

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

Hendrikkx

het verlagen van de kosten moet rekening worden gehouden met technologische innovatie. De Commissie ziet als gevolg van deze innovatie loodsen op afstand als een realistische optie, die verder moet worden ontwikkeld.

Het loodswezen is in 1988 verzelfstandigd. Dat betekent een en ander voor de operationele invulling van de opgedragen werkzaamheden. De sterke aandacht voor (de) materiële aspecten – regeling prepensioen problematiek, beëindiging kruissubsidiëring, transparantie in kosten, introductie sectorspecifiek toezicht – vormt waarschijnlijk de verklaring, waarom niet in breder verband is stilgestaan bij de toekomstige ontwikkelingen. De wijze waarop onze vragen zijn beantwoord over het laten vervallen van de goedkeuringsbevoegdheid van de minister ten aanzien van de tarieven, roept wellicht ongewild het beeld op van bestuur op grote afstand, waar op door andere gesignaleerde problemen partieel wordt gereageerd. Daardoor ontstaat ongewild een ietwat gefragmenteerd beeld naar de toekomst toe. Het Rijk, de wetgever, heeft een grote verantwoordelijkheid voor de omgeving waarin het loodswezen functioneert. Het handhaven van de goedkeuringsbevoegdheid was naar onze mening ook een verdedigbare optie geweest als formele uiting van een grote inhoudelijke betrokkenheid. Er wordt in de behandeling weliswaar diverse malen gesproken over evaluaties, monitoring, vinger aan de pols houden, maar is ook voldoende helder geformuleerd wat de te bereiken doelstellingen zijn voor de periode tot 2019? Wordt toepassing van de Kaderwet Zelfstandige Bestuursorganen overwogen? Welke prestaties mogen worden verwacht? Welke verbeteringen – modernisering, innovaties – worden nagestreefd?

De loodsdienstverlening – ik citeer de minister – kent een dubbel monopolie, een wettelijk opgelegde vraag met één wettelijk gereguleerde aanbieder. Tegen die achtergrond is aangedrongen op een proactieve opstelling ten aanzien van een aantal onderwerpen. Ik noem: de datum van prepensioen. Is een dergelijke regeling nog wel verdedigbaar, gezien de pleidooien om waar mogelijk langer door te werken? Verder noem ik de hoogte van honorering. De minister heeft gesteld dat de loodsen moeten worden aangemerkt als “zelfstandige ondernemers” en dat zij derhalve niet in aanmerking komen voor een toets aan de Balkenendenorm. De minister gaat ervan uit dat er een duidelijke matiging zal optreden. In andere sectoren is gebleken dat die matiging zelden snel tot resultaten leidt. Voorkomen moet worden dat er van twee walletjes kan worden gegeten, namelijk ondernemer zijn zonder concurrentie. Bevatten de adviezen van de commissie-Dijkstal ook voorstellen voor de bezoldiging van loodsen? Worden deze gerekend tot het publieke domein of niet? De minister lijkt de boot af te houden, als wij pleiten voor nader toekomstgericht overleg over deze onderwerpen. Wij vragen de minister zijn standpunt nader toe te lichten.

Met instemming hebben wij kennis genomen van de inzet van de minister om, geïnspireerd door de goede ervaringen met de Vlaams-Nederlandse samenwerking op de Schelde op het terrein van het loodswezen, samen met Duitsland te streven naar een intensivering van de samenwerking voor de Eems. Wij wensen hem daarbij veel succes toe.

De bestaande belangen van de loodsen mogen niet eenzijdig het tempo bepalen van de mogelijkheden tot

flexibilisering van de loodsplicht of meer in het algemeen tot het waar mogelijk verbeteren van prestaties en het benutten van technologische innovaties. Specifiek markttoezicht kan hieraan een bijdrage leveren. Maar er is meer voor nodig. Aan het slot van het debat in de Tweede Kamer heeft de minister aangegeven de Kamer in 2009 annex aan de verslaglegging toezicht NMA een analyse te geven over de oplossing prepensioen, langer doorwerken na het 55^{ste} levensjaar en de ontwikkeling van het salarisniveau. Wij nodigen de minister uit deze rapportage ook aan deze Kamer te zenden en daarbij meer uitgebreid en geactualiseerd in te gaan op de relatie met het Europees beleid en de daarin opgenomen ambities in de zin van technologische innovaties en kostenreducties. Het verkennen van een aantal relevante ontwikkelingen zal dienstig zijn voor het in de toekomst te voeren beleid (meer/minder loodsen, vrijstelling loodsplicht, technologische innovaties, 2e Maasvlakte). Is de minister bereid dit aan deze Kamer toe te zeggen? Wij zien met belangstelling zijn antwoorden tegemoet.

Ik constateer dat een maidenspeech op vele uiteenlopende onderwerpen betrekking kan hebben. Het loodswezen is daarvoor wel uitermate geschikt, stel ik vandaag vast.

De **voorzitter**: Mijnheer Hendrikkx, ook u van harte gefeliciteerd met uw eerste optreden in de plenaire vergadering van deze Kamer.

U hebt een indrukwekkende staat van dienst in het Nederlandse openbaar bestuur. Jurist van huis uit werd u al op uw 31ste levensjaar geroepen tot het ambt van burgemeester van de Gelderse gemeente Herwen en Aerdt. In 1974, u was toen vier jaar lid van de provinciale staten van Gelderland voor toen nog de KVP, trad u toe tot het college van GS. Aansluitend werd u opnieuw burgemeester, nu in de gemeente Wijchen. In 1985 maakte u de overstap naar de rijksdienst, naar het ministerie van BZK. Tot uw benoeming als commissaris van de Koningin in Overijssel, in 1988, was u op dat ministerie directeur-generaal Openbaar Bestuur. Na bijna veertien jaar nam u afscheid als commissaris in Overijssel. Wij hebben er bewijzen van dat u toen uitsluitend bent geprezen.

Voor de KVP werd u al heel jong actief; u was 19 jaar toen u als een van de medeoprichters aan de wieg stond van de KVP-jongeren van de afdeling Brunssum. Daarna volgden nog diverse bestuursfuncties in de KVP. Na de laatste statenverkiezingen bent u in uw, oude, provincie informateur geweest van een nieuw college, en u bent daar breed gekwalificeerd als “een informateur van formaat”. Uw cv toont verder een bijna onafzienbare lijst van nevenfuncties die u hebt vervuld en meerdere, ook buitenlandse, onderscheidingen. Ook nu nog bent u naast lid van deze Kamer bijzonder actief. Zo bent u voorzitter van verschillende raden van commissarissen, voorzitter van de Vewin, de brancheorganisatie van de drinkwaterbedrijven in Nederland, en vicevoorzitter van de raad van commissarissen van Essent.

Mijnheer Hendrikkx, u staat bekend als een echte katholiek, maar tegelijkertijd in zekere zin ook als een calvinist, namelijk sober en met een zekere gestrengheid, zeker ook voor uzelf. Daarbij meer als iemand die de stille kracht van de diplomatie hanteert, dan als iemand die zich thuis voelt bij bestuurlijke krachtpatserij. Dit alles, met uw grote dossierkennis op vele terreinen en

Hendrikk

uw aanzienlijke ervaring in het binnenlands bestuur, maken u meer dan welkom in deze Kamer. Ik wens ook u heel veel succes met al uw werkzaamheden in dit huis.

Ik geef het woord aan de heer Slager, die eveneens zijn maidenspeech zal houden.



De heer **Slager** (SP): Voorzitter. U zult begrijpen dat het voor iemand die een groot deel van zijn leven heeft doorgebracht achter de dijken van de Schelde een gelukkig toeval is om zijn maidenspeech te mogen houden over een onderwerp, dat te maken heeft met die "eigen" omgeving. De Schelde, met name de Westerschelde, is immers een van de drukste, en tegelijkertijd moeilijkst navigeerbare vaarwateren ter wereld.

Toen ik mij begon te verdiepen in het wetsvoorstel, borrelde spontaan de herinnering op aan het meest indringende geluid uit mijn kinderjaren: het geluid van de misthoorn. Op dagen dat het potdicht zat van de mist, klonk dat klagende geluid in monotone regelmaat vanachter de dijken. Dat klonk ongeveer zo:

(De heer Slager doet het geluid van een misthoorn na.)

De heer **Slager** (SP): Het is een geluid dat iemand die zijn jeugd heeft gesleten aan de boorden van de Geul niet zal herkennen, maar voor ons had dat geluid behalve dat weemoedige ook iets van hulpeloosheid. Over dat hulpeloos varen in de mist kom ik nog te spreken.

Ik wil het eerst hebben over die andere vijand van de scheepvaart: de storm. De laatste storm die we meemaakten was die van 8 op 9 november toen heel Nederland was gewaarschuwd dat het zou gaan spoken: storm uit het noordwesten en springvloed. Dan weet je het wel, dan stuwt het water hoog op in de nauwe trechter van de zuidelijke Noordzee en sinds 1953 weten we wat dát voor gevolgen kan hebben. Gelukkig is er sinds de februari-ramp veel verbeterd: de dijken en het waarschuwingssysteem waren in orde en naast de stormvloedkering in de Oosterschelde werd voor het eerst in de geschiedenis ook de Maeslantkering gesloten. Zo doorstond Nederland die stormnacht betrekkelijk gemakkelijk. Er was wat schade, maar er vielen geen slachtoffers.

En toch scheelde het niet veel of er was die nacht wél een slachtoffer te betreuen. Een eindje de Noordzee op, ter hoogte van de Scheldemonding waren die nacht zoals gewoonlijk loodsen bezig om vanaf het daar liggende loodsstation zeeschepen de Schelde op te brengen, en terug. Daarvoor varen ze vanaf dat stationschip met een jol naar een zeeschip. Stelt u het zich even voor: een kleine jol van 6 meter in de stormnacht, dansend op golven van meer dan 2 meter. Zoiets gebeurt tijdens elke storm. En meestal gaat het goed, ook als de loods de touwladder, die langs de wand van een zeeschip naar beneden hangt, moet zien te grijpen en naar boven klimmen. Maar die nacht gaat er wél iets mis: één van de bemanningsleden van de jol stort in zee. Natuurlijk heeft hij een reddingsvest aan, dus meteen verdrinken zal hij niet. Maar de enige overgebleven man op de jol kan niet én sturen én een collega proberen te vinden en te redden. Hij geeft een noodsein naar het stationschip. Daar is een reservejol, maar de bemanning is daar, sinds er efficiënter gewerkt

wordt, gehalveerd. Er zijn geen wachtlieden meer, zoals vroeger toen het nog een overheidsdienst was. Op één na ligt de bemanning te slapen. Ze worden gewekt, springen in hun kleren en laten de tweede jol te water. En dan begint de zoektocht: twee scheepjes, die proberen de drenkeling in hun zoeklicht te vangen. Het duurt en het duurt, maar eindelijk vinden ze hem. Meer dood dan levend, want ernstig onderkoeld, wordt hij aan boord gehesen. De opgeroepen reddingsboot brengt hem naar Vlissingen en de volgende dag kan het ziekenhuis melden dat de man het avontuur gelukkig op het nippertje heeft overleefd.

Toen ik hoorde van dat ongeluk was mijn eerste gedachte dat er nodig geïnvesteerd moet worden in nog veiligere manieren van werken bij zware storm. Ik heb daarnaar geïnformeerd bij de loodsencorporatie, waar ik te horen kreeg dat men daarmee bezig is. Er is voor Vlissingen een SWATH aangeschaft, een soort catamaran, die ook bij storm heel stabiel op het water ligt, zodat een veilige beloodsing mogelijk is bij golven van zelfs meer dan drie meter. Alleen is er een probleem: bij zo'n storm kan de moderne SWATH niet langs het stationschip komen om daar loodsen op te pikken of af te zetten, want dat oude stationschip is daarvoor niet uitgerust. Daarom moeten die stationschepen worden vervangen, een voor de Rijnmond, een voor de Scheldemond. Zo'n schip kost tussen de 30 en de 50 mln. Samen met nog een SWATH komt dat op een totale investering van 100 mln. Een afschrijvingstermijn van zo'n schip is 20 tot 25 jaar. Als ze volgend jaar worden besteld, zijn ze omstreeks 2030 afgeschreven, wat normaal geen enkel probleem zou zijn, maar nu wel. De loodsencorporatie aarzelt om die investeringen te doen, vanwege het wetsvoorstel dat wij hier vandaag behandelen. Daarin houdt deze minister vast aan het voornemen om in 2019 volledige marktwerking in te voeren, en 2019 is dus halverwege de afschrijvingstermijn. Als in dat jaar inderdaad concurrenten op de markt verschijnen, weet je nu al dat die nieuwe schepen niet zonder verlies zijn af te schrijven, of men moet van tevoren de tarieven omhoog halen. Vandaar de aarzeling bij de loodsencorporatie om 100 mln. te gaan lenen voor de aanschaf van die schepen. Zo zie je hoe de mogelijke marktwerking in 2019 nu al zijn schaduwen vooruitwerpt.

De SP is principieel tegen concurrentie in een sector waar de veiligheid van de bevolking in het geding is. De veiligheid van de bevolking is hier in het geding. Het aantal "varende bommen" is nog nooit zo groot geweest. Je houdt je hart vast als je denkt aan wat er kan gebeuren als één van de ammoniaktankers die daar wekelijks voorbijkomen lek slaat: dat gaat tienduizenden slachtoffers kosten. Het is nog maar een paar jaar geleden dat een deel van Oost-Zeeuws Vlaanderen net niet werd geëvacueerd, nadat er een schip met gevaarlijke lading aan boord dreigde te scheuren. Gelukkig dat het niet net gebeurde. Wij weten nu al dat als het aantal gastankers blijft groeien zoals het nu groeit, een gedeeltelijke bouwstop in Vlissingen en Terneuzen dreigt, omdat de scheepvaart op de Westerschelde zo riskant is. De schippers noemen het niet voor niets een tricky river. Het loodsen van die steeds groter wordende bakbeesten door bochtige smalle vaargeulen, met hun eb en hun vloed en hun verraderlijke dwarsstromen, is verantwoordelijk werk, werk dat wij niet mogen toevertrouwen aan elkaar beconcurrerende marktpartijen. Gebeurt dat wel, dan zullen de veiligheidsrisico's toenemen. Immers, in de