

Hirsch Ballin

door het bericht dat de periode van vijf jaar door meer jaren zou worden gevolgd. Daarmee rekening houdend zeg ik graag toe dat ik zal bevorderen dat het wetsvoorstel wordt "genovelleerd", om dat woord maar eens te gebruiken. Bij een eerdere gelegenheid heb ik gezegd dat de Kamer moeilijk een novelle van mij kan verwachten als ik niet overtuigd ben. De Kamer kan zich dan ook wel voorstellen welke graad van overtuigingskracht vanmiddag door haar leden is ontwikkeld. Ik zeg een dergelijke novelle graag toe, uiteraard met inachtneming van de daarvoor geldende constitutionele procedures. Wij denken eraan om in de aanpassingswet van de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht een bepaling op te nemen die de werking van deze regeling voor de handhaving ter zake van parkeerovertradingen en andere lichte verkeersovertradingen op termijn stelt. Dan blijven wij thematisch in de buurt van waar het om gaat.

Wij verwachten dat een en ander in vijf jaar geregeld kan zijn. Daar zijn twee dingen voor nodig: de integratie van het Muldersysteem en het kunnen werken met de bestuurlijke strafbeschikking van het Openbaar Ministerie. De termijn van vijf jaar niet is gedacht als iets waar wij om te beginnen maar eens aan gaan denken, in de trant van: wij gaan uit van 2008 tot 2013, maar houd er rekening mee dat het later wordt. Om dat duidelijk te maken, verbind ik er graag het voornemen aan om, indien mogelijk, de termijn te bekorten en invoering eerder te doen plaatsvinden dan over vijf jaar. Ik kan mij voorstellen dat in de desbetreffende bepaling wordt opgenomen dat de termijn van vijf jaar een uiterste termijn is en dat bij Koninklijk Besluit een eerdere datum kan worden bepaald waarop de overgang wordt gemaakt. Daarmee brengen wij tot uitdrukking dat het streven erop is gericht om het moment dichtbij te brengen, waarvoor door uw Kamer zo duidelijk is gepleit. Dat zal ook uit de toelichting bij deze bepaling blijken.

Dat is wat ik in tweede termijn wilde opmerken.

De voorzitter: Ik dank de bewindslieden voor hun reactie in tweede termijn. Ik stel voor, de beraadslaging te sluiten en te komen tot afhandeling van beide wetsvoorstellen.

Het woord is aan de heer Kox.

De heer Kox (SP): Voorzitter. Na de laatste toezegging van de minister denk ik dat het wijs is, eerst af te wachten wat wij van de minister krijgen op dit gebied, vooraleer wij hierover gaan stemmen. Ik zou de beraadslaging niet willen afronden, maar schorsen, totdat wij meer duidelijkheid hebben. Dat geldt te meer omdat de minister zegt dat er eigenlijk een horizonbepaling in het wetsvoorstel komt, en dat hij een en ander misschien nog wel verder naar voren trekt. Dat maakt nogal wat uit.

De voorzitter: Dat voorstel moet ik aan de Kamer voorleggen, want zoals u weet kan ik eigenstandig vrij weinig in dezen.

Het woord is aan de heer Van de Beeten.

De heer Van de Beeten (CDA): De toezegging van de minister is glashelder, dus ik denk niet dat wij behoefte hebben aan een brief of aan een nadere toelichting van zijn kant. Ik heb uiteraard wel behoefte aan beraad binnen mijn fractie daarover, omdat dit een novum is,

dat overigens wel toelaatbaar is en door de CDA-fractie in elk geval overwogen zal moeten worden. Om die reden had ik informeel al aangekondigd dat wij stemming zullen aanvragen, en dat doe ik dan ook bij dezen, zodat wij volgende week wel tot afhandeling kunnen overgaan.

De heer Rehwinkel (PvdA): Wij hebben er geen behoefte aan, het wetsvoorstel aan te houden. De minister heeft een heldere toezegging gedaan, waarom wij hadden gevraagd. Wat mijn fractie betreft, kan er volgende week worden gestemd.

