er op kortere of langere termijn behoefte bestaat aan aanpassing van de bestaande vrijstellingsregeling, respectievelijk opschorting van de mogelijkheid van het toelaten van buitenlandse kapiteins

Buitenlandse kapiteins zijn kapiteins met een andere nationaliteit dan de Nederlandse, die van een van de overige EU-lidstaten, of van de navolgende staten die behoren tot de Europese Economische Ruimte (EER), te weten IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland. Als de sociale partners in een van de sectoren van oordeel zijn dat het arbeidsmarktbeleid en daarmee tevens hun beleid ten aanzien van het aanstellen van buitenlandse kapiteins beperkt moet worden tot een aantal met name genoemde landen, kunnen zij dit in de in dit lid genoemde privaatrechtelijke overeenkomst, hierna aangeduid met als werktitel «Regeling Tewerkstelling Kapiteins», opnemen. Voorwaarde is wel dat die landen in elk geval moeten voorkomen op de lijst van landen waarmee Nederland een MoU heeft afgesloten. Deze lijst van landen wordt in de ministeriële regelingen, bedoeld in het tweede lid van artikel 30, hierna aangeduid met «vrijstellingsregeling», opgenomen.

Hoewel het uit hoofde van duidelijkheid, transparantie en eenvoud aanbeveling zou verdienen om één regeling te hanteren voor beide sectoren, is dit in de praktijk niet haalbaar gebleken. Beide sectoren hebben een eigen visie en beleid op de arbeidsmarkt en geven daaraan elk op hun eigen manier invulling aan dat beleid. De visie op de arbeidsmarkt en het daarvoor benodigde beleid alsmede de invulling daarvan is binnen elke sector zodanig afwijkend van het beleid in de andere sector dat is gekozen voor een separate vergunningsregeling voor beide sectoren. Het moge duidelijk zijn dat het aanbeveling verdient als beide sectoren regelmatig met elkaar overleg voeren over hun beleid.

Een Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen wordt belast met de uitvoering van de privaatrechtelijke vergunningsregeling, dat wil zeggen met de afgifte aan een scheepsbeheerder van een schriftelijke toestemming tot het aanstellen van een buitenlandse kapitein.

In de zeevaart is er sprake van twee werkgeversorganisaties, te weten: de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) voor de sector koopvaardij en de Vereniging van waterbouwers in Bagger-, Kusten Oeverwerken (VBKO) voor de sector zeegaande waterbouw.

Ook aan de werknemerskant zijn er verschillende organisaties, te weten de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ) als sociale partner voor de werkgevers in de Koopvaardij en de de Bouw- en Houtbond-CNV alsmede FNV Bouw als sociale partner voor de werkgevers in de zeegaande waterbouw. Binnen de Waterbouw-CAO functioneert een

Paritaire Commissie die ten aanzien van specifieke aspecten vergunning verleent. Dit geldt bijvoorbeeld voor het werken in volcontinue dienst (vier ploegen) of voor het werken in een van de CAO afwijkende ploegendienst. De Paritaire Commissie Waterbouw bestaat uit vertegenwoordigers van FNV Bouw, Hout- en Bouwbond CNV en de VBKO. Sociale partners in de zee gaande waterbouw hebben aangegeven dat zij de hiervoor genoemde paritaire Commissie ook willen belasten met de uitvoering van de onderhavige Regeling Tewerkstelling Kapiteins. Ondergetekende heeft er dan ook reeds hierdoor de voorkeur aan gegeven om in het wetsvoorstel aan te sluiten bij een reeds bestaand en beproefd systeem van afgifte van bepaalde vergunningen binnen een van de sectoren.

In verband daarmee wordt binnen beide sectoren een eigen Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen belast met de uitvoering van de privaatrechtelijke Regeling Tewerkstelling Kapiteins voor zijn sector. Het voorgaande betekent dat de aanvraag van een scheepsbeheerder van een koopvaardij schip moet worden ingediend en afgehandeld door de Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen voor de sector koopvaardij met inachtneming van de desbetreffende vergunningsregeling.

De verhouding tussen de Regeling Tewerkstelling Kapiteins van het vijfde lid en de vrijstellingsregeling als bedoeld in het tweede lid van artikel 30, laat zich aldus beschrijven dat door het hoofd van de Scheepvaartinspectie slechts een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als kapitein kan worden afgegeven als door de aanvragende scheepsbeheerder, naast de gegevens en bescheiden die worden verlangd krachtens de Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart, een door de respectievelijke Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen afgegeven schriftelijke toestemming tot het aanstellen van een buitenlandse kapitein, wordt overgelegd. Deze verklaring heeft het karakter van een advies voor de overheid, waarmee terdege rekening zal worden gehouden.

In het zevende lid onder a, wordt de voorwaarde gesteld dat er in de vergunningsregeling in elk geval een klachtenprocedure moet worden opgenomen. De wijze waarop deze klachtenprocedure tot stand moet komen en de werkwijze van de personen die door sociale partners zijn aangewezen voor de beoordeling en afhandeling van klachten en dergelijke wordt overgelaten aan de desbetreffende sector.

In het zevende lid, onder c, wordt de verplichting aan sociale partners neergelegd tot het aan de Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekken van informatie, waarbij in het achtste lid, een opgave wordt gedaan van de aard van de informatie.

Onder a worden gegevens genoemd die een duidelijk beeld geven van de werkgelegenheid op de Nederlandse vloot in zijn algemeenheid, alsmede van de herkomst en functies van de zeevarenden. Over meerdere jaren bekeken zal dat een duidelijke indicatie geven over de eventuele verschuiving van arbeidsplaatsen voor Nederlanders naar arbeidsplaatsen voor buitenlanders en de onderlinge verschuiving bij buitenlanders.

Onder b wordt de daadwerkelijke instroom van veelal net afgestudeerde Nederlandse officieren op de vloot wordt zichtbaar gemaakt. Daarmee wordt inzicht verkregen in de uitstroom van de afgestudeerden van de wal, dit in samenhang met de door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen jaarlijks te verstrekken cijfers over de aantallen afgestudeerden en studenten op de Nederlandse nautische opleidingen.

Met hetgeen onder c is gevraagd kan inzicht worden verkregen in de ontwikkeling op de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden op termijn. Op basis van deze gegevens kan de Minister van Verkeer en Waterstaat nieuw beleid vaststellen, dan wel staand beleid aanpassen.



Indien de cijfers en verstrekte informatie, waaronder desgewenst ook het geanonimiseerde rapport over de in het voorgaand jaar ingediende klachten en het oordeel daarover daartoe aanleiding geven, kan de Minister tot het oordeel komen dat het vigerende vrijstellingsbeleid niet doeltreffend, doelmatig of zelfs contraproductief werkt, en kan hij ingrijpen. Daarnaast kan de Minister ingrijpen in een bepaalde sector op een daartoe strekkend verzoek van de desbetreffende Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen.

Dit ingrijpen kan bestaan uit het tijdelijk geheel of gedeeltelijk opschorten van de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen van erkenning aan kapiteins van buiten de EU en of de EER. Opschorting betekent dat er vanaf het van kracht worden ervan tot het moment waarop de opschorting zal zijn beëindigd door het hoofd van de Scheepvaartinspectie geen vaarbevoegdheidsbewijzen van erkenning als kapitein meer zullen worden afgegeven, zodat het aantal op de Nederlandse vloot aanwezige buitenlandse kapiteins niet zal toenemen. Dit geldt uiteraard uitsluitend voor de sector waarop de opschorting van toepassing is verklaard.

De formulering van het nieuwe negende lid van artikel 30 benadrukt de eigen verantwoordelijkheid van de Minister, daar waar gesproken wordt van een «gerede aanleiding» tot ingrijpen van de Minister op basis van de aangeleverde informatie.

De voorgestelde wijziging brengt met zich dat de vrijstellingsregeling in principe niet eerder van kracht kan worden dan nadat de vergunningsregeling tot stand is gekomen. Alhoewel er door partijen naar wordt gestreefd om de vergunningsregelingen te hebben afgerond vóór de behandeling van het wetsvoorstel, moet er toch rekening mee gehouden worden dat dit laatste niet lukt en dat het in principe aanzienlijk meer tijd vergt dan mag worden verwacht.

In dit geval moet er toch de wettelijke mogelijkheid aanwezig zijn om buitenlandse kapiteins aan te stellen. Daarom geeft dit voorstel de mogelijkheid aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, vanwege diens eigen verantwoordelijkheid voor de Nederlandse zeescheepvaartsector en de veilige vaart ter zee en ter voorkoming van een juridisch vacuüm doordat de Minister niets kan doen en dus ook niet in staat is om invulling te geven aan de Ministeriële verantwoordelijkheid, om op een gegeven moment een begin te maken met het toelaten van buitenlandse kapiteins op Nederlandse zeeschepen. Om aan sociale partners in zowel de sector koopvaardij als in de sector zeegaande waterbouw een redelijke tijd te bieden om een privaatrechtelijke vergunningsregeling overeen te komen, kan de Minister drie maanden nadat de voorgestelde wetswijziging in werking is getreden, gebruik gaan maken van zijn eigen bevoegdheden.

Als de regeling wel tot stand is gekomen kan het zich op een gegeven ogenblik voordien dat (een der) sociale partners besluit om deze regeling niet langer van kracht te doen zijn. Ook bestaat de mogelijkheid dat er niet tijdig voor afloop van de bestaande vergunningsregeling een nieuwe vergunningsregeling tot stand komt. De wet bepaalt dat ingeval het voorgaande zich voordoet, daarvoor in een Ministeriële regeling voorzieningen worden getroffen. In ieder geval wordt hierbij gedacht aan een periode van 6 maanden gedurende welke de Minister invulling kan geven aan zijn eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van het toelaten van buitenlandse kapiteins tot de Nederlandse vloot.

Uit het oogpunt van rechtszekerheid zal verandering van het vrijstellingsbeleid geen nadelige gevolgen hebben voor de buitenlandse kapiteins die al vóór dat moment waren toegelaten tot de Nederlandse vloot.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer