

Vergaderjaar 2019–2020

35 248

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl)

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 november 2019

Met belangstelling heeft de regering kennisgenomen van de bevindingen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van het voorstel van wet houdende wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met de flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl) en zij dankt de commissie voor haar reactie.

De regering spreekt de hoop uit dat met onderstaande beantwoording de vragen en opmerkingen afdoende zijn beantwoord zodat de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende is voorbereid.

Inleiding

In reactie op de vraag van de leden van de SP-fractie wat de samenhang en het exacte verschil is tussen de hier voorgestelde loodsplicht nieuwe stijl en het momenteel voorgehangen ontwerp Loodsplichtbesluit 2021, wordt het volgende opgemerkt door de regering. Het nieuwe loodsplicht-regime wordt «Loodsplicht nieuwe stijl» genoemd en krijgt zijn werking via: het voorliggende wetsvoorstel, het concept-Loodsplichtbesluit 2021 en de concept-Loodsplichtregeling 2021.

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de SP-fractie wat de precieze noodzaak is voor het oprekken van de vrijstelling van de loodsplicht en welk probleem hiermee wordt opgelost merkt de regering het volgende op. Het huidige systeem van vrijstellingen en ontheffingen van de loodsplicht is in de loop der jaren te complex, ondoorzichtig en versnipperd geraakt. Daarnaast zitten er verschillen in de voorwaarden tussen de huidige vrijstellingen en ontheffingen die onlogisch en niet meer goed verklaarbaar zijn. Zo is het onwenselijk dat de huidige vrijstelling voor kapiteins van registerschepen alleen gebaseerd is op scheepskenmerken en er geen enkele eis gesteld wordt aan de kennis en kunde van de kapitein. Om de risico's rond de menselijke factor te minimaliseren, moeten er kwaliteitseisen gesteld worden aan de kapitein. In deze conceptregelgeving wordt het huidige systeem vervangen door

een PEC-structuur, waarbij een vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht gekoppeld is aan kennis en kunde van de kapitein. Deze eisen worden zwaarder naarmate het schip groter wordt. Overigens is er geen sprake van het oprekken van de vrijstelling van de loodsplicht. Bij de uitrol van de PEC-structuur streeft de regering naar meer uniformering tussen de havens voor zover dat mogelijk is.

In antwoord op de vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie of deze wijziging er in de praktijk toe kan leiden dat een kapitein van een kleiner schip minder ervaren is dan onder de huidige vergunningssystematiek, benadrukt de regering het volgende. In de voorgestelde regelgeving is voorzien in een betere borging van de kennis en kunde van een kapitein voordat deze een vrijstelling of ontheffing krijgt, én in landelijke uniformering en gelijkstelling van de eisen die gesteld worden aan een vrijstelling of ontheffing. Bij het omzetten van de huidige vrijstellingen en ontheffingen in de nieuwe PEC-structuur is zoveel mogelijk gekozen voor dezelfde frequentie-eis als op dit moment van toepassing is. In een aantal gevallen is sprake van een verzwaring van de eisen (zoals bij de PEC-kleine zeeschepen) en bij een beperkt aantal gevallen is sprake van een kleine verlichting (zoals in Rotterdam-Rijnmond, waar een kleine groep kapiteins een frequentie-eis van 12 krijgt in plaats van de huidige 18).

In reactie op de vraag van de ChristenUnie-fractie waar de stelling op gebaseerd is dat er geen negatieve gevolgen zouden zijn voor de verkeersveiligheid in de havens en de vraag van de GroenLinks-fractie of de regering kan garanderen dat de voorgestelde wijziging niet leidt tot een afname van de praktische veiligheid in de havens, wordt het volgende opgemerkt. Het doel van de conceptregelgeving is het beter borgen van de veiligheid door een loodsplichtvrijstelling of -ontheffing te koppelen aan bepaalde kennis en kunde van een kapitein of eerste stuurman. Om deze vrijstelling of ontheffing te behouden moet in de meeste gevallen aan een frequentie-eis voldaan worden, zodat de kapitein of eerste stuurman kennis houdt van het traject waarvoor hij of zij is vrijgesteld. Om te monitoren of met het nieuwe loodsplichtregime de veiligheid voldoende wordt geborgd, is voorzien in een jaarlijkse informatieplicht voor de bevoegde autoriteiten (havenmeesters) met relevante gegevens rond de nautische veiligheid. Deze gegevens zullen, samen met scheepsongevalscijfers, worden meegenomen in de evaluatie die binnen vijf jaar na inwerkingtreding zal plaatsvinden (artikel V van het wetsvoorstel).