Mevrouw Broekers-Knol (VVD): Wij hebben het over twee wetsvoorstellen. De minister heeft een novelle toegezegd voor het wetsvoorstel met nummer 30098. Over het wetsvoorstel met nummer 30101 zou gestemd kunnen worden. In de paar jaar dat ik in deze Kamer functioneer heb ik de ervaring opgedaan dat een wetsvoorstel waarvoor een novelle wordt aangekondigd, wordt aangehouden tot de novelle aangeboden is en wij de gewijzigde tekst hebben. Dan kunnen wij het wetsvoorstel als geheel aannemen. Volgende week stemmen over wetsvoorstel 30098, onder de toezegging van de minister dat er een novelle komt, zou werkelijk een novum zijn.

De heer Van de Beeten (CDA): Dat was ook niet de strekking van mijn opmerking. Als de conclusie is dat er een novelle moet komen, wordt het wetsvoorstel aangehouden totdat de novelle er is. Als de conclusie is dat de novelle niet genoegzaam is, kan een en ander volgende week worden afgehandeld.

De voorzitter: Een meerderheid van de Kamer wenst de behandeling van het wetsvoorstel 30098 op te schorten tot in elk geval volgende week, zodat er beraad kan plaatsvinden in de successievelijke fracties. Het is dan alsnog mogelijk om eventueel dezelfde dag tot afhandeling en tot stemming te komen.

Ik stel vast dat de Kamer voor het andere wetsvoorstel, inzake de bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte, nummer 30101, dezelfde procedure wenst te volgen.

Ik stel voor, dienovereenkomstig te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.20 tot 17.35 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de invoering van markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen en een herziening van de loodsgeldtariefstructuur (Wet markttoezicht registerloodsen) (30913).**

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter: Het woord is aan de heer Hofstra, die zijn maidenspeech zal houden. Interrupties zijn derhalve niet

Voorzitter

toegestaan, hoezeer de heer Hofstra dat misschien ook betreurt.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. U kent net als ik het motto "geen debat zonder interruptie", dus ik had u juist willen verzoeken om de collega's vrijstelling te verlenen van het verbod op interrumpieren.

De **voorzitter**: Bij dezen, mijnheer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Dank u wel.

Het loodsensdossier sleept al jaren. Opvallend is dat dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer heel snel is afgedaan, in het interbellum tussen Balkenende-N en Balkenende-N+1. Er is aan de andere kant zelfs geen amendement of motie aangenomen.

1988 was een belangrijk jaar voor de loodsen. Toen zijn zij verzelfstandigd of, zoals sommigen zeggen, geprivatiseerd. Het is heel opvallend dat in alle stukken die nu voorliggen, in heel veel verschillende toonaarden vaak over die maatregel van toen wordt gesproken, of het nu het ene was of het andere. Ik heb besloten eens op de website van het loodswezen te gaan kijken. Daarop staat dat de organisatie in 1988 "buitenambtelijk is verzelfstandigd". Ik vond dat wel een mooie term, maar ik denk dat "privatisering" er toch het dichtst bij in de buurt komt. Het zijn ook private ondernemers en er zit nog een PBO-constructie achter, waar je ook nog heel veel over zou kunnen zeggen. Zij hebben in ieder geval een dubbel monopolie: kapiteins zijn verplicht om een loods te nemen én moeten ze uit die groep halen. Een monopolie, privaats, is naar mijn smaak het ergste wat er is. De kosten zijn hoog, dus is de efficiency laag, zijn er luxe wensen, luxe arbeidsvoorwaarden en is er over het algemeen te weinig uitdaging. Ook valt op dat eigenlijk iedereen zegt: wij weten niet hoe het financieel zit bij de loodsen. Iedereen die de sector kent en daarin actief is, zegt: de enigen die het weten, zijn de loodsen zelf. Dat is toch een beetje een ongezonde situatie. Blijkbaar is er dus ook geen goed intern toezicht. Dat stel ik maar vast. Het zou wel verstandig zijn als er intern op allerlei dingen werd gelet.

