

Vergaderjaar 1999–2000

**26 069**

**Goedkeuring van het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48)**

**Nr. 8**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 15 februari 2000

Ondergetekenden hebben met belangstelling kennis genomen van de vragen en de opmerkingen van de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer en antwoorden daarop in hetgeen hieronder volgt, waarbij zoveel mogelijk de volgorde van het verslag wordt aangehouden. Ondergetekenden spreken de wens uit dat met deze beantwoording de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende is voorbereid.

Gezien de vele vragen van de zijde van de Tweede Kamer naar de samenhang tussen enerzijds het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Trb. 1995, 48) (verder: het Scheldereglement) en anderzijds het beleidsvoornemen inzake de navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden (kamerstukken II 1998/99, 24 036, nr. 134; verder: het Beleidsvoornemen), vooreerst ter algemene inleiding op de beantwoording van de vragen van de Kamer het volgende.

Met de voorbereiding van de herziening van het Scheldereglement is reeds in de jaren tachtig gestart. De voornaamste redenen tot herziening waren destijds, en zijn in feite nog steeds:

- de uitdrukkelijke behoefte om ter verzekering van de veiligheid ook voor de scheepvaart op de Vlaamse Scheldehavens – de zgn. Scheldevaart – een strafrechtelijk gesanctioneerde («verscherpte») loodsplicht in te voeren, zoals die voor het loodsen van en naar Nederlandse zeehavens bij de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet in 1988 is ingevoerd;
- de sterke veroudering van het bestaande Scheldereglement en het –

- daarmee – niet meer toegesneden zijn op de bestaande situatie in het gebied van de Westerschelde, zoals onder andere de ontwikkeling van de Schelderadarketen en de invoering van het «loodsen op afstand»;
- het ook overigens meer in overeenstemming brengen van het Schelde-reglement met zowel aan Nederlandse als aan Belgische zijde bestaande relevante wetgeving en bestuurlijke ontwikkelingen, alsmede verhoging van de flexibiliteit in de uitwerking en toepassing van het reglement.

Deze redenen, en de uitwerking daarvan in het herziene Schelde-reglement, staan op zichzelf geheel los van (het voornemen tot) introductie van marktwerking bij het loodsen van schepen. De samenloop – in de tijd – met het Beleidsvoornemen ter zake is in feite ontstaan door de forse vertraging die na de ondertekening van het herziene Schelde-reglement op 11 januari 1995 zowel aan Belgische als aan Nederlandse zijde in de goedkeuringsprocedure is ontstaan.

Vanzelfsprekend zijn er raakvlakken tussen de aanvaarding, en vervolgens de uitwerking en implementatie van meergenoemd Beleidsvoornemen en de verdragsrechtelijke relatie met België, met inbegrip van het voorliggende Scheldereglement. Hieromtrent zijn tussen de eerste ondergetekende en minister Stevaert op 18 februari 1999 beginsel-afspraken gemaakt, die momenteel worden uitgewerkt en waarover binnenkort zal worden gerapporteerd. Deze afspraken, die overigens te zijner tijd naar alle waarschijnlijkheid opnieuw een herziening van het Scheldereglement noodzakelijk maken, betreffen echter de *toekomstige* situatie op de Westerschelde. Het *nú* voorliggende (herziene) Scheldereglement is, vooral door de introductie van de verscherpte loodsplicht voor Scheldevaarders, van groot belang voor de veilige scheepvaart op de Westerschelde. Daarnaast biedt het herziene reglement een goede basis voor verdere gezamenlijke stappen ter uitwerking en implementatie van zowel respectievelijke beleidsvoornemens aan Nederlandse en Vlaamse zijde, als de daarmee samenhangende op 18 februari 1999 gemaakte beginsel-afspraken.

Na deze algemene inleidende beschouwing naar aanleiding van de gemaakte vragen en opmerkingen, gaan ondergetekenden meer specifiek in op de gestelde vragen.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich – met de Raad van State – af of dit verdrag niet in strijd is met het EG-verdrag en het daarin neergelegde vrije verkeer van diensten binnen de Europese Unie, wegens de in het nieuwe Scheldereglement opgenomen verdeling van de beloodsingsdiensten tussen het Vlaams Gewest en Nederland.

Ondergetekenden verwijzen voor de beantwoording van deze vraag op de desbetreffende passages in het nader rapport (kamerstukken 1997/98, 26 069, nr. 350a en A, p. 2 en 3), waar is uiteengezet dat voorzover de onderhavige verdelingsregeling een beperking van het vrij verrichten van diensten oplevert, deze beperking op grond van artikel 46 jo. artikel 55 EG (ex artikel 56 jo. artikel 66 EG) wordt gerechtvaardigd door de openbare veiligheid, in het bijzonder de verkeersveiligheid. In de in het nader rapport aangehaalde procedure bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (C 18/93, Corsica Ferries, Jurispr. 1994, blz. I-1812.37) is door de advocaat-generaal aangegeven dat de verrichtingen van een loodsdienst de openbare veiligheid – zoals bedoeld in artikel 46 EG – in ruime zin betreffen. De als gevolg van de verdelingsregeling mogelijke adequate coördinatie tussen de loodsdiensten in beide landen is naar de mening van ondergetekenden noodzakelijk vanuit het belang van de openbare veiligheid. Ter aanvulling op de in het nader rapport reeds opge-

nomen redenering, kan in dit verband ook nog gewezen worden op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 18 juni 1998, zaak C-266/96, inzake Corsica Ferries (Jurispr. 1998, blz. I-3949), die naar het oordeel van ondergetekenden van overeenkomstige toepassing is op de loodsdiensten. In dit arrest merkt het Hof op (r.o. 60):

«Wat het eventuele bestaan van een beperking van de vrijheid van dienstverrichting inzake zeevervoer betreft, zij opgemerkt, dat de dienst inzake vast- en ontmeren van schepen een technische dienst ten behoeve van de scheepvaart is, die van essentieel belang is voor de handhaving van de veiligheid in de haven en die de kenmerken van een openbare dienst vertoont (universaliteit, continuïteit, voldoen aan vereisten van openbaar belang, reglementering en toezicht door de overheid). Derhalve kan de verplichting om een beroep te doen op een plaatselijke dienst voor het vast- en ontmeren van schepen, ook indien zij een belemmering voor het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer zou vormen, vanuit het oogpunt van artikel 56 van het EG-verdrag worden gerechtvaardigd door de door de corporaties van walpersoneel aangevoerde overwegingen van openbare veiligheid op basis waarvan de nationale regeling inzake vast- en ontmeren in de havens is vastgesteld (...).»

Ondergetekenden zijn van mening dat ook een verdelingsregeling als de onderhavige – om in het nader rapport reeds aangegeven redenen – te rechtvaardigen is wegens het belang van de openbare veiligheid.

De aan het woord zijnde leden informeren vervolgens of het onderhavige verdrag niet strijdig is met de marktwerking inzake het beloodsen van zeeschepen, zoals dat wordt beoogd volgens het Beleidsvoornemen. De leden van de fractie van de PvdA vragen tenslotte of de Minister van Verkeer en Waterstaat niet bevreesd is dat goedkeuring van het onderhavige verdrag haar in het verdere overleg met het Vlaams Gewest zal bemoeilijken, nu de operationele werkverdelingsregeling op verdragsniveau wordt vastgesteld.

Onder verwijzing naar hetgeen in de algemene inleidende opmerkingen reeds is gesteld, merken ondergetekenden op dat het Scheldereglement naar hun mening niet strijdig is met de door het Beleidsvoornemen beoogde marktwerking. Het Scheldereglement heeft immers betrekking op het loodsen van de zgn. Scheldevaart, dat wil zeggen schepen die de Westerschelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaren met een Vlaamse haven als bestemming of vertrekpunt. Scheldevaarders worden sinds het uiteengaan van Nederland en België in 1839 door loodsen van de Vlaamse en van de Nederlandse loodsdienst geloodst, zodat een bepaalde vorm van samenwerking noodzakelijk is. Dat het Beleidsvoornemen ertoe strekt in Nederland marktwerking in te voeren bij het loodsen van zeeschepen, staat op zichzelf los van de situatie in het Vlaams Gewest. Naar ondergetekenden van Vlaamse zijde hebben begrepen is introductie van marktwerking bij de Vlaamse loodsdienst vooralsnog niet aan de orde. Dit betekent dat – ook al wordt aan Nederlandse zijde marktwerking ingevoerd – een vorm van samenwerking met de Vlaamse ambtelijke of verzelfstandigde loodsdienst noodzakelijk is en geen sprake kan zijn van vrije concurrentie tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten. *Binnen* de samenwerking tussen beide loodsdiensten zoals deze voortvloeit uit het voorliggende Scheldereglement is aan Nederlandse zijde voor wat betreft het Nederlandse aandeel in de Scheldevaart marktwerking mogelijk, zij het dat de vereiste vorm van samenwerking met de Vlaamse loodsdienst uiteraard een zekere regulering vereist. Goedkeuring van het onderhavige verdrag vormt dan op zichzelf ook geen belemmering voor de lopende onderhandelingen met het Vlaams Gewest. Integendeel, hoewel het – zoals hiervoor reeds is aangegeven – zeer goed denkbaar is

dat de uitwerking van de afspraken tussen Nederland en het Vlaams Gewest van februari 1999 uiteindelijk tot een herziening van het Schelde-reglement zullen leiden, is inwerkingtreding van het voorliggende verdrag van belang om een bij de tijd gebracht vertrekpunt te creëren, van waaruit verdere ontwikkelingen gestart kunnen worden.

De leden van de VVD-fractie wensen te vernemen in hoeverre de reactie op het advies van de Raad van State zich verhoudt tot het Beleidsvoornemen, nu in het nader rapport (kamerstukken 1997/98, 26 069, nr. 350a en A, p. 3) wordt gesteld dat het feit dat de Nederlandse loodsdienst na de totstandkoming van de Regeling loodsdienst 1950 en 1966 is verzelfstandigd, niet afdoet aan het overheidskarakter van de verdelingsregeling.

Zoals ondergetekenden hierboven reeds hebben uiteengezet, zijn het onderhavige verdrag en het Beleidsvoornemen verenigbaar. Evenals de regelingen uit 1950 en 1966 heeft ook het onderhavige verdrag – en de daarin opgenomen verdelingsregeling – een overheidskarakter. Gezien de positie van de (ambtelijke) Vlaamse loodsdienst zou dat naar het oordeel van ondergetekenden ook moeilijk anders kunnen. Anders dan voor wat betreft het loodsen voor zeeschepen die volledig onder Nederlandse jurisdictie vallen, staat het de Nederlandse overheid uiteraard niet vrij marktwerking tot stand te brengen in de verhouding met en ten dele op het territorium van een nabuurstaat, waarin het overeenkomstige type dienstverlening aan de zeescheepvaart in overheidshanden is.

De aan het woord zijnde leden vragen voorts of voor de totstandkoming van het Scheldereglement nog overleg is geweest met de Europese autoriteiten over de vraag of de door de regering gevolgde redenering ook stand houdt bij een eventuele toetsing door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Ondergetekenden menen in de redenering zoals vervat in het meermalen aangehaalde nader rapport, alsmede in de hierboven genoemde jurisprudentie, voldoende steun te vinden voor hun opvatting dat het Schelde-reglement niet in strijd is met het EG-verdrag. Deze mening wordt blijkens de op dat punt afgelegde verklaring gedeeld door de verdragspartijen. Tegen deze achtergrond is geen overleg gevoerd met Europese autoriteiten. Duidelijkheid over het oordeel van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen over de in het nader rapport gevolgde redenering, kan slechts door middel van een procedure voor het Hof worden verkregen. Een zodanige procedure is echter niet aan de orde.

De leden van de VVD-fractie wensen vervolgens te vernemen of de huidige verdragsrechtelijke situatie – waarin de loodsgeldtarieven voor Antwerpen niet hoger mogen zijn dan die voor Rotterdam – te handhaven is onder de voorgenomen beleidsvoornemens.

Een belangrijk element van het Beleidsvoornemen is de verdragsrechtelijke relatie met België. Het Beleidsvoornemen geeft ook aan dat deze relatie op een aantal onderdelen zal moeten worden aangepast. Het streven is daarbij onder meer gericht op loslaten van de bestaande verdragsrechtelijke koppeling van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam. Na een dergelijke ont koppeling zal in het gebied van de Schelde moeten en kunnen worden gestreefd naar een kostendekkende uitvoering van de loodsdiensten op regionaal niveau. De hiertoe te treffen maatregelen en randvoorwaarden zijn momenteel onderwerp van de besprekingen met het Vlaams Gewest en komen tevens aan de orde bij de uitwerking van het overgangsmodel, zoals omschreven in het Beleidsvoornemen.

De aan het woord zijnde leden vragen in hoeverre de ondersteuning van het loodsen van zeeschepen door de Schelderadarketen betrokken is bij, of onderdeel uitmaakt van het Scheldereglement. Ook vragen zij op welke wijze voorzieningen zijn overeengekomen voor modernisering en optimalisering volgens de huidige technologie.

Het herziene Scheldereglement regelt dat de zgn. Scheldevaart onder bepaalde omstandigheden vanaf de wal kan worden geloodst. Dit geschiedt met gebruikmaking van apparatuur vanuit de Schelderadarketen. Afspraken over modernisering en optimalisering van de Schelderadarketen maken geen onderdeel uit van het Scheldereglement, maar zijn opgenomen in de op 29 november 1978 te Brussel totstandgekomen overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (Trb. 1979, 5). Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie of uit de verdere verdieping van bestaande vaargeulen consequenties kunnen voortvloeien voor wat betreft tariefstelling, loodskwalificaties en veiligheidsvoorzieningen, en informeren zij of hierbij ook een milieutechnisch aspect aanwezig is.

In antwoord op deze vraag kunnen ondergetekenden aangeven dat de huidige verdiepingswerken in het algemeen geen consequenties hebben voor tariefstelling, loodskwalificaties en veiligheidsvoorzieningen en dat deze evenmin noodzaken tot aanvullende voorzieningen voor de bestrijding van milieucalamiteiten.

De leden van de fracties van RPF en GPV zijn teleurgesteld dat het ter goedkeuring voorleggen van het onderhavige verdrag zo lang op zich heeft laten wachten en vragen of de termijn tussen het advies van de Raad van State en het nader rapport nodig is geweest om te komen tot een voor de betrokken verdragspartijen aanvaardbare «interpretatieve verklaring». Zij vragen welke punten in de onderhandelingen moeilijk lagen en in welke mate er onenigheid bestond tussen het Vlaamse Gewest en de federale Belgische overheid. Ook vragen zij of er inmiddels volledige overeenstemming bestaat over de bevoegdheden van de verdragspartijen en hoe het nu staat met de ratificatie van het Scheldereglement in België.

Na de ondertekening van het Scheldereglement in januari 1995 is het verdrag zeer spoedig nadien (in april 1995) door het Vlaams Gewest geratificeerd. De ratificatieprocedure in federaal België werd echter – naar ondergetekenden inmiddels hebben begrepen – niet onmiddellijk ingezet, wegens een verschil van inzicht in de bevoegdheidsverdeling tussen het gewestelijke en het federale niveau inzake aangelegenheden betreffende het loodsen. Een en ander is reeds aangegeven in het antwoord op de vragen van de Tweede Kamer-leden Van Dijke en Te Veldhuis over de loods- en bebakeningsdiensten van en naar Vlaamse havens (kamerstukken II 1995/96, aanhangsel, nr. 800). Het verschil van inzicht tussen het Vlaams Gewest en de federale Belgische overheid heeft uiteindelijk geleid tot een uitspraak van het Arbitragehof van 16 januari 1997, waaruit bleek dat het Vlaams Gewest in aangelegenheden betreffende het loodsen bevoegd is. Het Scheldereglement is in Nederland op 2 februari 1995 voorgelegd aan de Raad van State, hetgeen resulteerde in zijn advies van 13 juni 1995. Zoals in het antwoord op de aangehaalde vragen van de Tweede Kamer-leden reeds is aangegeven, resulteerde het interdepartementale overleg over het op te stellen nader rapport onder andere in de wens dat de verdragspartijen een «interpretatieve verklaring» zouden afleggen over de verenigbaarheid van het Scheldereglement met het Europese recht. Het is immers wenselijk dat duidelijk is dat de door Nederland op dit punt gevolgde interpretatie wordt gedeeld door de verdrags-

partners. Het afleggen van deze verklaring bleek niet op inhoudelijke bezwaren te stuiten, maar werd vertraagd door de onzekerheid over de bevoegdheidsverdeling tussen het Vlaams Gewest en de federale Belgische overheid. Toen aan deze onzekerheid een eind kwam door de uitspraak van het Arbitragehof, heeft de procedurele afwikkeling van een en ander – onder andere als gevolg van wisselingen in de betrokken bewindspersonen aan verschillende zijden – helaas nog de nodige tijd in beslag genomen, zodat het verdrag pas in juni 1998 ter stilzwijgende goedkeuring kon worden aangeboden. Door de uitspraak van het Arbitragehof werd het verschil van inzicht tussen het Vlaams Gewest en de federale Belgische overheid op dit punt beëindigd. In maart 1999 is het verdrag ook door België geratificeerd, zodat de inwerkingtreding van het verdrag nu afhankelijk is van ratificatie van het Scheldereglement door Nederland.

De aan het woord zijnde leden informeren waarom het, na het verzoek vanuit de Tweede Kamer om het verdrag voor uitdrukkelijke goedkeuring voor te leggen, driekwart jaar heeft geduurd voordat het voorstel voor de goedkeuringswet aan de Kamer is aangeboden.

Met de indiening van de goedkeuringswet is gewacht totdat eind 1998 zekerheid werd verkregen dat België het verdrag zou gaan ratificeren. Vervolgens is nog overwogen of het Scheldereglement niet aangepast zou moeten worden aan inmiddels enige nieuwe – als gevolg van het tijdsverloop – opgekomen wensen, zoals de aanpassing van het verdrag aan de invoering van de Euro. Tenslotte nemen de opstelling en indiening van een wetsvoorstel in een periode waarin verkiezingen plaatsvinden en nieuwe bewindslieden aantreden om procedurele redenen enige tijd.

De leden van de RPF- en GPV-fractie informeren vervolgens in welke mate de veiligheid op de Schelde heeft geleden onder het ontbreken van het nieuwe Scheldereglement en of de inwerkingtreding van het nieuwe Scheldereglement tot aantoonbare verbeteringen zal leiden. Ook vragen zij aan welke concrete verbeteringen hierbij moet worden gedacht.

Voor de consequenties van het uitblijven van de ratificatie van het nieuwe Scheldereglement en de verbeteringen die het nieuwe verdrag met zich brengt, wordt in het algemeen verwezen naar de inleidende beschouwingen van deze nota naar aanleiding van het verslag. De belangrijkste veiligheidsconsequentie van het uitblijven van de ratificatie van het nieuwe Scheldereglement is dat niet strafrechtelijk kan worden opgetreden tegen kapiteins die – vaak onder druk van economische overwegingen – weigeren een loods te nemen.

De aan het woord zijnde leden vragen voorts naar een beschrijving van het regime in geval van calamiteiten. Zij vragen of het juist is dat de Minister van Binnenlandse Zaken het primaat heeft ten aanzien van rampenplannen en rampencoördinatie en verzoeken aan te geven hoe deze coördinatie – ook in internationaal opzicht – gestalte krijgt.

Ondergetekenden bevestigen dat het opstellen en uitvoeren van rampenplannen en de coördinatie bij het optreden bij rampen onder de verantwoordelijkheid van hun ambtgenoot van Binnenlandse Zaken ressorteert, maar wijzen er daarbij op dat de Wet rampen en zware ongevallen een gedetailleerde regeling bevat van de desbetreffende taken en bevoegdheden op gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau. De grensoverschrijdende coördinatie bij de bestrijding van rampen en ongevallen, is tussen Nederland en België geregeld in de op 14 november 1984 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake wederzijdse bijstandsverlening bij

het bestrijden van rampen en ongevallen (Trb. 155) en de op 5 februari 1990 te Baarle-Nassau tot stand gekomen eerste aanvullende overeenkomst ter uitvoering van deze overeenkomst (Trb. 1990, 42).

De leden van de fracties van RPF en GPV vragen vervolgens of nu onomstotelijk vaststaat dat de overeengekomen marktverdelingsregeling in overeenstemming is met het EG-recht.

Ondergetekenden kunnen hierop slechts antwoorden dat – onder verwijzing naar hetgeen hiervoor is gesteld – het onderhavige verdrag, met inbegrip van de daarin opgenomen verdelingsregeling, naar hun oordeel in overeenstemming is met het Europese recht. Een absolute garantie kan in dit opzicht uiteraard niet worden gegeven, aangezien in laatste instantie het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen – indien daartoe geroepen – op dit soort vragen beslist.

De aan het woord zijnde leden vragen of de conclusie gerechtvaardigd is dat tussen de verdragspartijen overeenstemming bestaat over de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen.

Indien deze vraag ziet op de kwestie van de introductie van marktwerking bij het beloodsen van Scheldevaarders, kan deze vraag bevestigend worden beantwoord, voor zover het betreft het Nederlandse aandeel daarin. Zoals bekend is introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen in het Vlaams Gewest – met inbegrip van het Vlaamse aandeel in de Scheldevaart – vooralsnog niet aan de orde.

Vervolgens informeren de leden van de fracties van RPF en GPV hoe hoofdstuk V van het Scheldereglement in dit licht moet worden gezien en vragen of artikel 24 niet (gedeeltelijk) is achterhaald op het moment dat gekozen wordt voor marktwerking. Zij verwijzen daarbij naar het commentaar van het Loodswezen en vragen of de ondergetekenden de opvatting delen dat de ont koppeling van de loodsgeldtarieven in het Scheldegebied een verdragswijziging vereist.

Zoals hiervoor is uiteengezet, staat de samenwerking tussen de Nederlandse en de Vlaamse loodsdienst zoals neergelegd in het Scheldereglement, op zichzelf los van de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen in Nederland. De samenwerking tussen beide loodsdiensten bij het loodsen van de Scheldevaart vereist een gemeenschappelijke vaststelling van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart (de scheepvaart naar en van Vlaamse havens). De ont koppeling van de loodsgeldtarieven die momenteel aan de orde is, heeft betrekking op de verdragsrechtelijke afspraak dat de loodsgeldtarieven op de Westerschelde niet hoger mogen zijn dan op de Maas. Deze koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor Antwerpen en die voor Rotterdam is niet geregeld in het (oude of het nieuwe) Scheldereglement, maar in het verdrag van 1863 tot afkoop van de Scheldetol. De afschaffing van deze koppeling vereist formeel een verdragswijziging.

De aan het woord zijnde leden vragen naar een reactie op de stelling van het Loodswezen dat het in één vaargebied naast elkaar bestaan van een vrij marktmodel (voor de scheepvaart op de Nederlandse havens) en de afgeschermd positie van de Scheldevaart (verdelingsregeling conform het Scheldereglement) mogelijkheden schept voor oneerlijke concurrentie en informeren of deze oneerlijke concurrentie een negatieve invloed zou kunnen hebben op het beoogde veiligheidsniveau.

Het in één vaargebied naast elkaar bestaan van een vrij marktmodel en een beschermd positie zou in beginsel inderdaad kunnen leiden tot

vormen van oneerlijke concurrentie. Het voorkómen van een dergelijke situatie is daarom ook mede onderwerp van de besprekingen met het Vlaams Gewest over de uitwerking van de afspraken van februari 1999. Daarbij wordt onder meer nagegaan hoe uitwerking en implementatie van de voornemens tot verzelfstandiging van de Vlaamse loodsdienst, en (vervolgens) de mogelijke invoering van marktwerking bij het beloodsen van de Scheldevaart, zo veel mogelijk in samenhang kunnen worden gebracht met de introductie van marktwerking voor beloodsing van de vaart op Nederlandse Scheldehavens. Daarbij wordt opgemerkt dat er in elk geval mogelijkheden bestaan om – althans voor de overgangperiode waarin voor de Scheldevaart geen marktwerking bestaat – de loodsdienst op de Nederlandse havens eventueel uit te sluiten voor partijen met een te grote marktmacht, zodat oneerlijke concurrentie kan worden voorkomen.

De leden van de RPF- en GPV-fractie vragen tenslotte of het mogelijk is de Kamer te informeren over de rapportage van de Vlaams/Nederlandse werkgroep, die spreekt over het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Westerschelde.

De betreffende werkgroep is één van de drie werkgroepen die door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart zijn ingesteld ter uitwerking van de op 18 februari 1999 door de eerste ondergetekende en minister Stevaert gemaakte beginsel-afspraken. Deze werkgroepen rapporteren in januari 2000 aan de Permanente Commissie, waarna de Permanente Commissie aan de beide ministers zal rapporteren. Het ligt in de rede dat de Kamer in het kader van de behandeling van het Beleidsvoornemen alsdan over de rapportage van de Permanente Commissie wordt geïnformeerd.

De leden van de SGP-fractie informeren allereerst of het geen aanbeveling verdient om de ratificatie van het Scheldereglement en de behandeling van het Beleidsvoornemen in samenhang te behandelen.

Ondergetekenden willen allereerst aangeven dat het uiteraard geheel aan het oordeel van de Kamer wordt overgelaten in hoeverre het wenselijk wordt geacht de onderhavige goedkeuringswet al dan niet gelijktijdig met het Beleidsvoornemen te behandelen, maar verwijzen in dit verband naar hetgeen hierboven – onder andere in de algemene inleidende opmerkingen – is gesteld. Het Scheldereglement en het Beleidsvoornemen vertonen onmiskenbaar een groot aantal raakvlakken, maar desalniettemin kunnen beiden naar het oordeel van ondergetekenden los van elkaar worden gezien en is het (veiligheids)belang bij een spoedige inwerkingtreding van het Scheldereglement dusdanig, dat zij de goedkeuring van het Scheldereglement bij voorkeur niet afhankelijk zouden willen doen zijn van de behandeling van het Beleidsvoornemen. Dit te meer waar de definitieve besluitvorming ten aanzien van het Beleidsvoornemen, respectievelijk de uitwerking daarvan in wetgeving, nog enige tijd in beslag zal nemen.

De leden van de SGP-fractie stellen vervolgens een aantal vragen naar de verhouding tussen de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen in Nederland en het Scheldereglement.

Zoals hierboven uiteengezet wordt momenteel in het overleg met Vlaanderen nagegaan hoe de uitwerking en implementatie van de voornemens tot verzelfstandiging van de Vlaamse loodsdienst, en (vervolgens) de mogelijke invoering van marktwerking bij het beloodsen van de Scheldevaart, zo goed mogelijk kan geschieden in samenhang met de introductie van marktwerking voor beloodsing van de scheepvaart op Nederlandse



Scheldehavens. Het streven naar samenhang zou kunnen leiden tot een tijdelijk andersoortig marktwerkingsregime voor de loodsdienst in het Scheldegebied. Voor wat betreft de verhouding tussen het herziene Scheldereglement en de plannen tot invoering van marktwerking in het loodswezen zij verwezen naar de algemene inleidende opmerkingen. Voor het overige wordt verwezen naar de hierboven opgenomen beantwoording van gelijksoortige vragen van de leden van de fracties van RPF en GPV.

De leden van de SGP-fractie vragen vervolgens of de voorgestelde marktwerking in Nederland verdedigbaar is, zonder daar verdelingsregelingen in het kader van de veiligheid op te leggen, zoals de verdelingsregeling die in het Scheldereglement is opgenomen.

Ondergetekenden antwoorden hierop dat ook bij introductie van marktwerking het – niet alleen in het Scheldegebied – mogelijk noodzakelijk zal zijn om vanuit veiligheidsoogpunt zekere ordeningsregelingen te hanteren, waarbij het overigens niet noodzakelijkerwijs behoeft te gaan om verdelingsregelingen. De noodzaak en aard van dergelijke regelingen wordt in de toekomst primair regionaal bepaald. De in het Scheldereglement gehanteerde verdelingsregeling komt voort uit de gezamenlijke, vooral uit veiligheidsoverwegingen voortkomende wens van Nederland en België om een zekere (regionale) ordening van het verrichten van loodsdiensten op de Schelde te handhaven. Deze regeling sluit aan bij de reeds jaren bestaande en naar tevredenheid werkende verdelingsregelingen zoals deze op meer operationeel niveau zijn vastgelegd.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe het nieuwe Scheldereglement in de praktijk van invloed zal kunnen zijn op het slepende dispuut over het gebruik, het beheer en het aanpassen van de Westerschelde. Zij vragen in hoeverre er momenteel door België en Nederland wordt gewerkt aan het oplossen van dit dispuut en informeren tenslotte hoe de oproep van de bestuurders van de Scheldehavens beoordeeld moet worden om de bestaande gemeenschappelijke organen en overleggenia te vervangen door een nieuw, supranationaal beheersorgaan, met directe deelname van de bestuurders van de Scheldehavens. Het herziene Scheldereglement is als zodanig niet van invloed op enig dispuut inzake gebruik, beheer en aanpassing van de Schelde. Wel biedt het een basis voor een verdere ontwikkeling naar een gemeenschappelijk Nederlands/Vlaams *nautisch* vaarwegbeheer, zoals dat ook onderdeel is van de op 18 februari 1999 door de eerste ondergetekende en minister Stevaert gemaakte beginselafspraken.

Een meer gemeenschappelijke benadering van (ook) het infrastructureel vaarwegbeheer van de Westerschelde is momenteel niet aan de orde. De opzet en ontwikkeling daarvan – al dan niet in de vorm van een nieuw supranationaal beheersorgaan – kent de nodige haken en ogen; het gaat immers om onderwerpen die beleidsmatig minder op zichzelf staan dan het nautisch beheer; bovendien maakt het infrastructureel beheer in Nederland deel uit van het waterhuishoudkundig beheer. De oproep van de bestuurders van de Scheldehavens – die voorzover ondergetekenden bekend is de regering (nog) niet officieel heeft bereikt – verdient dan ook de nodige kritische aandacht van zowel de Vlaamse als de Nederlandse regering.

Ondergetekenden achten het dan ook niet het juiste moment om hierover nu reeds een uitspraak te doen. Uiteraard zal de Kamer terzake worden geïnformeerd indien een meer concreet voorstel voorligt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. J. van Aartsen