Achtergronden van het huidige loodsplichtstelsel inclusief vrijstellingen en ontheffingen

In antwoord op de vraag van de CDA-fractie wat de positie is van de schepen van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), wordt aangegeven dat de schepen van de KNRM op basis van hun lengte onder de categorale vrijstelling van de loodsplicht vallen. Dat betekent dat deze schepen niet loodsplichtig zijn.

In reactie op de vraag van de leden van de CDA-fractie op welke wijze nieuwe categorieën van schepen van de loodsplicht kunnen worden vrijgesteld, antwoordt de regering dat een nieuw schip of nieuwe categorie van schepen op basis van de afmetingen (veelal lengte) in één van de in de concept-Loodsplichtregeling 2021 genoemde PEC-categorieën valt.

Aanleiding voor wijzigingen loodsplichtstelsel

De leden van de CDA-fractie vragen waarom het traject voorafgaande aan het wetsvoorstel zo lang geduurd heeft. Hiervoor zijn verschillende oorzaken te geven. Het gaat om complexe technische materie, waarbij eerst de praktijksituatie in de verschillende havens inzichtelijk gemaakt moest worden en vervolgens omgevormd moest worden naar een landelijk regime dat recht doet aan de situatie in de verschillende havens. Bij de ontwikkeling van een nieuw loodsplichtregime bleek dat de verschillende stakeholders vaak uiteenlopende en soms tegengestelde wensen hebben. Mede daarom kostte het enige tijd om een nieuw loodsplichtregime te ontwikkelen met voldoende draagvlak bij de verschillende stakeholders.

Introductie PEC-structuur

De leden van de PVV-fractie vragen aandacht voor het relatief lichte regime voor kapiteins die opgaan voor de PEC-kleine zeeschepen en wijzen er op dat er geen toetsing van relevante kennis en kunde plaatsvindt voor deze kapiteins omdat zij gebruik kunnen maken van de overgangstermijn van 10 jaar waarna zij alleen kennis van module 1 (verkeersreglement) en module 2 (taaleis) hoeven te hebben. De regering verwacht dat een beperkt aantal kapiteins gebruik kan maken van deze overgangsmaatregel, doordat alleen de kapiteins die binnen één jaar minimaal eenmaal in een bepaalde haven zijn geweest met het specifieke schip waar zij een tijdelijk PEC-kleine zeeschepen voor aanvragen, daarvan gebruik kunnen maken. In de nota van toelichting van het Loodsplichtbesluit 2021 (paragraaf 3.3.2. «gevolgen voor kapiteins/reders») is aangegeven dat deze groep kapiteins wordt geschat op 706 kapiteins (= 294 registerschepen x 2,4 kapitein per schip). De reden waarom bij een PEC-kleine zeeschepen geen eisen worden gesteld aan theoretische en praktische navigatie en communicatie en er geen instructiereizen en beoordelingsreizen hoeven te worden uitgevoerd is de volgende. Er is sprake van een verzwaring bij de PEC-kleine zeeschepen, omdat kapiteins aan module 1 (kennis vaarreglement) en module 2 (taaleis) moeten voldoen. Er is gekozen voor deze modules omdat deze het meest noodzakelijk zijn voor het varen op binnenwater en weefgebieden waar zeeschepen en binnenvaartschepen elkaar ontmoeten en met elkaar moeten kunnen communiceren. De verwachting is dat hiermee de risico's voldoende zijn afgedekt.

De leden van de PVV-fractie vragen voorts aandacht voor het PEC A dat voor kleine schepen op de Waddenzee verkregen kan worden, welke te lage opleidingseisen en frequentie-eisen zou bevatten. De leden van de D66-fractie stelt eveneens een aantal vragen over het PEC A. Daarbij wordt gevraagd op welke wijze de Waddenzee wordt beschermd als UNESCO-gebied bij het verstrekken van PEC's voor kleine zeeschepen. Ook wordt gevraagd door deze leden naar de relatie tussen de afmeting van zeeschepen en de veiligheid op het water in de eisen voor een PEC A en de rechtvaardiging daarvan, en of de regering de mening deelt dat een PEC A te beperkte eisen stelt aan kapiteins en deze PEC A dient te vervallen. Specifiek voor de Waddenzee wordt door de leden van de SGP-fractie gevraagd welke risico's er zijn bij het stellen van beperkte eisen voor een vrijstelling voor kapiteins van kleine schepen waarbij geen kennis over lokale communicatie, topografie en navigatie is vereist. In reactie op deze vragen geeft de regering aan dat het voorgestelde PEC-regime voor de Waddenzee overeenkomt met het huidige regime van ontheffingen en vrijstellingen van de loodsplicht. Het PEC A is aan te vragen voor kapiteins van relatief kleine schepen: tussen de 75 en 95 of 115 meter, al naar gelang het traject. Er is dus geen sprake van een

verlichting en ten aanzien van het «PEC-kleine zeeschepen», er is zelfs sprake van een kleine verzwaring. Omdat er geen aanwijzingen zijn dat het huidige loodsplichtregime niet afdoende is om de veiligheidsrisico's te borgen, is de regering van mening dat het PEC A voldoende eisen stelt aan de kapitein en dat dit PEC niet hoeft te vervallen. Er is ook geen reden om het huidige regime voor deze schepen op de Waddenzee te verzwaren. Bovendien past het stellen van geringe eisen in de PEC-structuur, waarbij de kleinste schepen categoriaal zijn vrijgesteld (zonder eisen) en de kapiteins van grotere schepen aan meer eisen moeten voldoen, onder meer omdat het manoeuvreren lastiger kan zijn en eventuele gevolgen bij een incident groter kunnen zijn. Indien in de komende jaren alsnog mocht blijken dat er nautische risico's zijn, kan het beleid aangepast worden.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen over kapiteins van kleine zeeschepen die aan minder opleidingseisen hoeven te voldoen om in aanmerking te komen voor een PEC. Op de vraag hoeveel kleine zeeschepen rondvaren in Nederland, is het antwoord dat het op dit moment om 311 schepen gaat die zijn geregistreerd in het Register loodsplicht kleine zeeschepen. De gevolgen van de PEC-kleine zeeschepen-structuur voor de veiligheid in de Nederlandse havens, kwetsbare natuurgebieden en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer, waar de leden naar vragen, worden positief ingeschat, omdat sprake is van een verzwaring. In tegenstelling tot de huidige situatie worden er eisen gesteld aan de kennis en kunde van kapiteins van kleine zeeschepen. De leden stellen terecht dat het PEC-kleine zeeschepen minder (opleidings)eisen bevat dan PEC's voor grotere zeeschepen, maar de eisen voor het PEC-kleine zeeschepen zijn zwaarder dan in de huidige situatie. Op dit moment is er een vrijstelling voor de kapiteins van de kleine zeeschepen die zijn geregistreerd in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, waarbij geen enkele eis wordt gesteld aan de kennis en kunde van de kapitein. De reden waarom er geen zwaardere eisen worden gesteld aan de kennis en kunde van de kapiteins die opgaan voor een PEC-kleine zeeschepen is dat de verwachting is dat deze verzwaring voldoende is om de risico's te minimaliseren en er geen argumenten zijn voor een verdere verzwaring van het regime voor deze schepen. Indien onverhoopt mocht blijken bij de evaluatie binnen vijf jaar na de inwerking-treding van deze regelgeving dat de huidige voorgestelde maatregelen te licht zijn, kan het regime nog verder verzaamd worden.

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie op welke termijn vergelijkbare afspraken gemaakt zullen worden met België en Duitsland, wordt het volgende opgemerkt. Met Duitsland hoeven geen nadere afspraken gemaakt te worden, omdat (overeenkomstig de eerder met Duitsland gemaakte afspraken) de conceptregelgeving van toepassing is in het Eemsgebied voor de schepen met een Nederlandse haven als bestemming. Met België moeten er nog wel afspraken gemaakt worden, omdat het loodsplichtregime voor alle schepen op de Westerschelde niet in Nederlandse regelgeving, maar in het Scheldereglement en de daarop gebaseerde verdragsrechtelijke wetgeving geregeld moet worden. Deze regelgeving wordt vastgesteld in de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, waar Nederlandse en Vlaamse ambtenaren deel van uitmaken. Op korte termijn zal deze Commissie gevraagd worden om de huidige regelgeving op het gebied van loodsplicht aan te passen. De regering zal pleiten voor een loodsplichtregime op de Westerschelde dat zoveel mogelijk aansluit bij het loodsplichtregime dat in de overige delen van Nederland geldt. Maar zoals gebruikelijk is bij een gezamenlijk beheer, is de uitkomst afhankelijk van de besluitvorming.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de regering bereid is om de taaleis zwaarder te laten wegen in het PEC. De regering merkt op dat alle

modules om een PEC te verkrijgen, even zwaar wegen. Aan alle modules, waaronder de taaleis, moet zijn voldaan.

Op de vraag van de leden van de GroenLinks-fractie of er havens zijn die in het geheel niet geschikt zijn voor een ontheffing voor een kapitein zonder lokale kennis wordt het volgende opgemerkt. Vanwege de verschillen tussen de havens is er maatwerk per haven en zijn er verschillen in de zwaarte van het loodsplichtregime per haven. Zo is het bijvoorbeeld alleen op een beperkt aantal noordelijke trajecten mogelijk om voor een groep kleinere schepen een PEC A aan te vragen, welke lichtere eisen heeft dan de andere PEC's.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de veiligheid op het Nederlandse deel van de vaarweg gegarandeerd wordt. Het Eemsgebied wordt gemeenschappelijk met Duitsland beheerd. Overeenkomstig de afspraken met Duitsland valt de loodsplicht voor kapiteins van schepen op de Eems die een Nederlandse haven als bestemming of afkomst hebben, onder het Nederlandse loodsplichtregelgeving. Dat is nu reeds het geval en dat blijft ook zo in de nieuwe regelgeving. Kapiteins van schepen in dit gebied met een Duitse haven als bestemming of herkomst, vallen onder de Duitse loodsplichtregelgeving. Er is dus geen sprake van een algehele vrijstelling van de loodsplicht voor schepen met een Duitse bestemming, deze schepen vallen onder het Duitse loodsplichtregime. Op deze wijze wordt de veiligheid gegarandeerd op de Eems.

In reactie op de vraag van de leden van de SP-fractie waarom met deze vrijstelling een verschil aangebracht wordt tussen het regime op de Eems en dat op de Westerschelde, wordt opgemerkt dat dit verschil het gevolg is van de hierboven genoemde van elkaar verschillende afspraken die met Duitsland respectievelijk België zijn gemaakt over het nautisch beheer.

In antwoord op de vragen van de leden van de SGP-fractie welke risico's de lage frequentie-eis voor de kleine zeeschepen met zich mee kan brengen en in hoeverre de regering onderzoek heeft gedaan naar de genoemde risico's en waar de veronderstelling op gebaseerd is dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft, merkt de regering het volgende op. Voor de zeeschepen tot 115 meter lengte zijn er verschillende regimes. De kleinste zeeschepen zijn categoriaal vrijgesteld van de loodsplicht, waarbij de afmetingen van het schip per haven (kunnen) verschillen. Zo is deze grens voor de Amsterdamse en Rotterdamse haven (zowel in het huidige regime als in het voorgestelde regime) gesteld op ten hoogste 75 meter lengte. Schepen tussen de 75 en 115 meter lengte die voldoen aan de gestelde eisen voor binnen/buitenschepen, kunnen een PEC-kleine zeeschepen aanvragen en daarmee vrijgesteld zijn van de loodsplicht waarbij geen frequentie-eis geldt. Specifiek in zeehavenregio Noord is een beperkt aantal trajecten waarbij kapiteins van bepaalde schepen een PEC A kunnen aanvragen waarbij een beperkte frequentie-eis geldt. Het gaat hier veelal om schepen met een lengte tussen de 75 en 95 meter en een bepaalde maximale diepte en breedte (voor enkele trajecten is deze grens op 115 meter gelegd). Voor de kapiteins van deze schepen is aangesloten bij de al bestaande frequentie-eis. Deze eis is strenger dan het regime voor kapiteins van categoriaal vrijgestelde schepen op lengte én de houders van een PEC-kleine zeeschepen waarvoor kapiteins geen frequentie-eis hebben. Bij de uitrol van de PEC-structuur is zoveel mogelijk aangesloten bij de al bestaande eisen, waarbij de eisen voor de kapiteins van de PEC-kleine schepen (licht) is verzwakt. Er is geen onderzoek gedaan naar de (hoogte van) de frequentie-eis en de beperking van risico's, maar het is ook in andere landen gebruikelijk dat er een frequentie-eis gesteld wordt zodat de kapitein ervaring houdt met het varen op een bepaald traject. Alleen voor kapiteins van de kleinere

schepen die categoriaal zijn vrijgesteld en de zeeschepen die in aanmerking komen voor een PEC-kleine zeeschepen, geldt geen frequentie-eis. Op basis van de huidige ongevals cijfers is er geen aanleiding om dit aan te passen.

De leden van de fracties van de SGP, D66 en PVV wijzen op het risico dat er pseudoloodsdiensten kunnen ontstaan omdat een kapitein voor meerdere trajecten in één zeehavengebied een PEC kan hebben welke voor maximaal vier schepen per traject kan gelden, wat neerkomt op de mogelijkheid van vele combinaties. De leden van de PVV-fractie geven daarbij aan dat het hier om een wijziging gaat ten opzichte van eerdere consultatieversies welke nooit beoogd is in het voorafgaande beleids-traject. De leden van de D66-fractie vragen verder of het klopt dat PEC-houders zich kunnen verhuren aan derden om op andere zeeschepen te varen dan waarop de PEC-houder normaliter kapitein is. Ook wordt door deze leden gevraagd of gecontroleerd wordt of de bevoegde autoriteiten voldoende middelen hebben om de grenzen te stellen aan ongewenste concurrentie van PEC-houders met loodsen. De leden van de SGP-fractie vragen daarbij of de regering daarbij bereid is nadere beperkingen in te voeren. De regering is van mening dat het risico op pseudoloodsdiensten zeer gering is. In theorie kan een kapitein inderdaad zijn PEC halen voor veel verschillende trajecten met veel verschillende schepen, maar er zitten voldoende mechanismen in het systeem die voorkomen dat een kapitein zijn diensten aan gaat bieden als (pseudo-)loods. In de eerste plaats zal een kapitein voor alle trajecten waarvoor hij een PEC heeft, elk jaar de benodigde frequentie-eis moeten halen om het PEC voor dat traject te behouden. Dat betekent dat een kapitein met veel PEC-trajecten ook veel frequentie-eisen moet halen. Daarnaast moet de kapitein op grond van artikel 9, tweede lid, onder a, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021, in dienst zijn bij de reder van het schip óf minimaal 24 uur aangemonsterd zijn op het betreffende schip en in de voorafgaande haven al zijn aangemonsterd, dan wel tot de volgende haven aangemonsterd blijven. Hoewel de regering weinig risico ziet op pseudoloodsdiensten uitgevoerd door PEC-houders, is wel geconstateerd dat al vroeg in het beleidstraject werd uitgegaan van een vrijstelling van ten hoogste vier schepen per zeehavengebied, terwijl dit in de laatste versie van het concept-Loodsplichtbesluit 2021 is gewijzigd naar vier schepen per traject. Dit betreft een aanzienlijke verruiming en is niet geheel in lijn met wat hierover is gecommuniceerd met stakeholders. Gezien de breed gedragen wens van de Kamer ben ik bereid dit punt aan te passen in het concept-Loodsplichtbesluit 2021, en daarbij aan te sluiten bij de huidige praktijk. De verwachting is dat kapiteins in de praktijk niet meer dan acht combinaties (PEC's) van een specifiek traject en een specifiek schip vrijgesteld zullen hebben zodat dit aantal in de regelgeving zal worden opgenomen als gebiedsafhankelijk getal.

Uitvoering en handhaving

In reactie op de vraag van de leden van de fracties van de PVV en D66 dat onduidelijk is of de mate waarin de frequentie-eisen binnen de PEC-categorieën worden nageleefd ook wordt gerapporteerd, wordt het volgende opgemerkt. Op grond van artikel 12, derde lid, onderdeel e, onder 3 en 4, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021 houdt iedere bevoegde autoriteit (havenmeester) bij hoe vaak een PEC is ingetrokken, waarbij ook de reden van intrekking, zoals het niet voldoen aan de frequentie-eis, wordt geregistreerd. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt jaarlijks over deze gegevens door de verschillende bevoegde autoriteiten geïnformeerd.