Dat aanpakken zin heeft, blijkt uit de verruiming in 1995. Toen is er een kleine versoepeling opgetreden in de plicht om loodsen aan boord te nemen. Op de vaarten waarop dat kon, deed de kapitein het zelf, mits hij de goede papieren had. Daarop hebben de loodsen binnen de kortste keren gezegd: wij doen het goedkoper. Toen kwam de zogenaamde frequentiekorting. Daar blijkt dus uit dat er toch wel meer aan doelmatigheid kan worden gedaan als je de zaak maar een beetje prikkelt.

De VVD-fractie vindt een goed financieel toezicht zeker nodig, eigenlijk hard nodig. Ik sprak over 1988. Dat is al bijna twintig jaar geleden. Het voorstel van de regering om de Nederlandse Mededingingsautoriteit daar een duidelijke rol in te laten spelen, lijkt mijn fractie op zichzelf goed. Zij kan de kern van het wetsvoorstel op dit punt dus ook steunen. Er zijn alleen een paar onderdelen die haar steken als een visgraat in de keel. Dat is zo'n onprettig gevoel dat ik, nee, mijn fractie daar vanavond nog vanaf wil worden geholpen. Ik hoop dat de minister dit kan doen. Ik noem twee belangrijke punten. Het eerste is het pensioen vanaf 55-jarige leeftijd. Het tweede is het voornemen of eigenlijk al uitgezet beleid van de

regering om tot 2019 – niet iedereen hier zal dat meemaken, ik zelf inclusief – niets te wijzigen.

Ik zou willen zeggen dat het middeleeuws is dat de pensioensgerechtigde leeftijd in deze sector 55 jaar is. Misschien is het beter om te zeggen dat deze pensioenregeling prehistorisch is. Ik las een paar dagen geleden in de krant dat een commissaris der Koningin voornemens is, tot zijn zeventigste door te werken. Het kan toch niet allebei waar zijn dat een loods, die ook bestuurlijk werk doet, althans, dat hoop ik, want dat is wel de bedoeling, op 55-jarige leeftijd met pensioen gaat en een commissaris der Koningin zegt dat hij blij is dat hij tot zijn zeventigste door kan. Ik wil dan ook de indringende vraag aan de minister stellen hoe het nu mogelijk is dat er in 1988 zulke kromme afspraken zijn gemaakt, dat de regering nu zegt: wij kunnen daar niets meer aan doen, terwijl in elke sector een pensioensgerechtigde leeftijd van 55 jaar niet meer van deze tijd is. Mijn fractie vindt dit een heel zwaarwegend onderdeel, want de leeftijd van 55 jaar wordt op het bordje gelegd van de klanten van het loodswezen. Zij moeten het gaan betalen. Let wel: als iemand zelf op zijn vijfenvijftigste met pensioen wil en hij dat zelf betaalt, heb ik daar geen probleem mee, maar dit is volgens mijn fractie een heel groot probleem, eigenlijk een onacceptabel probleem in 2007.

Het tweede hoofdpunt voor de VVD-fractie is de lange termijn, dus dat wij tot 2019 op onze handen blijven zitten als het gaat om de organisatie van het loodswezen in ons land. Er was een evaluatie voorzien voor 2011. Dat vindt mijn fractie op zichzelf verstandig. Nog verstandiger is dat de Tweede Kamer bij de minister heeft kunnen afdwingen dat er al in 2009 een eerste, zij het wat globale evaluatie komt, maar dat er vooral wordt gekeken naar de kwestie van de 55-jarige leeftijd en de kwestie van de inkomensontwikkelingen. Mijn fractie ziet, net als op allerlei andere deelreinen van verkeer en vervoer, allerlei technische ontwikkelingen: de TomTom is de laatste jaren in de auto geïntroduceerd; schepen hebben al heel lang een soort TomTom. Die is ietsje ingewikkelder dan het kastje dat wij in de auto hebben. Bij schepen zijn de ontwikkelingen in ieder geval ook geweldig. De regering zegt in haar stukken dat de schepen enerzijds groter worden – dit blijkt uit de statistieken – en specialistischer, anderzijds dat het beloodsen dankzij de technische ontwikkelingen veel simpeler kan worden opgezet, waardoor bijvoorbeeld kan worden gesteld dat een schip, korter dan 130 meter, geen loods meer nodig heeft. Dat is nu niet het geval, maar technisch kan het volgens mijn fractie op een vrij verantwoorde manier. Dan is nog heel eigenaardig dat er vanaf de kant wordt beloofd als het heel hard waait en het voor een loods lastig is om aan boord van een schip te komen. Als dat kan, kun je het bij minder wind ook wel vanaf de kant doen, lijkt mij. Met andere woorden: er bestaan allerlei technische mogelijkheden waardoor de doelmatigheid van deze sector sterk kan worden vergroot.

Nadat het huidige systeem wordt veranderd, komt natuurlijk de principiële discussie of de sector echt moet worden geprivatiseerd of dat die terug moet naar de overheid, waar die vroeger vandaan is gekomen, of dat er een mengvorm moet komen. De minister zegt: ik weet het allemaal niet vanwege de technische ontwikkelingen in de scheepvaart en omdat ik het niet weet, heb ik geen visie. Ik doe hem misschien een beetje onrecht. Hij zegt:

Hofstra

omdat ik het niet weet, kan ik geen visie ontwikkelen. Mijn fractie draait dat graag om. Juist als er allerlei ontwikkelingen zijn die invloed op het probleem hebben, maar je het niet precies weet, moet je een visie ontwikkelen. Van mijn fractie moet er een visie komen op hoe er na dit traject van min of meer geprivatiseerde loodsen met een controle van de NMa een wat definitievere situatie kan worden geschapen. Dit is een hard punt voor mijn fractie. Juist nu moet er visie worden ontwikkeld en moeten er maatregelen worden voorgesteld. Die liggen inderdaad bij andere wetten dan deze wet, bijvoorbeeld de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet en misschien nog wel een paar andere wetten. Wij denken dat dit ver voor 2019 mogelijk moet zijn. Dat zal ook wel moeten, want als je in 2019 in een keer wilt veranderen, moet je het allemaal voorbereiden.

Ik wil nadrukkelijk zeggen dat de VVD-fractie er nu niet op aandringt dat er wordt geprivatiseerd. Zij ziet de publieke belangen namelijk: veiligheid op het water en een vlot en efficiënt scheepvaartverkeer. Onze stelling is dat je voor routinematig werk wel heel goede argumenten moet aanvoeren, wil je het niet door de markt laten doen. Wij willen liever ook geen kunstmarkt. De huidige situatie zouden wij wel als zodanig kunnen betitelen. Ik krijg graag en spoedig een heldere, integrale visie. Wij zijn er dus tegen om dit op zo'n lange termijn te schuiven. Wij vinden dat het voor 2019 moet gebeuren. Ons concrete voorstel zou zijn dat, aansluitend op de evaluatie van 2009, de regering met een visie komt in het jaar 2010, met een set van wensen om in bepaalde bestaande wetten wijzigingen aan te brengen. Om dat wat dichterbij te brengen, heb ik een vraag aan de minister. De NMa krijgt een belangrijke taak als het gaat om het financieel toezicht. In hoeverre kan op die manier, zonder de artikelen in deze wet te ge- of misbruiken, de NMa de loodsen ertoe brengen dat die 55 jaar zo snel mogelijk uit beeld verdwijnt, zodat ook de financiering van het prepensioen al in 2012 kan worden gerealiseerd, in plaats van in 2019? Dan zou het nieuwe systeem veel eerder kunnen worden ingevoerd. Graag daarop een duidelijk antwoord.

In de memorie van antwoord staat dat de termijn tot 2019 een maximale termijn is. Wij zagen een brief van het loodswezen aan de minister, waarin staat dat dat vermoedelijk niet later zal zijn dan 2019. Het een klopt niet met het ander. Ik hoop dat ik ten aanzien van de minister kan aanhouden wat in de memorie van antwoord staat. Mocht het anders zijn, dan hoor ik dat graag.

In dezelfde brief van het loodswezen staat dat de loodsen zeggen dat de minister in 1988 de kwestie van die 55 jaar heeft geregeld. Is dat waar? Voor de loodsenorganisatie is een termijn van twee maanden opgenomen om te reageren op een voorstel voor een kostentoedeling. Men vindt die termijn nogal krap. Nu denk ik dat je in twee maanden heel veel kunt doen, maar men vraagt of geen boete wordt opgelegd als die termijn niet wordt gehaald. Tot mijn verbazing lees ik in het antwoord van de minister dat, als die termijn wordt overschreden, er inderdaad geen boete komt. Waarom staat deze regel dan in de wet? Die wet had dan iets korter gekund.

Waarom is de regering zo terughoudend met het vrijgeven van bijvoorbeeld dat vrijwillige loodswerk? Er zijn bepaalde gevallen waarbij de wet geen loods voorschrijft, dan is het vrijwillig. Maar als je als kapitein

een loods neemt, moet het wel een loods uit die pool zijn. Vrijwilligheid bestaat dus niet, dat is ook verplichte beloodsing. Op die manier kan geleidelijk wat meer vrijheid in de loodsensector worden gebracht. Daarbij vragen wij ook aandacht voor het tuchtrecht en de opleiding, beide elementen die door de loodsen zelf worden gedaan. Zeker bij de opleiding bepaal je daarmee ook de markt. Zou het niet goed zijn die elementen ergens anders naar toe te brengen?

In deze regelgeving wordt vrij weinig aandacht besteed aan internationale kwesties, en ook niet aan specifiek Europese kwesties. Wij kennen tegenwoordig de short sea shipping, een tak van sport waar de regering terecht veel aandacht aan besteedt. Immers, hoe meer kustvaart wij kunnen stimuleren, hoe minder vrachtwagens op onze wegen en hoe minder treinen op onze volle spoorlijnen. Prima, maar zou het niet goed zijn om wat sterker in te zoomen op de betekenis van Europa voor de loodsen, waarbij het vooral gaat om België en Duitsland?

Via deze wet worden de kruissubsidies geleidelijk afgeschaft. Nu betalen grote schepen veel, onder het motto dat het grote schepen zijn, maar als die kosten wat meer worden geanalyseerd, zou het redelijker zijn als kleine schepen verhoudingsgewijs iets meer betalen en grote schepen iets minder. Kortom, Rotterdam gaat erop vooruit, want daar komen veel grote schepen, en Zeeland en vooral de noordelijke havens komen te zitten met hogere tarieven. Ik krijg graag de toezegging van de minister dat hij de zorgplicht ook voor die kleinere havens handhaaft. Het Rijk voelt zich daarmee verantwoordelijk voor een goed gebruik van de kleinere havens. Daarmee zeg ik niet dat er geen enkele verhoging van het tarief mag optreden, maar die verhoging moet niet zodanig zijn dat daardoor de functies van de kleine regionale havens teniet wordt gedaan. Dan zijn wij namelijk verkeerd bezig. Ik hoop dat de minister daar expliciet op let bij de verdere ontwikkeling.

Er was altijd een soort gelijkschakeling in rechten en plichten tussen kapiteins en loodsen. Dat gold bijvoorbeeld voor de verantwoordelijkheid: een kapitein kan een fout maken, een loods ook. Maar dat is volgens mij nu weer achterhaald. De loods heeft een kleinere verantwoordelijkheid dan de kapitein. Waarom? Als de kapitein te laat is waardoor de loods moet wachten, moet extra worden betaald, maar omgekeerd is dat niet het geval. Ik vind dat een raar verschil in behandeling. Het is wel een ondergeschikt puntje in het geheel, maar kan de minister er toch op ingaan? Als die verschillen er zijn, kan de minister er dan als de wiedeweerga voor zorgen dat ze verdwijnen?

Wij kunnen ons als VVD-fractie goed vinden in de inschakeling van de NMa om het hoognodige financiële toezicht op deze sector te gaan uitvoeren. Wij denken ook zeker dat dat tot een hogere doelmatigheid, lees meer kwaliteit en lagere prijzen, zal leiden. Maar wij willen graag twee dingen: de termijn tot 2019 linksom of rechtsom inkorten, waarvoor minister, de NMa en de loodsen hun best moeten doen. Dan kunnen wij immers sneller over naar een nieuw en beter systeem. Verder willen wij dat de regering toezegt dat wij in 2010 die heldere integrale visie krijgen op loodswerkzaamheden in Nederland, inclusief een set wijzigingsvoorstellen voor de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet.

Hofstra

Wij wachten uiteraard de reactie van de minister met belangstelling af, maar zullen niet schromen om de Kamer zo nodig op deze kernpunten om een uitspraak te vragen. Het was mij een eer en een genoegen om hier voor het eerst het woord te mogen voeren. Ik hoop dat nog lang te kunnen blijven doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Hofstra, in deze Kamer lichten wij het doopceel van ieder nieuw lid. Ik feliciteer u van harte met uw maidenspeech over dit wetsvoorstel. Tegelijkertijd vergeef ik het u voor deze ene keer dat u drie minuten over tijd bent!

Een gewild wetsvoorstel is het wel, want u bent vandaag de eerste van de drie leden die hierbij hun maidenspeech houden. Dat komt hier niet vaak voor. Ik houd het heel kort, want ik heb begrepen dat u niet houdt van lange speeches en al helemaal niet over uzelf. U hebt civiele techniek gestudeerd aan de TH Delft. Wat weinigen weten, is dat u maar liefst zeventien jaar lang, tot 1992, verbonden bent geweest aan de Noordelijke hogeschool in Leeuwarden, als parttimehoofddocent. Maar wat iedereen weet, is dat u lid was van de Tweede Kamer. Twaalf jaar lang, tot november vorig jaar. In die hoedanigheid hebt u landelijke bekendheid gekregen rond vraagstukken van mobiliteit en volkshuisvesting. Zoals wij zonet hebben kunnen horen, spreekt u over deze onderwerpen met passie. Ik heb mij laten vertellen dat u uw eigenheid ook als spoorwegbouwkundige niet verloochent, wanneer u een prachtig staaltje bewegende techniek ziet. Ik hoor daarover later graag meer.

U bent tevens een ondernemer pur sang. Voor uw tijd in de Tweede Kamer was u directeur en/of eigenaar van een aantal ondernemingen op het gebied van vastgoed, verkeer en milieu. Daarnaast had u de nodige nevenfuncties in die sectoren. Mijnheer Hofstra, een soms hardnekkig misverstand is dat van mensen die overstappen van de Tweede naar de Eerste Kamer wordt gedacht dat zij per definitie een voornamelijk rustend leven willen of zullen gaan leiden. Sinds uw vertrek uit de Tweede Kamer, waar u overigens lid van het Presidium was, bent u voorzitter van de Vereniging afvalbedrijven, en bent u voorzitter van de nieuwe Adviesraad Rijkswaterstaat. Verder bent u directeur-groootaandeelhouder van diverse bv's. Daarenboven liet u opschrijven in een artikel over de nieuwe VVD-Eerste-Kamerfractie in uw partijblad Provincie en gemeente, dat er nog veel te doen valt voor u in de Eerste Kamer. Want u houdt ook van het politieke handwerk. U hebt gezegd dat ook deze Kamer een politiek orgaan is en dat u zich met uw fractie in een oppositierol bevindt. Uw ervaring als Tweede-Kamerlid is rondweg een aanwinst voor de VVD-fractie. U loodst – bijna letterlijk zou ik willen zeggen bij dit wetsvoorstel – regelmatig een en ander door moeilijk vaarwater. U bent iemand die op verschillende wijzen nadrukkelijk aanwezig is, zo hebben wij hier al kunnen merken. Wij verwachten nog veel van u te horen in de senaat. Ik wens u bij uw werk in ons huis alle succes toe.

Normaal schorsen wij nu de vergadering voor felicitaties, maar omdat er drie maidenspeeches zijn, schors ik de vergadering na de derde maidenspeech.

Het woord is aan de heer Hendriks, die ook zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Hendriks** (CDA): Voorzitter. Het wetsvoorstel

handelt niet over de invoering van marktwerking, alhoewel dat oorspronkelijk wel het geval was toen het een aantal jaren geleden in de Tweede Kamer werd behandeld, maar introduceert markttoezicht door de NMa op het loodswezen. Het wetsvoorstel voorziet ook in afbouw van kruissubsidiëring tussen verschillende regio's en scheepsklassen, met name in de afbouw daarvan. Er is al veel over de marktwerking, inmiddels moet ik zeggen eventuele marktwerking, per 2019 gesproken. De Raad van State constateerde reeds dat het infrastructuurgebonden karakter van de markt voor loodsdiensten, het ontbreken van alternatieven voor loodsdiensten en de structuur van het loodswezen in de weg staan aan concurrentie tussen registerloodsen. Welke opvattingen men ook kan hebben over de effecten van marktwerking, feit is dat de randvoorwaarden voor het welslagen van het bewandelen van een dergelijke weg nu niet vervuld zijn. De regering stelt voor de besluitvorming over eventuele marktwerking op te schorten tot 2019.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp schenkt ook aandacht aan Europeesrechtelijke aspecten. De inzet van de regering met betrekking tot het Europese havenbeleid is gericht op de versterking van de concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens door in Europees verband een eerlijk speelveld tot stand te brengen. De Europese Commissie heeft er recent aan herinnerd – ik wijs naar de laatste mededeling inzake een Europees havenbeleid – dat technisch-nautische diensten, bijvoorbeeld loodsen, als diensten van algemeen economisch belang zijn onderworpen aan de Verdragsregels inzake mededinging en de interne markt. Ook het verdragsbeginsel van vrijheid van vestiging is van toepassing op technisch-nautische diensten. In de genoemde mededeling van de Commissie wordt ook stil gestaan bij modernisering en het verbeteren van de prestaties.

De Commissie gaat ook specifiek in op technisch nautische diensten. Gesteld wordt dat de beperking van de interne markt niet verder mag gaan dan voortvloeit uit de middelen die worden gebruikt voor het vervullen van de taak van algemeen belang en voor zover noodzakelijk voor een effectieve tenuitvoerlegging van de taak.

Juridische monopolies voor technisch-nautische diensten kunnen de vrijheid van vestiging beperken. Echter exclusieve rechten mogen niet voor lange periodes worden toegekend, rekening houdende met de noodzaak om een aanvaardbaar rendement op het geïnvesteerde kapitaal te garanderen. Graag vernemen wij een reactie van de minister over de relatie met het Europees beleid, zoals verwoord in de mededelingen van de Europese Unie.

Voor zover wij kunnen beoordelen, spoort het huidige nationale beleid ten aanzien van het loodswezen met het Europese. Geldt dat ook voor de lange "overgangspe-riode" tot 2019? Of moet er ook om andere redenen worden gestreefd naar een bekorting van deze tijd? Voor de toekomst is de vraag essentieel of een besluit over de keuze van wel of niet marktwerking een vrije keuze is voor het nationale niveau. Zo niet, welke beleidsopties blijven er dan over?

In het bijzonder wat loodsen betreft, is de Commissie van mening dat frequente gebruikers moeten worden vrijgesteld van de verplichting om een loods te gebruiken als de veiligheid gegarandeerd is. In het streven naar