In antwoord op de vraag van de leden van de fracties van D66, ChristenUnie, en SGP over de wijze waarop handhaving van de frequentie-eis plaatsvindt en de vraag van de leden van de SGP-fractie op welke wijze de frequentie wordt geregistreerd, merkt de regering het volgende op. De bevoegde autoriteiten houden bij welke schepen hun haven bezoeken. Daarnaast heeft de kapitein een monsterboekje, waarin al zijn of haar reizen worden bijgehouden. In artikel 10, vierde lid, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021 wordt de houder van een PEC verplicht om jaarlijks aan te geven welke reizen hij of zij heeft gemaakt, zodat de bevoegde autoriteit kan beoordelen of de PEC-houder aan de frequentie-eis heeft voldaan. Vanzelfsprekend raadpleegt deze autoriteit daarbij ook de eigen administratie om te controleren of de ingediende gegevens juist zijn.

De leden van de fracties van PVV en D66 geven aan dat onduidelijkheid blijft over de wijze waarop omgegaan wordt met kapiteins die een aantal jaren niet aan de frequentie-eis hebben voldaan. In antwoord daarop verwijst de regering naar de artikelsgewijze toelichting op artikel 4, vierde lid, van de concept-Loodsplichtregeling 2021, waarin is aangegeven dat het niet de bedoeling is dat een kapitein jaren achter elkaar van deze mogelijkheid gebruik kan maken. Een aanvraag van een PEC-houder kan in dat geval dus afgewezen worden door het bevoegd gezag. Daarbij wordt erop gewezen dat de bevoegde autoriteit verantwoordelijk is voor veilig en vlot scheepvaartverkeer en daarom ook prudent met deze uitzonderingsmogelijkheid om zal gaan. Ook dit punt zal meegenomen worden bij de evaluatie die binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze regelgeving zal plaatsvinden.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering de mening deelt dat een duidelijk handhavingskader een randvoorwaarde is voor het uitgeven van ontheffingen van een loods. De regering is inderdaad van mening dat een doelmatige handhaving een belangrijke randvoorwaarde is voor de uitgifte van ontheffingen van een loodsplicht.

In reactie op de vraag van de leden van de CDA-fractie of de regering bij de verdere flexibilisering van de loodsplicht rekening heeft gehouden met de belangrijke rol van de loodsen bij het bestrijden van de invoer van drugs in de Rotterdamse haven, wordt opgemerkt dat de loodsen inderdaad een rol kunnen vervullen bij de signalering van eventuele onregelmatigheden en verdachte zaken als zij aan boord van een schip zijn. Echter, de loods is primair aan boord van het schip om de kapitein te adviseren bij het veilig en vlot de haven in of uit manoeuvreren. Het signaleren en doorgeven van eventuele verdachte zaken is voor de loods een bijzaak. Overigens is het niet de verwachting dat er dusdanig grote wijzigingen worden voorgesteld met deze concept regelgeving dat daardoor meer blinde vlekken in de haven ontstaan.

De leden van de CDA-fractie vragen of er genoeg loodsen zijn en vragen inzicht per haven in de vraag naar loodsen, de beschikbare aanwezigheid van loodsen en wat het effect is van deze wetswijziging daarop is. In het jaarverslag van de loodsen (www.loodswezen.nl) is aangegeven dat er in 2018 per regio de volgende hoeveelheid loodsreizen zijn uitgevoerd: regio Noord 3.883; regio Amsterdam-IJmond 14.041; regio Rotterdam-Rijnmond 57.988 en in regio Scheldemonden 20.989. Er zijn genoeg loodsen om deze reizen uit te voeren. Het gemiddeld aantal registerloodsen per haven (in fte, afgerond) is als volgt (zie voornoemd jaarverslag): regio Noord 18; regio Amsterdam-IJmond 61, regio Rotterdam-Rijnmond 204, regio Scheldemonden 154. Het effect van deze wetswijziging, het concept-Loodsplichtbesluit 2021 en de concept-Loodsplichtregeling 2021 op het aantal loodsreizen is nader omschreven in de toelichting van het

Loodspllichtbesluit 2021 (paragraaf 3.3.3 «gevolgen voor loodsen»). Wat betreft het effect voor het aantal loodsen merkt de regering op dat er jaarlijks prognoses worden gemaakt over het aantal loodsreizen en bij het aannamebeleid van nieuwe loodsen daar ook rekening mee gehouden wordt. Dat betekent dat indien er minder loodsreizen zullen zijn, er ook minder nieuwe loodsen opgeleid zullen worden.

In antwoord op de vraag van de leden van de GroenLinks-fractie hoe de handhaving van de verschillende eisen zal plaatsvinden wordt het volgende opgemerkt. Bij het aanvragen van een PEC zal de aanvrager moeten aantonen of hij of zij bevoegd is op te treden als kapitein, dan wel eerste stuurman. Ook moet aangetoond worden dat de aanvrager de relevante modules met goed gevolg heeft afgelegd. Het toezicht op het gebruik van een PEC is als volgt. Elke geplande reis wordt doorgegeven aan de bevoegde autoriteit, waarbij (indien de kapitein gebruik wenst te maken van zijn of haar vrijstelling) ook de gegevens van de PEC-houder doorgegeven worden. Dit is bepaald in artikel 10, eerste lid, van het concept-Loodspllichtbesluit 2021. De bevoegde autoriteit gaat dan op basis van deze gegevens na of de PEC-houder voor deze specifieke reis is vrijgesteld van de loodsplicht. Ook is bepaald in het tweede lid van laatstgenoemd artikel dat de houder diens PEC bij zich heeft, waarbij de bevoegde autoriteit steekproefsgewijs tijdens varende controles controleert of de PEC-houder daadwerkelijk op de brug staat. Voor de handhaving van de frequentie-eis wordt naar korthedshalve verwezen naar het hierboven opgenomen antwoord op de vraag hierover van de leden van de fracties van D66, ChristenUnie, en SGP.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het, los van de evaluatie binnen vijf jaar, mogelijk is om jaarlijks in een brief aan te geven of er sprake is van noemenswaardige incidenten of handhavingsproblemen en vragen tevens of de handhaving apart zal worden geëvalueerd. De regering wijst erop dat de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd wordt over het aantal scheepsongevallen die in het voorafgaande jaar hebben plaatsgevonden. Naar de mening van de regering voegt een uitbreiding met het aangeven van noemenswaardige incidenten of handhavingsproblemen weinig toe, mede omdat het de vraag is wat onder noemenswaardige incidenten en handhavingsproblemen wordt verstaan. De evaluatie van de handhaving zal meegenomen worden bij de evaluatie van de wet (op grond van artikel V van het wetsvoorstel).

Overige opmerkingen met betrekking tot de loodsplichtwetgeving

De leden van de PVV-fractie vragen of er bij het loodsplichtregime voor werkschepen uniformering kan komen in een algemene maatregel van bestuur, andere lagere regelgeving of op zijn minst op elkaar afgestemde beleidsregels. De regering antwoordt dat het maatwerk voor werkschepen inderdaad tot regionale verschillen kan leiden. Deze verschillen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en om die reden zijn de bevoegde autoriteiten (havenmeesters) gevraagd om hun regionale beleid op dit punt onderling af te stemmen en zoveel mogelijk uniform te maken. Ook de havenmeesters zien hier het nut en de noodzaak van in. Het vertrouwen is er dat er onderling afgestemd beleid zal komen.

De leden van de PVV-fractie geven aan dat zij voorafgaand aan een experiment, een (risico)analyse en onderbouwing wensen in een experimenteerplan dat geconsulteerd wordt bij alle betrokken stakeholders. Daarin zou een expliciete verwijzing moeten worden opgenomen naar de in acht te nemen belangen (vlot en veilig scheepvaartverkeer), zoals dat in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet is verwoord. In

reactie op deze vraag geeft de regering aan dat voorafgaande aan de uitvoering van een experiment inderdaad alle risico's in kaart moeten worden gebracht. Het experiment moet in nauw overleg met de nautische dienstverleners (zoals de loodsen) en de betreffende havenmeester worden uitgevoerd. Uit de systematiek van de Scheepvaartverkeerswet volgt al dat een experiment (gebaseerd op artikel 11, eerste lid, onder c, van het wetsvoorstel) alleen mag worden uitgevoerd indien dat in lijn is met de belangen die in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet zijn genoemd.

De leden van de PVV-fractie stellen voor om het tijdelijke en bijzondere PEC-kleine zeeschepen te behouden en te zorgen voor eenduidige landelijke regelgeving in alle gebieden, inclusief de zeehavenregio Scheldemonden. In antwoord op deze vraag geeft de regering aan dat ook zij streeft naar zo veel mogelijk eenduidige regelgeving en in de hierboven genoemde Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart zal pleiten voor het zoveel mogelijk aansluiten bij de Nederlandse regelgeving.

De leden van de PVV-fractie stellen voor om heldere eisen te formuleren ten aanzien van de papieren waarover een kapitein/eerste stuurman moet beschikken. De regering is van mening dat er inderdaad heldere eisen moeten komen. Om die reden zal het bevoegd gezag (overeenkomstig artikel 12, derde lid, onder c, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021) eindtermen vaststellen van de PEC-modules. Deze moeten vastgesteld zijn op het moment waarop deze regelgeving in werking treedt.

De leden van de PVV-fractie en de CDA-fractie vragen aandacht voor de feederschepen. De PVV-fractie geeft aan dat deze regelgeving voor feederschepen (met een lengte van 169,5 meter) vervelend uitpakt in Rotterdam. Deze schepen vallen net buiten PEC C, welke open staat voor schepen tot 160 meter lengte. De CDA-fractie verneemt graag waarom deze schepen in de zwaarste categorie vallen. De regering antwoordt dat de bevoegde autoriteit die kennis heeft van de lokale situatie, de havenmeester van Rotterdam, adviseert deze grens op 160 meter te stellen. Hierbij wordt aangesloten bij de huidige situatie waarin feederschepen tussen de 160 en 170 meter ook aan de frequentie-eis van 18 calls moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een vrijstelling van de loodsplicht. Overeenkomstig de uitgangspunten van het nieuwe loodsplichtregime is zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige situatie.

In reactie op de vraag van de leden van de PVV-fractie om een artikel in de regelgeving dat verplicht tot het bespreken van incidenten en bijhouden van statistieken waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen beloodste en onbeloodste schepen, verwijst de regering naar artikel 12, derde lid, onder e, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021. Daar is onder meer aangegeven dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks geïnformeerd wordt door de bevoegde autoriteiten over het aantal en soort incidenten waarbij zeeschepen betrokken zijn, waarbij ook wordt aangegeven of PEC-houders of registerloodsen betrokken zijn. Deze gegevens en andere zaken rond de loodsplicht en nautische veiligheid zullen besproken worden tussen de bevoegde autoriteiten en belanghebbenden, wat is geregeld in artikel 12, derde lid, onder f, van het concept-Loodsplichtbesluit 2021.

De leden van de PVV-fractie geven aan dat het voor de zeevisserij belangrijk is dat de huidige regeling in Scheveningen voor de visserij-schepen als basis wordt gebruikt voor de experimenteerruimte voor de visserij-schepen die IJmuiden aandoen. De regering deelt deze mening. Om die reden is in de artikelsgewijze toelichting op artikel 48 van de

concept- Loodsplichtregeling 2021 aangegeven dat er op dit punt afstemming zal zijn tussen de haven van IJmuiden en Scheveningen, waarbij zoveel mogelijk gelijk opgetrokken wordt bij de invulling van dit experiment en daarbij gewerkt kan worden met dezelfde criteria en voorwaarden.

In reactie op de vragen van de leden van de CDA-fractie en de ChristenUnie-fractie inzake de aanpassing van de loodsplichtregelgeving voor de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba, wordt het volgende opgemerkt. Er zal een apart traject gestart worden voor modernisering van de Loodsenwet 2001 BES waar nodig met aanpassing van andere scheepvaartregelgeving die van toepassing is op de BES. Op dit moment is nog niet in te schatten hoe omvangrijk deze taak zal zijn en wanneer dit zal zijn afgerond.

De veronderstelling van de leden van de ChristenUnie-fractie dat er geen constitutionele aspecten in het geding zijn en er geen raakvlakken zijn met EU-regelgeving, wordt bevestigd door de regering.

Gevolgen (inclusief financiële gevolgen)

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie of er sprake is (en blijft) van differentiatie in tarieven wordt opgemerkt dat de conceptregelgeving daarvoor geen gevolgen heeft.

Internetconsultatie

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie waarom de verplichting voor de kapiteins of de eerste stuurman is opgenomen om in het Eemsgebied passief de Duitse taal te beheersen, wordt aangegeven dat het nautisch beheer op de Eems samen met Duitsland wordt uitgevoerd en dat Duits de voertaal is voor de Duitse VTS-post die schepen begeleidt op de Eems. Gezien het feit dat dit verzoek ook door de betrokken bevoegde autoriteit wordt ondersteund en gezien het belang van een goede communicatie en het feit dat ook de andere zeehavenregio's specifieke taaleisen hebben, is deze verplichting opgenomen in de regelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga