

Vergaderjaar 2009–2010

**30 490**

**Kustwacht In Nederland**

**Nr. 18**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 20 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 21 april 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 februari 2010 over Resultaten tussentijdse evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen (uitvoering motie-Hendrikk (Eerste Kamer 30 913, nr. E) (30 913, nr. 9);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 december 2009 over Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee (30 490, nr. 15);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 februari 2010 over Search and Rescue hoofdstuk nota maritieme noodhulp op de Noordzee (30 490, nr. 16);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 maart 2010 houdende antwoorden op vragen van de commissie over de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de Wet markttoezicht registerloodsen (30 913, nr. 10);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 maart 2010 over Tussentijdse evaluatie bediening op afstand kleine sluisen Zeeland (32 123-A, nr. 100);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 april 2010 over Tussentijdse evaluatie bediening op afstand kleine sluisen Zeeland, aanbieding TNS NIPO rapport (32 123-A, nr. 104).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Jongepier**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Jager, Roefs, De Mos, Jansen, Cramer en Aptroot,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet eenieder hartelijk welkom, in het bijzonder de minister met zijn ondersteuning. Aan de orde is het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. De onderwerpen zijn de Loodsenwet, maritieme noodhulp en de evaluatie bedienen op afstand. Ik stel voor de eerste termijn spreektijden voor van maximaal zeven minuten en twee interrupties per fractie. Collega Koppejan zal niet aanwezig zijn en daarom zal ik namens de CDA-fractie het woord voeren, bij wijze van hoge uitzondering.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Om maar meteen met de deur in huis te vallen: dit AO is wat betreft de PvdA geslaagd als wij vandaag besluiten dat de marktwerking in het loodswezen van tafel is. Wij zien niet in waarom de minister dit besluit nu nog niet voorstaat. Hij denkt immers nog een jaar daarvoor nodig te hebben. Dat jaar hebben wij echter niet nodig. Veiligheid is een overheidstaak die wij niet vermarkten. Dat is onze belangrijkste reden om de marktwerking die nu al een paar jaar als een zwaard van Damocles boven de sector hangt, om zeep te brengen. Dit heeft nog een aantal andere, bijkomende voordelen. Ten eerste hoeft de kruissubsidiëring niet verder afgebouwd te worden. Hoewel iedereen in de sector akkoord is gegaan met de tariefsverhoging, vooral in de noordelijke havens, schrikt men daar toch van de gevolgen. De verhogingen zijn dan ook fiks. Flexibilisering, niet altijd een loods nodig hebben, beloodsen op afstand en de inzet van Duitse loodsen zouden daartegenover staan, maar daarvan is niet veel terechtgekomen. Ik kom straks nog daarop terug.

In de havensector vindt er in onze ogen een mooie ontwikkeling plaats. Het is niet meer ieder voor zich, maar samen Nederland neerzetten als één havengebied, waar voor elk wat wils is; waar havens zich specialiseren en complementair zijn. Misschien moeten wij niet meer praten over kruissubsidiëring, maar de havens samen een basistarief voor beloodsing laten afspreken met daarbij een variabel deel voor het aantal zeemijlen dat beloodst moet worden. Let wel, ik pleit niet voor hogere tarieven, maar voor een eenduidig tariefbeleid dat wij niet meer kruissubsidiëring noemen.

Als de marktwerking van de baan is en het loodswezen weet waaraan het toe is, kan er geïnvesteerd worden in nieuwe schepen. Dat is een tweede voordeel. Met de onzekerheid van nu is het loodswezen zelf niet bereid om grootscheeps te investeren en de banken evenmin. Investeren kan overigens voor de scheepsbouw in Nederland mooie orders opleveren, wat in deze tijden van crisis zeer welkom is.

Een derde voordeel is dat het pensioenprobleem iets minder snel opgelost hoeft te worden. Dit kan zorgen voor een demping van de tarieven die eigenlijk juist in de slechte tijd – nu dus – moeten stijgen. Wij zijn dit ook elders tegengekomen, zoals bij het kadaster waar de tarieven juist in tijden van minder aanbod vanwege de kostendekkendheid omhoog zouden moeten. Kan er op de een of andere manier ruimte geschapen worden voor een buffer, een soort egalisatiefonds? Of verzetten de afspraken over het financiële kader zich daartegen? Ik ontvang op deze vragen graag een antwoord van de minister.

Ik heb nog een paar andere opmerkingen over het loodswezen. Het NMa-toezicht gaat op zich goed, maar de administratieve rompslomp is

heel groot. De termijn tussen het voorstellen van de nieuwe tarieven en de akkoordverklaring is te lang. Kunnen wij in dat kader nog een administratieve reductieslag maken? Een andere vraag die hierbij opkomt – ik meldde dat ik nog hierop terug zou komen – heeft te maken met de flexibilisering. Met flexibilisering is onder andere het loodsen op afstand bedoeld. Is er toezicht op voldoende innovatieve kracht in de sector? Hoe zorgen wij ervoor dat het loodswezen nieuwe ontwikkelingen oppakt? Ik heb gehoord dat er actie ondernomen is op het gebied van innovatie. Graag hoor ik van de minister het fijne daarover.

Mijn laatste onderwerp met betrekking tot het loodswezen is de breedtebepaling in de Eems. Die breedtebepaling geldt ook voor schepen die slechts tot Delfzijl varen, terwijl die eigenlijk bedoeld is voor het varen naar Duitsland. Kan de minister die bepaling laten vervallen?

Het moge duidelijk zijn dat de Partij van de Arbeid moties op zak heeft met betrekking tot het einde van de marktwerking, de innovatie en de breedtebepaling. Ik hoop dus dat de minister ons ter wille kan zijn.

Ik snijd nog twee andere onderwerpen aan. De helikopter van NOGEPA moet tot 2013 voor de maritieme noodhulp beschikbaar blijven. Wat zijn de financiële afspraken met die club? Ten slotte ga ik in op het op afstand bedienen van sluizen. Ik neem aan dat wij ervan uit mogen gaan dat de aangegeven verbeterpunten uit de tussenevaluatie gerealiseerd worden en dat ook de afspraak van kracht blijft dat er geen nieuwe projecten gestart worden voordat de pilots volledig geëvalueerd zijn. Wanneer zijn die pilots overigens afgerond?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. In een goed huwelijk moet je elkaar vertrouwen en duidelijkheid geven. Als je aan je partner duidelijk laat zien hoeveel je van haar houdt, zal zij ook in jou investeren. Samen zullen partners de woning waarin zij wonen goed onderhouden en af en toe eens wat nieuws kopen om de woning optimaal bewoonbaar te houden. De Partij voor de Vrijheid vindt dat je een goed huwelijk niet op het spel moet zetten door marktwerking in te voeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Is dit de presentatie van het partijprogramma van de PVV voor de verkiezingen? Ik vind het heel interessant.

De heer **De Mos** (PVV): Ik snap dat de heer Aptroot dat vindt. Nog een paar nachtjes slapen en misschien komen wij daarna tot een goed huwelijk.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Mos sprak over investeren in een goed huwelijk. Dat doe ik al 34 jaar, dus dit aanzoek bij iemand die al zo lang getrouwd is, past niet bij het eerdere verhaal van de heer De Mos.

De heer **De Mos** (PVV): Mijnheer Aptroot, u vult het zelf in. Ik dacht: ik probeer eens wat bij u.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijnheer De Mos, u hebt nu een blauwtje gelopen, dat is jammer.

De heer **De Mos** (PVV): Met één van die goede huwelijkspartners bedoel ik natuurlijk het Nederlandse loodswezen. Die huwelijkspartner zorgt ervoor dat schepen veilig de Nederlandse havens in en uit kunnen. Deze huwelijkspartner behoedt ons voor scheeps- en milieurampen. Het draagvlak voor marktwerking in de loodsbranche ontbreekt zowel in de maritieme sector als in de samenleving. Rapporten van Ernst & Young, PricewaterhouseCoopers en de rijkshavenmeesters tonen aan dat er niet getornd moet worden aan de huidige situatie. De tarieven voor de Nederlandse loodsen liggen onder het gemiddelde van de Hamburger havenrange, terwijl de dienstverlening zich in de top van deze range

bevindt. Ondanks al dat goede nieuws lijkt de andere huwelijkspartner, minister Eurlings, niet meer zo zeker van het huwelijk. Hij twijfelt. Wellicht vindt hij wel iets anders moois tussen alles wat de marktwerking hem biedt. Is het echter eerlijk om de ander na een jarenlang goed huwelijk zo aan het lijntje te houden? Het antwoord op deze vraag is «nee» en daarom moet de minister vandaag helderheid verschaffen. Komt die marktwerking er in 2019? Bij duidelijkheid weet het loodswezen waaraan het toe is. Als de huidige situatie gehandhaafd wordt, doet het loodswezen investeringen in de vervanging van de sterk verouderde loodsvloot. Bij handhaving van de huidige situatie zal het loodswezen de loodstarieven enigszins kunnen verlagen, omdat het dan de prepensioenen over langere tijd kan uitsmeren. Komt er echter marktwerking, dan kan het loodswezen een andere keuze maken, namelijk de tent tot 2019 uitwonen, geen investeringen doen in de loodsvloot en een verhoging van de tarieven met 4% tot 5% omdat de prepensioenen tot 2019 verrekend moeten worden. Ik krijg graag een reactie van de minister: «What's it gonna be boy, yes or no?»

Ik kom even terug op het huwelijk. Vrouwen die controleren met wie hun man naar de kroeg gaat, hoe laat hun man terugkomt van de voetbalclub en die hun man tien keer per dag lastigvallen op het werk, zijn vreselijk. De NMa is zo'n vrouw. Onlangs vroeg de NMa de meer dan 200.000 vaarbewegingen op die gemaakt zijn tussen 1 januari 2008 en 1 maart 2010. De administratieve lasten hiervoor waren 1,5 mln. Is de minister het met de PVV eens dat de NMa vooral moet toezien op de tariefstructuur, namelijk dat de tarieven marktconform blijven? Is de minister bovendien van mening dat wij moeten overstappen naar een landelijke, uniforme tariefstructuur? Komt dit ook ten goede aan de zeehavens in Noord-Nederland waar de tarieven nu de pan uitrijzen?

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Volgens collega Roefs moet de marktwerking in het loodswezen van tafel, maar er is allang sprake van een ontwikkeling in die richting. Beloofting is volgens de SP een publieke taak. Vroeger behoorde het tot de marine. Het was toen dus onderdeel van de overheid. Daar is lang geleden een streep onder gezet, mede met instemming van de Partij van de Arbeid. Wij zitten dus op de helft van het traject dat nu verder afgemaakt dreigt te worden. Het is goed dat collega's het niet verstandig vinden om op die weg door te gaan. De meest logische beweging is echter om terug te gaan naar de meest eenvoudige situatie, namelijk dat dit een publieke taak is waarbij de veiligheid voorop staat. Het is een netwerkactiviteit en in wezen een natuurlijk monopolie en dus hoort het loodswezen in publieke handen. Dat is dan ook de positie van de SP-fractie.

Een tijd geleden is er een beweging ingezet richting tariefdifferentiatie. Dit betekent niets anders dan de ondermijning van de solidariteit binnen het netwerk: de solidariteit tussen grote en kleine schepen en de solidariteit tussen grote en kleine havens. Dit is te vergelijken met de situatie in de binnenvaart, waarbij de kleine schepen de fijne mazen van het netwerk zijn en de grote schepen de slagaders zijn. Voor het netwerk als geheel is het noodzakelijk dat wij ervoor zorgen dat de kleine schepen niet de markt uitgedrukt worden. De kleine havens moeten vitaal blijven. Op dit niveau moet er ook niet met de veiligheid gesjoemeld worden vanwege kostenoverwegingen. Dat dreigt echter te gebeuren zodra de tarieven voor die groep schepen en havens omhooggaan. Wij denken bovendien dat Rotterdam er niet bij gebaat is dat de tarieven een heel klein beetje omlaaggaan. Voor een haven als die van Rotterdam is dat namelijk relatief weinig, terwijl de tarieven voor de rest veel harder omhooggaan. Collega's hebben ook al opmerkingen gemaakt over de positie van de NMa. Ik constateer overigens wel dat een Kamermeerderheid deze waakhondfunctie aan de NMa heeft opgedragen. Daardoor kunnen wij de NMa dus moeilijk verwijten maken. In wezen is het een beetje «de pot

verwijt de ketel dat hij zwart ziet», want wij hebben zelf een heleboel bureaucratie veroorzaakt. Dat is waar. Daarom suggereer ik om zo snel mogelijk daarmee te stoppen. Het is natuurlijk belachelijk dat het bidboek van het loodswezen bij de NMa inmiddels 350 pagina's telt, terwijl dit een paar jaar geleden nog 16 A4-tjes waren. Na een middag buurten bij het ministerie, was de zaak destijds opgelost. Wij zijn voorstander van een benchmark van de kosten van het loodswezen in Nederland in vergelijking met vergelijkbare landen in de regio. Ons tarief moet tot de lagere blijven behoren. Zo is het op dit moment ook. Dat is ook logisch, want wij hebben relatief gunstige omstandigheden voor beloodsing en dat moet ook zo blijven. In wezen is het systeem om de tarieven in de gaten te houden heel simpel. Een zekere ruimte voor innovatie is binnen het budget echter heel hard nodig. Je moet dus niet al het vet uit de organisatie snijden, omdat dit een belemmering is voor kwaliteit en vernieuwing.

Ik kom op het tweede onderwerp dat op ons verzoek aan de agenda is toegevoegd, namelijk het experiment met de sluisbediening op afstand. Vorig jaar heeft daarover een evaluatie plaatsgevonden met als resultaat het rapport «Schutten naar de toekomst». Dit is gebaseerd op een aantal gesprekken met insiders; met sluiswachters dus die tegenwoordig achter de computer zitten in plaats van ter plekke de sluis te bedienen. Erkent de minister dat het gezelschap heel selectief was? 11 van de 22 mensen die meegedaan hebben aan de proef, zijn namelijk betrokken bij deze evaluatie. Die 11 zagen natuurlijk de intentie van deze richting zitten. De evaluatie is daarom niet representatief, omdat die niet gemaakt is door de «doorsnee sluiswachter in Zeeland». Desondanks valt mij op dat ook degenen van wie verwacht mag worden dat zij een positieve grondhouding hebben, buitengewoon kritisch zijn over de resultaten van het experiment. Zij geven aan dat zij op afstand veel moeilijker de situatie ter plekke kunnen beoordelen. Met name het beoordelen van diepte is belangrijk voor de sluis. Dat is bijzonder moeilijk vanachter de monitor. Bovendien klagen zij erover dat het aantal storingen enorm is toegenomen. Bedienen op afstand vergt meer techniek en als die techniek kapotgaat, heb je meteen een groot probleem. Dit doet mij denken aan de situatie van de sneeuw in de wissels afgelopen december, waarbij uiteindelijk bleek dat de storingsploeg uit Enschede moest komen, als gevolg van een aanbesteding. Dit soort situaties krijgen wij voortdurend bij het weten ook bij sluizen. Naar de mening van de SP-fractie staat bij dit soort operaties het belang van de binnenvaart voorop. De kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid staan voorop. In dit verband heeft ook een aantal van deze sluiswachters, de echte praktijkmensen, gezegd dat het meerwaarde heeft voor de veiligheid als er ter plekke mensen aanwezig zijn en blijven. Zij waarschuwen ervoor dat het met name voor de beroepsvaart, voor de grotere sluizen dus die nu nog niet in het experiment zaten, grote risico's oplevert als wij te gemakkelijk op deze weg voortgaan, zonder eerst meer ervaring hiermee op te doen. Graag krijg ik een reactie hierop van de minister.

Tenslotte heb ik van een aantal insiders informatie gekregen over het aantal storingen van de vier sluizen die bij het project betrokken waren. De SP-fractie vindt het aantal storingen in het afgelopen jaar – over die periode heb ik gegevens gekregen – hoog. In september 2009 waren er maar liefst negen storingen aan deze vier relatief kleine sluizen en in maart 2010 waren dat er zelfs twaalf. Het aantal is dus in die periode ook nog licht gestegen. Hoe reageert de minister hierop? Wat was in het verleden het normale storingsniveau in deze sluizen? Kortom, hebben wij te maken met extra kinderziekten of zijn dit misschien structurele problemen? Onderschrijft de minister het feit dat het efficiencyvoordeel – want daarom was de operatie deels begonnen – tot nu toe in de verste verte niet bereikt is? Er is geen cent verdiend, maar er staan wel een aantal negatieve punten tegenover. Wat is dus de meerwaarde van het experiment, behalve dan dat wij weten dat het op dit moment niet werkt?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Onder andere op basis van de informatie die de minister heeft doen toekomen, kunnen en moeten wij constateren dat het loodswezen een uitstekend product levert. Deze conclusie is belangrijk. Het loodswezen houdt namelijk ferm stand in de internationale benchmarks, zowel qua kwaliteit als qua prijs. Dat is een buitengewoon goede prestatie die wij niet lichtvaardig onder stoelen of banken moeten steken. Over goede kwaliteit tegen een gemiddeld tarief werd vroeger alleen gesproken met betrekking tot de markt. Daar was de gulden namelijk een daalder waard. De marktwerking spreekt de ChristenUnie echter veel minder aan. De minister schrijft in zijn brief onder het kopje «bevindingen, inzicht in toekomstig beleid» over de marktwerking. Kan het echter ooit wat worden met die marktwerking? Er zijn namelijk relatief weinig loodsen en als gevolg daarvan zal er dus concurrentie ontstaan om die mensen in dienst te krijgen. Net zoals eerder besproken, is het de vraag of je dus wel echt concurrentie krijgt. Kun je kiezen tussen de groene of de blauwe loodsboot of is er alleen concurrentie op het moment van de aanbesteding, omdat het daarna weer één aanbieder is? Nederland is mijns inziens namelijk te klein om verschillende aanbieders te hebben.

Verder ga ik in op de kruissubsidiëring. Er is bij een aanbesteding best een partij te vinden die de belofde in Amsterdam of Rotterdam wil doen, maar wil die partij dat ook in de Eemshaven doen? Ik vraag mij dit af. Ik denk dat wij niet moeten onderschatten dat marktwerking vaak druk oplevert in de vorm van «cherry picking», waarbij de lekkerste kers eruit gehaald wordt. Wij constateren nu dat de organisatie zichzelf bedruipt zonder overheidsgeld. Je moet je serieus afvragen wat daarmee mis is, ook al heet dat dan kruissubsidiëring. Ik heb geen enkel probleem daarmee. Overigens kunnen wij hiervoor ook een andere naam dan kruissubsidiëring vinden, zoals mevrouw Roefs voorstelde.

De heer **Jansen** (SP): Die woorden zijn mij uit het hart gegrepen. Waarom heeft de ChristenUnie in 2007 dan wel gestemd voor het wetsvoorstel dat de kostengeoriënteerde tarieven en de afbouw van de kruissubsidiëring regelde? Kortom, was de ChristenUnie in 2007 voorstander ervan, maar heeft zij in de praktijk geleerd dat het toch niet zo verstandig was?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is een heel mooie samenvatting.

De heer **Jansen** (SP): Dat vind ik heel erg te prijzen, want dat is erg eerlijk. Bijna de hele Kamer was voor dat wetsvoorstel, dus de ChristenUnie was niet de enige.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Alleen de SP was er niet voor, waarschijnlijk?

De heer **Jansen** (SP): Nee, ook de Partij voor de Dieren. Ik weet niet waarom die ertegen waren, maar ze waren in ieder geval tegen het wetsvoorstel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Zij hielden moedig stand.

De heer **Jansen** (SP): Goed zo!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De opmerking van collega Jansen is terecht. De praktijk wijst inderdaad uit dat het goed loopt. Ik snap overigens wel de aarzeling van de minister in zijn brief, want het staat in die wet. Ik ben het dan ook volstrekt eens met de eerste drie alinea's onder het kopje conclusies van de minister, maar daarna mag hij stoppen. Laten wij nu de conclusie trekken dat het goed loopt en dat het niet verder hoeft. De minister beschrijft perfect hoe hij de dienstverlening ziet. Die kan

dus op de huidige manier voortgezet worden. Als de marktwerking van de baan is, heeft dit als voordeel dat er voor het loodswezen ruimte ontstaat om op basis van de expertise en de financiële huishouding afspraken te maken over herinvesteringen voor nieuwe schepen en opleiding. Dat is belangrijk. Ik maak de aantekening dat de investeringsvraag alleen door het loodswezen opgepakt kan worden, als er zicht op is dat het dit kan blijven doen. Dit soort investeringen doet men niet als men maar een paar jaar zekerheid heeft. Geen enkele financiële instelling zal daarin tuinen, zelfs niet onder dwang. Dan ontstaat er dus ruimte voor het loodswezen om de modernisering door te voeren. Dat is belangrijk voor de continuïteit van het werk. Het is bovendien belangrijk dat er dan bedrijfseconomische ruimte ontstaat voor herinvesteringen. Ik vind het namelijk problematisch dat de overheid zegt: u schrijft niet echt af, maar als wij nieuwe schepen moeten hebben, moeten wij nieuw budget vinden. Het getuigt van normale bedrijfsvoering als je een herinvestering kan doen binnen de bedrijfsreserves. Dat is een normale huishouding. Dit heeft namelijk niets te maken met marktwerking, maar wel met het uitgaan van normale bedrijfseconomische principes binnen een overheidsdienst.

Ik heb nog een paar opmerkingen over andere onderwerpen die ook op de agenda staan, zoals de maritieme noodhulp en het hoofdstuk over Search and Rescue. Hierover valt veel te zeggen. Bij de berekening van de veiligheidsnormen valt ons op dat de toename voor de harde structuren op de Noordzee niet wordt genoemd in de risicoanalyse. Ik heb heel veel details over de paragrafen binnen het SAMSON-model waarover dit gaat. Ik vermoei de minister echter niet daarmee, want hij kan dit waarschijnlijk beter citeren dan ik. Overigens hoeft de minister dit niet allemaal te citeren; hij mag het kort en bondig houden.

Tot 2015 is er een toename van de zeescheepvaart van 14% tot 31%. Er komen steeds meer scheepsbewegingen, maar toch wordt er gesteld dat de huidige voorzieningen voldoende zijn tot 2015. Is er nu dus sprake van overcapaciteit of wordt die noodhulpvoorziening opgeschaald vanwege de toenemende druk en verkeersintensiteit? Wat is het effect van de SAR-operaties op de korte en middellange termijn? Is het te verwachten dat de huidige normen door de toenemende drukte, bijvoorbeeld de bouw van windparken, niet voldoende indien er sprake is van een rampenscenario? Welk perspectief is er voor de veiligheid op de Noordzee in dat kader?

Tot slot heb ik nog twee opmerkingen over de SAR. In de risicoanalyse wordt een conclusie getrokken, namelijk dat de beschikbare capaciteit in de praktijk voldoende is gebleken. Was dat geluk of is dat statistisch? De praktijk kan volgende week namelijk weer een stuk weerbarstiger zijn. Je moet daarop weliswaar niet je beleid afstemmen, maar je moet wel erop voorbereid zijn. Dus graag ontvang ik een nadere onderbouwing van de conclusie in de risicoanalyse.

In hoeverre wordt er gestreefd naar standaardisatie van de SAR-middelen? Die kan namelijk de veiligheid van de Nederlandse opvarenden overal ter wereld ten goede komen. Het is daarom ook belangrijk om helderheid te krijgen over de inzet van de NOGEPA-helikopter. Hoe wordt het gebruik van die helikopter voor SAR-doeleinden financieel afgewikkeld en dan met name tot 2013, wanneer de nieuwe helikopter beschikbaar komt?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit overleg wordt een beetje veront-rustend, althans dat is mijn indruk. Over een aantal hoofdlijnen, zoals het loodswezen, zijn wij het eens. Er zit weinig verschil tussen de voorgaande sprekers. Ik probeer daarom niet alles te herhalen, maar een aantal punten noem ik wel. De VVD stelt voorop dat de tussentijdse evaluatie voldoende duidelijkheid biedt om knopen door te hakken en conclusies te trekken. In de eerste plaats zijn wij er niet voor om volledige marktwerking in te voeren. Als het enigszins kan, zijn wij altijd voor marktwerking. Bedrijven

kunnen dan volop concurreren met andere bedrijven bij het inkopen. De consumenten kunnen in zo'n geval kiezen tussen de prijs en de kwaliteit. Dat is altijd goed, omdat je dan betere producten voor scherpere prijzen krijgt. Hier zal echter geen volledige markt ontstaan, omdat er altijd sprake is van weinig of geen keuze uit aanbieders. Als er geen echte markt is, moet je een andere oplossing zoeken. Er zal dus altijd toezicht nodig blijven. De huidige situatie is een soort tussenvorm en die is eigenlijk wel prima, want met een paar aanpassingen kan die zo worden voortgezet. Mijn tweede punt in dit licht is het toezicht door de NMa. Dit moet wat ons betreft nog verder ontwikkeld worden. Als wij niet naar volledige marktwerking gaan, is er zeker toezicht nodig. Anders krijg je inefficiënte bedrijfsvoering en wellicht onredelijk hoge salarissen. Dat is slecht voor de scheepvaart en daarom willen wij dat niet. Het gaat namelijk ten koste van de klanten en van de scheepvaart. Minister, hoe kunnen wij het NMa-toezicht aan de ene kant verder ontwikkelen en aanscherpen, terwijl wij aan de andere kant de administratieve lasten enigszins terugbrengen? Mevrouw Roefs sprak terecht daarover. Ook vinden wij een kortere termijn voor de vaststelling van de tarieven nodig. Je moet dus slimmer toezicht houden in plaats van alleen maar het aantal formulieren te doen toenemen.

De heer **Jansen** (SP): Volgens de heer Aptroot hebben wij een mechanisme nodig om de beloning van loodsen in de vingers te houden. De NMa heeft een functie daarin. Een andere route is dat zij in publieke dienst zijn en zij dus een salaris krijgen op grond van een ambtelijke schaal. Dan heb je automatisch ingebouwd dat er geen excessief hoge betaling plaatsvindt. Wat vindt de heer Aptroot daarvan?

De heer **Aptroot** (VVD): Gezien het aantal overschrijdingen van de balkenendenorm in de publieke en de semi-publieke sector is dit niet zaligmakend. Bovendien vind ik het best als mensen in staat zijn om als zelfstandig ondernemer te functioneren binnen een tariefstructuur, waarop de NMa toezicht houdt. De een werkt veel harder dan de ander, waardoor de een dus een relatief hoog inkomen haalt, terwijl de ander onder allerlei gemiddelde ambtelijke normen blijft. Ik vind dit best, want dit maakt een gevarieerder pensioen mogelijk. De een kan langer doorwerken en de ander stopt eerder, maar dan wel op eigen kosten en risico binnen de veiligheidsnormen die de overheid stelt. Ik vind het eigenlijk best dat loodsen als een soort private ondernemers zelfstandig functioneren, maar wel met enig regulerend toezicht door de NMa, omdat er geen marktwerking is. Dit gaat goed samen. Dit is een ideaal compromis op een specifieke markt tussen SP en VVD. Het is toch ongelofelijk.

Het derde punt in dit kader is het langer doorwerken na het 55ste levensjaar. Dit is nu een vrijwillig uitgangspunt, maar wij vinden dat een beetje een luxesituatie. In Duitsland is de leeftijdsgrens al 62 jaar. Ik ben wel geen deskundige op dit terrein, maar ik ga ervan uit dat Nederlandse loodsen net als de Duitse loodsen tot 62 kunnen werken. Als dat zo is, dan mag iemand best eerder stoppen, maar wel voor eigen rekening. Hij moet dan een andere baan nemen of extra sparen. Als iemand langer wil doorwerken, kan dat als hij daartoe in staat is, want hij moet wel fit zijn en aan de eisen voldoen. Wij zeggen dit echter niet vrijblijvend. De pensioenleeftijd gaat overal omhoog en dus hier ook.

Mijn vierde punt is de afbouw van de kruissubsidiëring. Wij vinden het goed dat er de laatste jaren wat gebeurd is, maar wij voelen weinig voor volledige afbouw en dus nog vijf jaar doorgaan. Ik sluit mij aan bij de collega's. De kleine havens in het Noorden worden redelijk onbetaalbaar, terwijl dit voor een grote haven zoals Rotterdam slechts beperkt voordeel heeft. Wij vinden net als de collega's, veilige en vlotte beloodsing tegen redelijke tarieven het belangrijkste. Wel vragen wij de minister om nog



eens de situatie op een rijtje te zetten, uitgaand van de huidige situatie in Nederland en eveneens uitgaand van een faire concurrentiepositie ten opzichte van de havens in de buurlanden. De havens in het noorden moeten immers met die in Duitsland concurreren. Kunnen wij een overzicht krijgen van die concurrentiepositie, want wij vinden in ieder geval dat er een level playing field moet zijn voor onze havens? Zij moeten namelijk behoorlijk concurreren: Rotterdam met Antwerpen en Hamburg, maar de kleine havens moeten ook kunnen concurreren met kleinere havens over de grens.

Tot slot heb ik nog een vijfde punt over dit belangrijke onderwerp. Wij vinden het nodig dat er ruimte is voor innovaties. De belemmeringen moeten weggenomen worden, want wij vinden flexibilisering van de loodsplicht en loodsen op afstand interessant. Daarvoor moet je wel een aantal goede afspraken maken. Ik begrijp uit de brieven dat er eenduidigheid moet komen voor de vrijstelling van de loodsplicht. Dit lijkt ons goed, want die duidelijkheid ontbreekt. Kan de minister op redelijk korte termijn met een voorstel daaromtrent komen?

De meningen over loodsen op afstand verschillen. Als argument gebruikt men dat dit afhankelijk is van omstandigheden en afspraken. Volgens sommige verhalen uit de praktijk zijn er onoverkomelijke problemen. Wij weten het fijne daarvan niet en vragen de minister daarom om een standpunt daarover. Wij moeten echter wel positief staan ten opzichte van innovaties.

Met betrekking tot de breedtebepaling in het Nederlandse deel van de Eems sluit ik mij aan bij collega Roefs. Wij denken ook dat die regel overbodig is.

De maritieme noodhulp zou straks met de Defensiehelikopter verzekerd zijn. Wij krijgen vanuit de praktijk echter meldingen dat het nog steeds niet op orde is. Collega Cramer stelde net dat een particuliere partij de eigen helikopter voor noodsituaties moet inschakelen. De overheid kan niet zeggen dat de veiligheid geregeld is, als in de praktijk particulieren moeten worden ingeschakeld, terwijl er met hen geen contract is en er ook geen vergoeding wordt gegeven. Gelukkig doen die particulieren dat wel, maar eigenlijk vinden wij dit niet de basis. De overheid moet de veiligheid ofwel zelf goed regelen, ofwel afspraken maken met derden, zodat er capaciteit beschikbaar is. Daarvoor moet dan ook een faire vergoeding betaald worden. Beide dingen zijn wat ons betreft goed, maar het moet wel zakelijk geregeld worden. Wij verwachten daarom van de minister nu of binnenkort een antwoord hierop. De overheid moet de veiligheid helemaal garanderen of er moet een goede, faire afspraak met private partijen komen.

Tot slot ga ik in op het bedienen van sluizen op afstand. In principe is het een goede zaak dat dit her en der gebeurt. Wij zijn wel geschrokken van de resultaten in de tussentijdse evaluatie. De minister schrijft: wij kunnen tevreden zijn, want 70% van de gebruikers is tevreden. Als 70% van de gebruikers tevreden is, is 30% dus niet tevreden. Dat is niet goed. Menig bedrijf, menige organisatie, menig minister, menig Kamerlid of menige politieke partij voelt zich niet goed bij zulke percentages. Het gaat hier ook nog eens om de overheid die exclusiviteit op het gebied van het op afstand bedienen van sluizen heeft. Ik vind dat resultaat dus niet positief en sluit mij aan bij de kritiek op de techniek. Het verbaast mij dat er eigenlijk geen bedrijfszekerheid is, omdat er zoveel storingen zijn door nieuwe technieken en producten, zoals ik lees in de stukken. Welke technieken en producten zijn er nu nieuw om een sluis te openen en dicht te doen en hierop met camera's toezicht te houden? Graag willen wij uitleg hierover van de minister, want wij vinden dat er minder storingen moeten zijn voordat wij een stap verder gaan. Er hoeft geen 100% bedrijfszekerheid te zijn, maar het grote aantal storingen maakt ons niet gerust. Daarom geven wij geen groen licht om dit verder uit te rollen.

## Voorzitter: Roefs

De heer **Jager** (CDA): Voorzitter. Er is al veel gezegd over de loodsen. Ik begin daarom met de evaluatie van de Loodsenwet. Het CDA benadert die vanuit het algemeen belang van de Nederlandse haven- en industriesector en niet alleen vanuit deelbelangen. Bij het algemeen belang verdienen de volgende zaken onze aandacht: de veilige doorvoer van schepen en goederen door de Nederlandse wateren tegen een zo gunstig mogelijke prijs-kwaliteitsverhouding, de continuïteit van dienstverlening gecombineerd met innovatie en tenslotte het waarborgen van een sterke concurrentiepositie van de Nederlandse havens. Die boodschap vinden wij ook terug in de brief van de minister. De CDA-fractie kan zich dus daarin vinden. De minister schrijft dat de marktwerking door de meeste partijen wordt gezien als een bedreiging voor de veiligheid. Die signalen krijgen wij ook. Voor marktwerking zijn er onvoldoende mogelijkheden, gezien het beperkte aantal aanbieders. Bovendien ontbreekt het draagvlak voor verdere marktwerking. Laten wij vandaag dus afspreken dat wij dit niet langer nastreven; dat verschaft de havens en de loodsen de nodige duidelijkheid. Mijn fractie is voornemens om daarover een motie in te dienen, zodat wij dit kunnen vastleggen.

Welk stelsel willen wij dan wel? De uitgevoerde evaluaties laten zien dat havenbeheerders, reders en loodsen redelijk tevreden zijn over hoe het huidige stelsel nu functioneert. In dit stelsel komt het goede werk van de loodsen optimaal tot zijn recht. Dit pleit ervoor dat de minister in 2011 de keuze maakt om verder te koersen op de nu ingeslagen weg, maar de CDA-fractie vindt dat die keuze alleen gemaakt kan worden als vooraf daaraan wel een aantal strenge voorwaarden wordt verbonden. Wij zitten immers niet te wachten op een situatie waarin zelfstandige ondernemers vanuit een monopoliepositie de markt bepalen. Nu volledige marktwerking in het loodswezen niet tot de mogelijkheden behoort, zullen er op andere wijze voldoende prikkels in het systeem ingebouwd moeten worden. Deze prikkels moeten de loodsen dwingen om ook op termijn te blijven investeren in innovatie, een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering en zo laag mogelijke kosten voor de klant. Er zijn inmiddels goede ervaringen opgedaan met het toezicht door de NMa, in het bijzonder wat betreft de scherpe tariefstelling. Het CDA wil echter een werkelijke opdrachtgever-opdrachtnemer-klantrelatie tussen enerzijds de loodsen en anderzijds de reders en havenbeheerders. Daarbij dienen de klanten, in dit geval de reders en de havenbeheerders, koning te zijn. Voor het vaststellen van de tarieven voor het volgende jaar moeten daarom alle partijen aan tafel zitten. Pas als havens, reders en loodsen overeenstemming bereiken, kan een tariefvoorstel gedaan worden. Daarnaast moet een tweejaarlijkse benchmark alle partijen scherp houden voor de ontwikkelingen in de markt, zoals de kostenontwikkeling en innovaties bij concurrerende havens. Naast zo laag mogelijke tarieven is immers ook de toepassing van allerlei innovaties van belang.

Bij loodsen op afstand hebben niet zozeer de loodsen een direct belang, als wel de reders en havenbeheerders. De NMa speelt in dit verband een nadrukkelijke rol volgens de CDA-fractie. Wij steunen daarom het voornemen van de minister om dit toezicht nog robuuster te maken. De NMa kan dan daadwerkelijk controleren of er sprake is van de meest doelmatige bedrijfsvoering, met inbegrip van alle mogelijke innovaties. De loodsen moeten in dat geval dus met concrete plannen komen op het gebied van innovatie en doelmatigheid. Wij juichen het daarom toe dat het loodswezen en de rijkshavenmeesters gezamenlijk een plan van aanpak opstellen om de innovatie te bevorderen.

De minister schrijft ook over het experimenteerartikel en dat heeft de steun van mijn fractie. Graag verneem ik van hem welke concrete voornemens hij heeft op dit gebied.

De heer **Jansen** (SP): De CDA-fractie vindt kwaliteitsborging van belang naast een vorm van kostentoezicht. In de drinkwatersector – het verschil met de loodsensector is dat de drinkwatersector 100% publiek eigendom is – is er gekozen voor een benchmarking waarbij zowel de kwaliteitskant als de kostenkant gebenchmarkt wordt. Dit heeft in de afgelopen tien jaar geleid tot een flinke kostenreductie, een flinke kwaliteitsverbetering en een heel innovatief klimaat. Waarom gaat de CDA-fractie niet wat meer die richting op?

De heer **Jager** (CDA): Wij willen naar benchmarking met tegelijkertijd een verscherpt toezicht. Bovendien moet er een efficiencyslag gemaakt worden waarbij het geld effectiever benaderd en zakelijker ingevuld wordt. Dit kan ook leiden tot een kostenreductie waaronder de kwaliteit niet hoeft te lijden. In die zin past de suggestie van de heer Jansen binnen het gehele systeem. In beide gevallen kun je zowel een kwaliteitsslag als een kostenslag maken. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de inzet van innovatieve middelen bij beloodsing op afstand. Op een aantal stations is er al beloodsing op afstand mogelijk. Er zijn ook allerlei ontwikkelingen, zoals het systeem Lofar dat wij zelf ondersteunen. Welke winst kun je daaruit bijvoorbeeld halen, waardoor de kosten en dus de tarieven enorm kunnen dalen? Er valt dus op verschillende terreinen winst te behalen. Ik ben het ermee eens dat de kwaliteitsslag en daar waar mogelijk ook de kostenslag moeten worden gemaakt. De benchmark kun je ook daarop laten uitvoeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ga even hierop in. Het is goedkoop om in de politiek te zeggen dat er een efficiencyslag moet komen omdat het beter moet. Wij constateren dat het bij internationale vergelijking goed gaat en dat de kosten niet de pan uitrijzen. Met beperkte middelen wordt dus een hoogwaardig kwaliteitsproduct geleverd. Welke mogelijkheden zijn er dan nog om de efficiency te verbeteren? Is het niet te gemakkelijk om dat nu te roepen, wetend dat het voortschrijden van de techniek op termijn misschien ook nieuwe mogelijkheden zal brengen? De heer Jager beweert dat nu al heel stellig, maar dan belooft hij de Kamer en de sector iets. Dat is te goedkoop.

De heer **Jager** (CDA): Het drukt in elk geval de kosten als het goedkoper wordt. Wij staan achter het experimenteerartikel. Dat heb ik niet voor niets gezegd, want ik ben voor onderzoeken. Verder geef ik aan dat 2010 en 2011 benut kunnen worden om te zoeken naar innovatie. De rijkshavenmeesters en het loodswezen zoeken samen naar innovatie. Als je zoekt naar innovatie, ben je dus ook ervan overtuigd dat er mogelijkheden zijn om te innoveren. Die kansen moet je samen aangrijpen. Binnen de nieuwe technieken zijn er mogelijkheden die nu al in de luchtvaart zijn geïntroduceerd. Die ontwikkelingen komen ook op de scheepvaart af. Ik durf de stelling wel aan dat er verbeterlagen te maken zijn. De kwaliteit is op dit moment vergelijkbaar met die in het buitenland, maar dit houdt niet in dat het buitenland niet kan innoveren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Zoeken naar innovatie is geen verbetering, maar een vernieuwingsslag. Nieuwe technieken kun je geen verbetering van de organisatie noemen, maar wel een verandering. Als de marktwerking van de baan is en het loodswezen de ruimte krijgt om te investeren, kan het dan binnen twee jaar – wellicht in overleg, maar misschien stemt de minister toe – komen met een beeld van die innovatie? Vindt de heer Jager dat een goed idee? Ik vind het namelijk een beetje raar dat de heer Jager die innovatie binnen twee jaar helder wil hebben.

De heer **Jager** (CDA): Innovatie is niet alleen vernieuwing maar ook verbetering. Verbetering kan ook vernieuwing zijn. Je kunt mensen of materieel anders inzetten en dat kan vernieuwend werken binnen een organisatiestructuur. In die zin behoort dit best tot de mogelijkheden op dit moment. Het kan dus gaan om nieuwe systemen of een vernieuwende benadering van de organisatiestructuur an sich.

Als wij de optie van volledige marktwerking laten vervallen, komt de afschaffing van de huidige kruissubsidiëring voorlopig in een ander daglicht te staan. Zeker nu wij te maken hebben met de economische crisis vragen wij de minister om de huidige bevrozing van de kruissubsidiëring te handhaven. Als wij dat niet doen, krijgen de noordelijke en Zeeuwse havens te maken met buitensporige tariefstijgingen. Dat lijkt ons onder de huidige omstandigheden zeer ongewenst. Ik ontvang graag een toezegging van de minister dat de situatie van de kruissubsidiëring ook voor 2011 ongewijzigd blijft. Wij begrijpen ook dat de Rotterdamse haven hiermee geen grote problemen heeft. Wel vindt de CDA-fractie dat voor de lange termijn alle betrokken partijen in de Nederlandse havens met elkaar om de tafel moeten gaan zitten om naar een duurzame oplossing te zoeken voor de huidige praktijk van kruissubsidiëring.

Sommige havens lopen op tegen niet altijd even eenduidige regels op het gebied van de loodsplicht. De breedtebeperking tot 13 meter is net al door mevrouw Roefs genoemd met betrekking tot Delfzijl en de Eemshaven. Die beperking raakt kant noch wal, want die geldt terecht voor dat deel van de Eemshaven dat beperking kent in breedte en diepgang, maar om onverklaarbare redenen is deze beperking ook van toepassing op genoemde havens. Graag krijgen wij duidelijkheid hierover, want daar is het niet nodig.

Ik ga nog in op een aantal andere punten van de lijst van brieven, zoals de bediening op afstand van sluizen. De bediening op afstand was een pilotproject dat geëvalueerd is door een werkgroep. Daarbij zijn wel kanttekeningen te maken, omdat de werkgroep naar verluidt slechts uit ambtenaren bestond. Vindt de minister het een goed idee om bij de volgende evaluatieronde ook mensen van buiten de eigen organisatie hierbij te betrekken voor een onafhankelijke blik? Kennelijk is niet iedereen bij de bespreking van de evaluatie uitgenodigd. De branchevereniging Schuttevaer ontbrak namelijk. Is hier sprake van een selectief deurbelief of was dit een eenmalig foutje in de communicatie? De CDA-fractie vindt het nog steeds goed om te kijken naar bediening op afstand, maar wij moeten ook kritisch blijven op de uitwerking daarvan. Rijkswaterstaat heeft dit jaar bijvoorbeeld extra gidsen ingezet om de beweging in de sluizen op drukke momenten bij te sturen. Dit komt de veiligheid waarschijnlijk ten goede. Het roept echter wel de vraag op hoeveel de nettobesparing is als je de bediening met veel ICT ergens verderop regelt, maar tegelijkertijd extra personeel inzet op de sluis zelf, om toch over een paar extra ogen te beschikken. Dit is in ieder geval geen innovatie. Het CDA heeft een kritische opmerking over een onderdeel van de nota over de SAR-helikopters in het kader van de maritieme en aeronautische noodhulp op zee. De huidige Lynxhelikopters functioneren goed, maar zijn onvoldoende om in de uithoeken van het Nederlands deel van het continentaal plat van de Noordzee grote aantallen opvarenden te evacueren. De toenmalige staatssecretaris heeft dit in de nota ook erkend en wijst erop dat dit verbeterd wordt als de helikopters van de marine in 2013 vervangen worden door de NH90. Zoals alle materieel bij defensie, is de NH90 ontworpen om goed genoeg te zijn om onze jongens met een gerust hart een oorlogssituatie in te sturen. De NH90-helikopter kan daarom onder zeer slechte weersomstandigheden vanaf fregatten op volle zee zwaarbewapend aan onderzeebootbestrijding doen. Het is echter de vraag of je voor een Search and Rescue-helikopter wel behoefte hebt aan een tot de tanden toe bewapende gevechts- en onderzeebootbestrijdings-helikopter. Het gaat immers om het redden van mensen. In de landen om

ons heen wordt volstaan met het inhuren van veel eenvoudiger, civiele helikopters. De marinehelikopters zijn daar slechts back-up in de periodes dat zij niet voor militaire doelen in gebruik zijn. In de jaren negentig is dezelfde discussie gevoerd over de emergency towing vessels. Toen was het voorstel om hiervoor een marineschip te gebruiken, maar uiteindelijk is gekozen voor de vele malen minder kostbare optie om een speciaal schip uit de private sector hiervoor te converteren. In tegenstelling tot de overheid of marine heeft die sector wel alle kennis en infrastructuur voor het bergen van schepen, boorplatformen en dergelijke. Kan de minister een overzicht geven van de kosten van het continu beschikbaar houden van twee NH90-helikopters voor SAR-doeleinden ten opzichte van inhuur uit de private sector? Wij denken hierbij aan inhuur zoals die bij ETV Noodsleephulp al jaren plaatsvindt.

De heer **Jansen** (SP): De SP-fractie vindt de kritische houding over die helikopters prima. Van de andere kant staan die NH90-helikopters er al. Die zijn voor rekening van de Nederlandse Staat, zij het voor een ander departement. Kortom, is het wellicht een idee dat Defensie dit als handige oefenmogelijkheid ziet om de routine van de mensen op peil te houden? Alleen moet de marginale vergoeding hiervoor wat lager en dus marktconform worden.

De heer **Jager** (CDA): Daarom stel ik de vraag naar een volledig kostenoverzicht. Dat kan geplaatst worden tegenover het andere kostenoverzicht. Er kunnen wel bepaalde oefeningen gehouden worden met die helikopters. Wat dat betreft ben ik het eens met de heer Jansen. De helikopters moeten nu echter continu voor dit soort werkzaamheden beschikbaar gehouden worden. Dan staat er dus een dure helikopter met wellicht daartoe opgeleid personeel. Dat kan tot een ongunstige kosten-toedeling leiden. Daarom stellen wij eerst vragen daarover. Wij geven dus op dit moment niet direct de oplossing. Wij vragen ons echter wel af of dit probleem niet op eenzelfde wijze moet worden benaderd als dat van de ETV-schepen, waarover wij in de jaren negentig ook al gediscussieerd hebben. Toen bleek ook dat inzet van civiele schepen goedkoper was dan de inzet van marineschepen. Dit staat los van het feit dat je dit natuurlijk af en toe best voor oefeningen kunt gebruiken.

#### **Voorzitter: Jager**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun interessante bijdragen aan de drie hoofdonderwerpen op de agenda. Bij mijn beantwoording begin ik met vragen over de loodsen. Vervolgens ga ik in op de vragen over de kleine sluizen en ik eindig met het onderwerp kustwacht.

Wij hebben eerder gesproken over de loodsen, namelijk toen ik net minister was. Toen vond de behandeling van de Wet markttoezicht registerloodsen plaats. De discussies hier en «aan de andere kant» staan mij nog bij. Men noemt ons namelijk «de andere kant», maar ik zal dit niet te vaak zeggen, anders wordt men boos. Ik mag het hier en in de Eerste Kamer echter wel zeggen.

Naar aanleiding van de resultaten van de tussentijdse evaluatie is dit een belangrijk moment. De wet stelt toezicht op de loodsen in en voorziet in een overgangstermijn tot 2019 voor het eventueel invoeren van marktwerking in de loodsdienstverlening. Wij hebben destijds een stevig debat gevoerd over de wet. Nogmaals, dat debat was niet alleen hier stevig, maar ook daar. Ik heb toen afgesproken om een evaluatie op basis van een aantal parameters uit te voeren. De motie-Hendrikx die door de Eerste Kamer werd aangenomen, leidde tot een verdere uitbreiding van deze evaluatie, namelijk het inzicht bieden in het toekomstig model voor het

loodswezen en een mogelijke inkorting van de in de ogen van de senatoren erg lange overgangstermijn. De wet is van kracht sinds 1 januari 2008. Hoe dan ook is dit een mijlpaal te noemen in de lange geschiedenis van dit dossier. Het invoeren van marktwerking werd immers een reële optie. De discussie daarover speelde al heel erg lang, want door deze wet werden er twee belangrijke hindernissen opgeruimd – als ik het zo oneerbiedig mag zeggen – namelijk de aflossing van de prepensioenen en bovendien was de afbouw van de kruisfinanciering in beeld. Ik kom zo daarop terug, want er zijn veel vragen hierover gesteld. Toen werd als uiterlijke termijn daarvoor 1 januari 2019 afgesproken. Bovendien introduceerde de wet het sectorspecifiek toezicht, de NMa. De NMa stelt sinds 2008 de jaarlijkse loodsgeldtarieven vast en beoordeelt deze op een objectieve grondslag. De NMa kijkt ook of het loodswezen de meest efficiënte werkwijze toepast. Zo is het afgesproken en de NMa doet dit natuurlijk met inachtneming van de publieke belangen van veiligheid en vlotheid. Die belangen komen in de analyse namelijk tot uitdrukking. De kwaliteit en continuïteit van het loodsdienstwezen en de loodsdienstverlening moeten altijd gewaarborgd blijven. Het is namelijk van groot publiek belang dat wij nooit eraan hoeven te twifelen dat onze Nederlandse zeehavens veilig zijn. Het is geweldig hoe positief onze havens ook op dat vlak wereldwijd te boek staan. Zij zijn van topkwaliteit, ook qua efficiency. Dit moet ook zeker zo blijven.

Terug naar het moment van nu, de tussentijdse evaluatie. De onderzochte parameters van de evaluatie zijn de pensioenproblematiek, de uittreedleeftijd, de arbeidsvergoeding, administratieve lasten, juridische procedures en de tarieven zelf. Ten aanzien van deze parameters valt er een positieve ontwikkeling te constateren. Ik ben zelf tevreden met het resultaat. Je ziet dat wij het steeds beter doen op die parameters. Alleen de administratieve lasten zijn nog een probleem, want die moeten verder naar beneden. Ik herhaal wat iedereen daarover gezegd heeft. In de evaluatie zijn daarnaast ook drie opties voor de toekomst onderzocht: terug naar de overheid, handhaven van de huidige situatie en force majeure vooruit op weg naar de markt. De aangrijpingspunten van de uitgevoerde scenarioanalyse zijn de publieke belangen, want daarom gaat het. Onder welk model worden deze belangen het best gewaarborgd? De scenarioanalyse is op hoofdlijnen uitgevoerd. Zij laat zien dat het handhaven van de huidige situatie het hoogste scoort, maar verder maatwerk is wel noodzakelijk. Er moet ook nader onderzoek komen naar hoe je dat verfijnt. Hoe maak je de balans in het huidige tussensysteem – de heer Aptroot zei al dat het tussen twee werelden in zit – optimaal? Hoe zorg je bovendien dat het publieke belang daarin optimaal tot uitdrukking komt? Ik kom hierop zo nader terug.

Een advies van de NHR laat zien dat het draagvlak voor het invoeren van marktwerking binnen het loodswezen en bij de rijkshavenmeesters sterk is afgenomen. Dat is van belang en daarom constateer ik dat hier met kracht. Marktwerking wordt als een risico voor de veiligheid gezien. Bovendien is er geen vertrouwen in het daadwerkelijk ontstaan van enige vorm van echte concurrentie. Dit komt door het gebrek aan daadwerkelijke concurrenten. Het is reeds gezegd, maar ik herhaal het: de bestaande loodsdienstverlening wordt door partijen beoordeeld als een dienstverlening van hoogstaande kwaliteit. Ik zeg dat nogmaals helder tegen het loodswezen. Van belang is ook dat alle partijen zo snel mogelijk duidelijkheid willen over de toekomst. Gaan wij nu richting marktwerking of niet? Marktwerking staat voor investeringen en te veel onzekerheid leidt tot weinig investeren. Vanwege de gebrekkige duidelijkheid is het dus de vraag of een investering nog wel verantwoord is.

Het is van belang dat partijen het huidige toezicht als positief beoordelen. Ik herhaal het: de partijen in de sector vinden het huidig toezicht in algemene lijnen – ik kom zo terug op de kritiekpunten – positief. Zowel de

onafhankelijk toezichthouder NMa als het resultaat wordt als positief gezien. Er is transparantie ontstaan en bovendien inzicht in en druk op de efficiency van het loodswezen.

Hoe moet het nu dan verder? Ik zal steviger antwoorden dan in de tekst die ik hier voor mij heb liggen. Gegeven de uitkomst van de evaluatie, het sterk afgenomen draagvlak voor marktwerking, de grote behoefte aan duidelijkheid en de waardering voor de huidige situatie, lijkt mij het vergezicht van marktwerking niet meer reëel. Ik confronteer de Kamer met deze prangende kwestie, omdat het handhaven van de huidige situatie mijns inziens het beste alternatief is. Dit is ook de conclusie van de tussentijdse evaluatie. Als je teruggaat naar overheidsloodsen en dergelijke, haal je heel veel overhoop en daarmee is de efficiency niet gediend. Dat gezegd hebbende, is handhaving dus het beste. Dit wil echter niet zeggen dat wij dit beste van de drie alternatieven niet nog verder kunnen verbeteren. Ik vind marktwerking dus niet het reële toekomstperspectief. Ik zeg dat hier heel open. Ik kan mij echter wel voorstellen dat wij, voordat wij definitief voor dit systeem kiezen, nog een laatste slag maken met de sector zelf om de innovatie en differentiatie in de dienstverlening verder te optimaliseren, de loodsplichtflexibilisering naar een hoger niveau te brengen, de administratieve lasten te drukken en ook het proces van tariefvaststelling in een nieuw jasje te gieten. Ik kom daarop zo nader terug.

Voor mij is het dus helder dat er geen marktwerking komt. Het wordt dus iets zoals het huidige systeem, maar hoe het precies wordt, hangt af van de antwoorden op mijn vragen over deze vier aandachtspunten. Het liefste wil ik die de komende tijd – zo snel mogelijk – met de sector bespreken. Voordat wij een definitief model voor de toekomst vastpinnen, moeten deze vragen beantwoord zijn. Ik houd de druk wel hoog om optimaal te presteren, omdat deze sector goed samenwerkt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben zeer tevreden met deze woorden van de minister. Het hele loodswezen is daarmee vast tevreden. Deze uitspraak is heel belangrijk. Wij hebben het over investeringen en wellicht nieuwe banen in de scheepsbouw en dergelijke. Moeten wij dit dan niet ergens vastleggen?

Minister **Eurlings**: Ik weet dat mijn statuut in demissionaire fase wat aan erosie onderhevig is. Ik zeg als verantwoordelijk minister dat het gewoon niet meer reëel is dat wij naar marktwerking toegaan. Punt. Er is geen woord Spaans bij. Wel vind ik van belang dat voordat wij definitief in afspraken vastleggen hoe wij de huidige situatie structureel gaan vormgeven, wij met elkaar werken aan meer innovatie en meer differentiatie in dienstverlening. Ik denk dan aan loodsplichtflexibilisering en aan minder administratieve lasten. Ook moeten wij de vraag beantwoorden hoe in de toekomst om te gaan met de tariefvaststelling. Op die manier moeten wij proberen een zo goed mogelijk antwoord te krijgen vanuit het publieke belang. Ik wil dus verder finetunen voordat wij definitief neerschrijven hoe het er precies uit moet komen te zien.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij kunnen concluderen dat vijf van de zes hier aanwezige fracties, namelijk die van de PvdA, de PVV, de ChristenUnie, de VVD en het CDA, deze mengvorm steunen. Dan is er mijns inziens ook draagvlak voor deze demissionaire minister om daarmee door te gaan. Alleen de SP wil terug naar het volledig in overheidshanden leggen van het loodswezen. De minister sprak zo-even over finetunen. Ik heb zelf hiervoor al wat punten genoemd. In feite gaat het er nu dus om dat de minister een aanpassing van de wet gaat voorbereiden omdat de rest van het voorgenomen traject niet meer aan de orde is. Die aanpassing zal niet meer lukken voor 9 juni. Dat is niet haalbaar. Dan zou het evenwel goed zijn als de minister dat traject wel inzet. Ook na de verkiezingen hebben

wij vermoedelijk niet binnen een paar maanden een nieuw kabinet. Het zou goed zijn als de minister in die tussentijd al het voorwerk en de finetuning doet en dat het nieuwe kabinet het verder kan oppakken en afronden. Kunnen wij het zo opvatten?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik worstel een beetje met de vraag die de minister bij ons neerlegt. Volgens mij wil hij met de sector in overleg. Wat is dan precies zijn verzoek aan de commissie? Anders sluit ik mij volledig aan bij de conclusie van de heer Aptroot, als zijnde een gangbare route.

De heer **Jansen** (SP): De heer Aptroot heeft gelijk dat wij hier als enige fractie niet erg gelukkig zijn met de bestaande situatie. Niet omdat die nu tot heel grote knelpunten heeft geleid – er is sprake van een redelijke status quo – maar omdat het principiële een «vlees noch vis»-situatie is. Er is in het verleden ook al onderzoek gedaan door onder andere de WRR. Je hebt publieke taken en je hebt private taken. Nu is er feitelijk sprake van een privaat monopolie. Dat vereist altijd een blijvende grote waakzaamheid in de sfeer van toezicht. Je kan er bijvoorbeeld ook een nutsbedrijf van maken. Dat komt dan niet geheel overeen met de oude situatie, want destijds behoorde het loodswezen bij de marine. Kortom, het zou dan gaan om een moderne vorm van een publiek bedrijf. Is de minister bereid om ook die variant te betrekken bij het proces dat moet leiden tot optimalisering van de bestaande situatie?

De **voorzitter**: Namens het CDA sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Aptroot. Verder ben ik benieuwd naar de reactie van de minister op de suggestie van de heer Jansen om de variant die hij aandroeg, bij het verdere onderzoek te betrekken. Er is wat ons betreft niets op tegen om dingen te onderzoeken, los van onze opvatting over hoe het loodswezen in de toekomst zou moeten functioneren, want die hebben wij al duidelijk weergegeven.

Minister **Eurlings**: Het is eigenlijk precies zoals de heer Aptroot zegt. Ik wil dus gewoon vol doorgaan met het voorbereiden van de wetswijziging. Ik wil daartoe echter eerst met de sector nog een aantal stappen zetten. Daar wacht ik dus ook niet mee. Daar zijn wij al vol mee bezig. Ik hoop dan maar in 's lands belang dat ik alsdan niet meer de minister ben die deze wetswijziging naar de Kamer brengt. Niet omdat ik geen vertrouwen meer in mijzelf zou hebben, maar meer omdat het dan wel heel erg lang zou duren voorat wij een nieuw kabinet hebben. En dat wens ik ons land niet toe.

De positie van de SP ken ik en die respecteer ik ook zeer, maar uit de tussentijdse evaluatie is gebleken dat de optie van bijvoorbeeld één groot nutsbedrijf dat namens de overheid de desbetreffende taken zou moeten vervullen, het publieke belang minder dient dan deze tussenbenadering. De heer Jansen heeft het over vlees noch vis; ik zou zeggen: het is vlees én vis. Het mooie ervan is dat je niet een concurrentie probeert te creëren die in de praktijk niet kan bestaan omdat er simpelweg te weinig concurrenten zijn, maar dat je wel sommige marktinstrumenten op die sector zet die wel efficiënt en klantvriendelijk zijn. Dat is wat mij betreft een mooie combi: publiek belang maar wel prestaties die een goed functionerende markt zo veel als mogelijk benaderen.

De heer **Jansen** (SP): De minister trekt zijn conclusie veel te snel. De heer Aptroot noemde al het voorbeeld dat men in Duitsland tot z'n 62ste doorwerkt en in Nederland niet. Misschien heeft dat te maken met de arbeidsomstandigheden omdat men in Nederland vanwege het feit dat het loodswezen geprivatiseerd is, meer uren maakt en dat er sprake is van hogere werkdruk. Kortom, het een hangt met het ander samen. Vandaar mijn verzoek om na te gaan hoe andere landen het georganiseerd hebben.



Een aantal van onze buurlanden hebben het publiek georganiseerd. Die zijn toch ook niet gek? Waarom kunnen die modellen niet gewoon naast elkaar worden gelegd voordat wij een afgewogen beslissing nemen?

Minister **Eurlings**: Ik probeer juist aan te geven dat wij die tussentijdse evaluatie gedaan hebben. De publieke kant was daarbij een van de drie opties. Uit die evaluatie komt de zo-even door mij genoemde optie als beste uit, te weten continuering van de huidige situatie waarbij er geen sprake is van marktwerking maar er wel wordt geprobeerd de efficiency die je in een goed concurrerende markt zou krijgen, te stimuleren door op een goede manier incentives in te bouwen, toezicht te houden et cetera. De heer Jansen heeft daar een andere positie in. Ik weet ook dat er buitenlandse zijn die het publiek doen. Dan nog is de vraag of, wanneer die over zouden gaan tot het systeem dat wij nu hebben, ze alsnog terug zouden gaan naar het publieke systeem.

Wat betreft de aanpassing van de wet nog het volgende. Wij zullen de komende maanden stevig doorgaan met het overleg met de sector en de loodsen zelf. Het overleg zal nog zeker tot dit najaar doorlopen, misschien zelfs tot aan het eind van dit jaar. Ik zal de Kamer er in ieder geval van op de hoogte houden. De wetswijziging zal in de loop van 2011 gereed moeten zijn, zodat mijn opvolger die vervolgens met de Kamer kan bespreken.

Ik heb het loodswezen en de rijkshavenmeesters gevraagd om een extra inspanning te leveren ten aanzien van innovatie, differentiatie in dienstverlening en loodsplichtflexibilisering. De gebruikers moeten hierbij betrokken zijn. Ik weet dat het loodswezen hieraan reeds invulling geeft. De NHR heb ik advies gevraagd over de gepresenteerde plannen. Ik wil met de NMa en het loodswezen de mogelijkheden van verbetering van de prestaties van tariefstelling en het terugdringen van de administratieve lasten in kaart brengen. Ook is van belang het advies van de NHR over de verdere afbouw van de kruissubsidiëring. Het eventueel afzien van de marktwerking betekent namelijk dat wij anders zullen moeten omgaan met die afbouw aangezien die was gelinkt aan de marktwerking.

Nogmaals, marktwerking is nooit een doel op zich geweest. Ik heb dat ook gezegd aan het begin van mijn ministerschap toen wij met deze wet kwamen. Er komt dus geen marktwerking, dus laat niemand meer bang zijn om te investeren. Wat dat betreft neemt mijn opvolger de verantwoordelijkheid over van diens demissionaire voorganger. Ieder zo zijn hobby. Als je aankomt, krijg je een overdrachtsdossier, maar er is veel meer vastgelegd dan in dat kleine dossier staat. Dit hoort er in elk geval bij. Dan kom ik op de toezichtslast. Is het toezicht nu nodeloos zwaar? Ik heb niet de indruk dat het nodeloos zwaar en inflexibel is. Het toezicht heft ondanks zijn korte looptijd nu reeds veel opgeleverd in termen van transparantie en inzicht en druk op de efficiency. Dat wordt ook door de sector zo gewaardeerd. Niettemin zijn er verbeteringen mogelijk en nodig. Ik wil daarover graag met het loodswezen en de NMa de mogelijkheden in kaart brengen. Naarmate er meer inzicht bestaat bij de NMa in de bedrijfsvoering van het loodswezen en de efficiency, kan de toezichtslast in de toekomst verder afnemen. Het is een opstartfase en wij blijven daarmee bezig. Continu met mogelijkheden voor de verdere stroomlijning van het reguliere proces. De ervaren last van de noodzakelijke tijdregistratie en het 24 uur zeven dagen per week inzetbaar zijn gedurende het gehele jaar lijkt het grootst. Wat is nu de totale omvang van die last? Die is onder de 1% van de jaaromzet. Ik blijf er jaarlijks op monitoren hoe die last zich ontwikkelt. Mijn wens is dus dat die verder afneemt in plaats van toeneemt. Daar kijken wij scherp op toe.

De tijdregistratie als zodanig is niet echt een ongebruikelijk fenomeen. Belangrijk is om er ervaring mee op te doen en om na te gaan of het nog slimmer en efficiënter kan. Dat is ook een stukje ingroei. Ik sta open voor de gedachten van het loodswezen over hoe het efficiënter kan. Ik ben er

dus voor in om samen met het loodswezen en de NMa de mogelijkheden terzake te bekijken en die met hen te bespreken, en om daarna de Kamer daarvan nader kond te doen.

Verder is een vraag gesteld over het schrappen van de breedte van 13 meter «für die Schiffe die nicht nach Deutschland gehen». Dat vind ik een relevante vraag. Ik zeg toe hierop actie te ondernemen. Als het enigszins kan zullen wij voor de schepen richting Delfzijl die eis schrappen. Ik wil hierover wel advies vragen aan de rijkshavenmeester. Ook zal ik moeten afstemmen met mijn «liebe Deutsche Freunde», zoals je dat ook behoort te doen als goede burens.

De **voorzitter**: In het verleden hadden wij de zogenaamde wadvaarders die vrijgesteld waren van de loodsplicht. Wellicht kan in die zelfde trant gekeken worden naar de situatie ten aanzien van de Buiten Eems.

Minister **Eurlings**: Ik zeg woordvoerder Jager toe dat ik niet alleen kijk naar de mogelijkheid om de eis van 13 meter voor schepen richting Delfzijl te schrappen, maar ook naar de mogelijkheid om genoemde vrijstelling van de loodsplicht voor de desbetreffende wadvaarders te regelen, op voorwaarde dat die dan niet geldt voor het verder varen richting de Eems. Als het enigszins kan zullen wij dat gewoon gaan realiseren. Ik zal dan wel het Loodsplichtbesluit moeten aanpassen. Daarom zou ik deze operatie willen meenemen in de flexibilisering van de loodsplicht, gericht op een flexibeler en eenduidiger loodsplichtbestel. Ik zal de Kamer over dit specifieke punt, dus de 13 meterschepen en de positie van de wadvaarders, nog voor het zomerreces berichten. Verder is gevraagd hoe wij denken de innovaties in de loodsdienstverlening verder te stimuleren. Het overleg tussen de rijkshavenmeesters en het loodswezen levert een eigen inbreng op. Ik denk aan het aanpassen van het wettelijk kader waardoor nieuwe concepten gemakkelijker kunnen worden geïmplementeerd. Het regionaal overleg tussen het loodswezen en de sector over tariefvoorstellen is ook bedoeld om de kwaliteit van de dienstverlening beter bespreekbaar te maken. Het gaat altijd om de verhouding prijs en kwaliteit, waarbij kwaliteit natuurlijk ook toeziet op innovatie.

Gevraagd is naar de instelling van een soort bufferfonds om in crisistijd schommelingen te voorkomen of tegen te gaan. Wij hebben zelf ingegrepen om te voorkomen dat in crisistijd de tarieven ineens fors zouden stijgen, dit ook in lijn met wat wij bijvoorbeeld hebben gedaan met de luchtverkeersleiding op Schiphol. Ik wil mevrouw Roefs toezeggen dat ik deze optie en de nut en noodzaak en de kosten van een dergelijk fonds zal inbrengen in de werkgroep die gaat over de kruissubsidiëring, teneinde na te gaan of en, zo ja, onder welke randvoorwaarden wij zo'n fonds zouden kunnen invoeren. Eind dit jaar komt deze werkgroep met een advies. Totdat wij dat advies hebben en wij dat ook hebben meege- nomen in eerdergenoemde wetwijziging die de huidige situatie inclusief finetuning cementeert, zullen wij voor 2011 de afbouw van de kruissubsidies bevroren. Er is dus sprake van een standstill zodat wij in rust kunnen kijken wat de beste situatie is voor de toekomst.

Verder zijn vragen gesteld over een robuuster toezicht. Het robuuster maken van het toezicht hoeft niet tot hogere administratieve lasten te leiden. De verwachting is dat het continu verbeteren van het proces leidt tot lagere administratieve lasten. Op dit moment is het percentage van die lasten minder dan 1. Wij gaan het jaarlijks monitoren en onze richting is er een van naar beneden en dus niet naar boven. Daar zullen wij de Kamer ook over berichten.

De heer **De Mos** (PVV): Wil de minister dan wellicht ook de wat autoritaire houding van de NMa ten opzichte van het loodswezen daarbij betrekken? Die houding gaat wel erg uit van machtsdenken en het snel boetes

opleggen en wat minder van het uitgangspunt om in gezamenlijkheid naar oplossingen toe te werken.

Minister **Eurlings**: Ik neem ieder idee mee dat een verbetering kan bewerkstellingen. Ik ben het overigens niet zo eens met het beeld als zou de NMa snel boetes opleggen et cetera. De sector in den brede is redelijk tevreden over het toezicht. Dat was ook een van de constatering in onze evaluatie. Dat neemt niet weg dat waar verbeteringen nodig zijn, wij die ook zullen aanbrengen. Naar iedere suggestie ter verbetering kijken wij heel serieus. Als wij de analyse van de verschillende ideeën en suggesties hebben gemaakt, zal ik de Kamer daarover berichten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou de minister nog even de keuze willen voorleggen tussen praktisch en zo min mogelijk ingewikkeld toezicht en helemaal perfectionistisch maar ingewikkeld toezicht. Wat ons betreft zou je er ook aan kunnen denken om de tarieven een paar jaar te indexeren. Dan neem je een algemeen indexcijfer en dan zal dat een enkel tiende procentje verschil maken en na een aantal jaren kan de NMa dan bij bijvoorbeeld twee of drie bedrijven eigen onderzoek doen om na te gaan of de ontwikkeling correct is geweest. Als je het niet al te perfect en te veel achter de komma doet, dan zouden de toezichtslasten wel eens veel lager kunnen zijn. Dat zou wat ons betreft en als de sector het er ook mee eens is, de manier zijn om het te doen.

Minister **Eurlings**: Het zou nu te snel zijn om te zeggen dat dit de beste manier is. Ik zeg u wel toe dat wij ook deze optie serieus meenemen in genoemde werkgroep.

De heer Jansen heeft een vraag gesteld over het stopzetten van het toezicht door de NMa. Ik ben daar niet voor. In het kader van vlees én vis is het belangrijk dat er een incentive blijft richting marktprestaties. Ondanks het feit dat er geen marktconcurrentie is in deze sector, vind ik het van belang dat je het prestatieniveau zoals dat er behoort te zijn in een goed functionerende markt, zo veel mogelijk benadert.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb dat ook niet gezegd. Ik heb alleen gezegd dat bijvoorbeeld de rol van de NMa bij de drinkwatersector veel marginaler is dan haar rol bij het loodswezen. Dat komt doordat er ten aanzien van de drinkwatersector een soort correctiemechanisme is ingebouwd in de vorm van benchmarking van kosten en kwaliteit, dat prima werkt. Dan behoef je als NMa niet zoveel stukken op te vragen en niet zoveel bureaucratie te hebben.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw vraag. Wij vinden het goed dat er NMa-toezicht is. Dat toezicht wordt ook als goed ervaren door de sector en men vindt ook dat de lasten niet te hoog zijn. Dat neemt niet weg dat die lasten scherp in het oog moeten worden gehouden en dat ze uiteindelijk ook verder teruggebracht moeten worden. Ik sluit ook niet uit dat wij de komende jaren steeds meer groeien naar zo'n situatie, maar daarvoor moet je wel eerst ervaring opdoen in deze specifieke sector. Wij zijn net begonnen, de eerste slagen zijn gemaakt, Wij blijven kijken naar verbeteringen. Hoe meer ervaring je hebt, hoe meer je kunt standaardiseren.

De pensioenleeftijd valt onder de verordenende bevoegdheid van het loodswezen. Er is gekozen voor een stapsgewijze aanpassing, ook om defecten te kunnen monitoren. De verordening is aangepast. Loodsen kunnen nu doorwerken tot 57,5 jaar en na de eerste ervaringen mogelijk tot 60 jaar. Het is aan het loodswezen om de beoordeling te maken want de beroepsuitoefening is als zwaar te beoordelen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat het loodswezen zal moeten trachten ook de oudere loodsen aan boord te houden. Krasse knarren hebben wij ook nodig in het

loodswezen als je kijkt naar de demografische ontwikkeling en de grote groei die wij met een haven als Rotterdam voor ogen hebben met onder meer de Tweede Maasvlakte. Wat helpt daar dan bij? Bijvoorbeeld het loodsen vanaf de wal of werkzaamheden waarbij de nautische specialisatie die is opgebouwd over veel jaren, goed kan worden ingezet. Ook in Nederland hebben wij steeds meer behoefte aan de vakspecifieke kennis die loodsen in hun carrière opbouwen.

Dan het experimenteerartikel in de Scheepvaartverkeerswet. Deze is momenteel te star om nieuwe loodskoncepten uit te proberen en waar mogelijk ook in te voeren. Nieuwe concepten moeten namelijk altijd binnen alle veiligheidsrandvoorwaarden vallen. De inbreng van de rijkshavenmeester is dus van groot belang. Hij moet beoordelen of een nieuwe werkwijze ook echt veilig kan worden uitgevoerd. Bij nieuwe loodskoncepten valt te denken aan bijvoorbeeld een systeem van verklaringhouders, het verbeteren en sneller inzetbaar maken, het daartoe experimenteren met differentiatie van frequentie-eisen per schip of havengebied, het loodsen op afstand meer permanent inzetten, op termijn bezien of het loodsen op afstand ook op de rivier of op het Noordzeekanaal kan worden ingezet en het bezien of een hbo-opleiding tot loodsen kan worden opgezet. Kortom, dat zijn allemaal zaken om daadwerkelijk wat te doen in plaats van maar te blijven studeren en in theorie te blijven praten.

Verder is gevraagd naar het toezicht op investeringen van het loodswezen. De NMa houdt toezicht op de afschrijvingen die onderdeel uitmaken van het tariefvoorstel. Daarbij wordt beoordeeld of de afschrijvingen van de investeringen bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze. Indirect worden ook de investeringen beoordeeld, ook in de zin of er sprake is van overinvesteringen of investeringen die niet ten goede komen aan efficiency. Daarnaast kunnen gebruikers en belanghebbenden hun mening geven over de investeringen en de daarbij horende afschrijvingskosten tijdens de consultaties over het tariefvoorstel. Alhoewel het geen verplichting is om voorgenomen investeringen te bespreken, is het ook in het belang van het loodswezen om in een vroegtijdig stadium transparant te zijn over de geplande investeringen. Wij hebben daar geen slechte ervaringen mee. Wij hebben er ook vertrouwen in dat dit in de toekomst goed tot zijn recht komt.

Vervolgens kom ik te spreken over de evaluatie van de bediening van de kleine sluizen in Zeeland. Op zichzelf lijkt het zeven dagen per week permanent op afstand bedienen van sluizen en bruggen nog steeds behoorlijk veel voordelen te bieden. Wat zijn die voordelen dan? Ik noem ze. Het stimuleren van het vervoer over het water, doordat wij beter kunnen inspelen op de marktvraag en wij een betere bereikbaarheid bewerkstelligen. Een vlottere afwikkeling en een betere doorstroming van het scheepvaartverkeer. Een betere benutting van de bestaande vaarwegen en sluizen. Meer mogelijkheden voor de recreatievaarders omdat juist die kleine sluiscomplexen vandaag de dag vaak zeer beperkte bedieningstijden hebben. Lagere of gelijkblijvende kosten voor het Rijk vanwege minder personeel, hetgeen in deze tijden van heroverweging niet onbelangrijk is. Ik zeg er wel meteen bij dat de invoering stapsgewijs en zeer zorgvuldig moet plaatsvinden. Het moet veilig, betrouwbaar en bedrijfseconomisch verantwoord blijven. Er zijn twee pilotprojecten die ons meer moeten gaan leren ten behoeve van verdere invoering. De eerste hiervan betreft de kleine en grote sluizen in Zeeland en de tweede betreft de sluizen in de regio Zuid-Limburg. Besluitvorming over de aanpak van bediening op afstand van nieuwe grote complexen, zoals Maas-Noord, kan pas aan de orde zijn na afronding van de evaluatie van beide pilots. Dat wij het aandurven om juist in een regio waar ik nog wel eens wordt aangesproken door mensen, dit te beginnen, geeft toch wel aan dat wij vertrouwen erin hebben dat het tot een goed resultaat zal

leiden. Ook mijn opvolger zal de Kamer daarover verder van op de hoogte houden.

Er is inmiddels een tussenrapportage over de kleine sluizen in Zeeland uitgebracht. Uit die rapportage blijkt dat de resultaten overwegend positief zijn. De evaluatie geeft geen aanleiding tot bijstelling van het vigerende gefaseerde implementatiebeleid. Dus daarom zijn wij voornemens genoemde twee pilots af te ronden. De pilot kleine en grote sluizen in Zeeland zal gereed zijn in 2012 en de pilot in Limburg-Zuid zal gereed zijn in 2013. Evaluaties worden vervolgens uiterlijk in 2014 afgerond en opgeleverd.

De verbeterpunten zoals genoemd in de evaluatie zijn inmiddels uitgevoerd. De heer Jansen heeft in dit verband gevraagd of de evaluatie niet selectief was. Het gebruikersoordeel is inderdaad zeer belangrijk. De evaluatie is uitgevoerd door een onafhankelijke externe commissie die de kwaliteit van de door Rijkswaterstaat uitgevoerde evaluatie heeft beoordeeld. De commissie bestond uit de heer IJssels, burgemeester van Gorinchem, en de heer Van der Ven, Deltares TU Delft; het secretariaat werd verzorgd door mevrouw Van der Sluis van Rijkswaterstaat. De input voor de evaluatie was het medewerkerstevredenheidsonderzoek, uitgevoerd door TNS NIPO. Schuttevaer is niet betrokken bij de evaluatie maar haar leden heeft wel enquêtes ingevuld voor het gebruikersonderzoek. De vier sluizen die zijn onderzocht, worden voornamelijk gebruikt voor de recreatievaart. Ik kan wel toezeggen dat wij bij de grote evaluatie van de twee pilots breder mensen zullen betrekken waarbij wij ook de inbreng van Schuttevaer voluit zullen meenemen.

Verder is gevraagd naar de stand van zaken rond het experiment zelf. De kritische blik van de operators is zeer belangrijk. Daar staan wij zeer voor open. Daar leren wij van. Er waren zeker storingen. Ik heb hier voor mij het storingsbeeld vanaf het begin. In aanvang zie je inderdaad wat kinderziektes. In november 2008 is het aantal storingen heel hoog om vervolgens snel naar beneden te gaan. Anno maart 2010 zitten wij bijna op nul storingen. Er is dus sprake van een heel sterke afname van het aantal storingen, waardoor zich het beeld opdringt dat sprake was van kinderziekten die dus niet structureel zijn en die dus snel uitgefaseerd raken. Desgewenst zal ik de desbetreffende cijfers over de periode tot en met maart van dit jaar schriftelijk aan de Kamer doen toekomen.

De heer **Jansen** (SP): Ik ben dan toch wel nieuwsgierig naar die cijfers, want ik heb hier voor mij de rapportages per storing van september vorig jaar tot en met heden, waaruit blijkt dat wat betreft de vier sluisjes waarom het hierbij gaat, sprake is van negen tot twaalf storingen per maand. Ik vind dat toch wel wat veel. Het getal nul dat uit uw grafiek zou blijken, geldt hierbij zeker niet.

Minister **Eurlings**: Ik sprak van «bijna nul». Ik ben het overigens met u eens dat over die cijfers geen onduidelijkheid mag blijven bestaan. Derhalve zeg ik u toe dat ik de cijfers zoals u die noemt, mee zal nemen en dat ik er nader schriftelijk op terug zal komen. Verder zijn vragen gesteld over het efficiencyoordeel. Officieel wordt de efficiency pas ingeboekt als het gehele project gereed is. Ik kan wel mededelen dat vooralsnog de businesscase niet wordt overschreden. Het beeld tot nu toe is dat de terugverdientijd wat betreft de investeringen tien jaar is. Dat is nog steeds conform de lijn der verwachting vooraf. De tevredenheid is 70%. Gemiddeld geeft men een zeven. En dat is iets waar veel politici alleen maar van kunnen dromen.

De stewards op de sluizen worden ingezet om het recreatieverkeer soepeler door de sluizen te begeleiden. Dat is een extra service die wij niet alleen leveren bij de centrale bediening maar ook bij de meer traditionele, lokale bediening. Ik wil dan ook het beeld wegnemen dat dit een soort van lappen is om falen van het nieuwe systeem op te vangen.

Vervolgens ga ik in op de vragen die zijn gesteld over de inzet van helikopters. NOGEPa heeft de daar geleaste helikopter aan de Kustwacht om niet ter beschikking gesteld voor de SAR. Hierover is in 2004 een overeenkomst gesloten die tot op de dag van vandaag geldt. Op grond van deze overeenkomst verzorgt de Kustwacht voor NOGEPa de alarmering, de inzet maar ook de communicatie voor deze helikopter. Uiteraard was deze constructie bedoeld voor een korte overgangperiode totdat die nieuwe SAR-helikopter operationeel zou worden. Ik vind het zelf uitermate vervelend dat deze periode een stuk langer heeft geduurd dan was voorzien. Hierdoor zijn dus transportvluchten in de komende jaren nog op deze wijze voort te zetten. Rijk en NOGEPa zijn dus nog wat langer op elkaar aangewezen. Ik ben echter vol vertrouwen dat deze periode goed zal worden overbrugd. Om NOGEPa goed tegemoet te komen zijn recente nieuwe gesprekken gestart waarbij nadrukkelijk zal worden bezien wat de NH90 mede zou kunnen betekenen voor de NOGEPa vanaf 2013. Ik zie daar mogelijkheden toe en het bestuur van de NOGEPa beraadt zich op dit moment op dit aanbod. Over de uitkomsten ervan zullen wij de Kamer nader berichten.

Gevraagd is of de militaire helikopters wel nodig zijn en of ze niet veel te duur zijn. Ik wil graag het overzicht geven van de kosten van het volcontinu beschikbaar houden van twee NH90-helikopters voor SAR-doeleinden ten opzichte van inhuur uit de private sector. De kosten voor een vergelijkbare inhuur vanuit de private sector bedragen voor een helikopter circa 17 mln. op jaarbasis en voor twee helikopters om en nabij de 26 mln. Als wij de NH90 inzetten voor SAR-taken past dat in het opleidingstraject van Defensie om te komen tot volwaardige boordvliegers. De twee SAR-helikopters kunnen hierdoor in een grotere pool van NH90-helikopters worden ingezet, waarbij ze op roulatiebasis voor deze taak worden vrijgemaakt en uitgerust. Het is onderdeel van een groter geheel. De uurprijs van een NH90-helikopter bedraagt circa €10.000. Uitgaande van op jaarbasis plusminus 100 uur inzet van zo'n helikopter resulteert dat in een bedrag van ongeveer 1 mln. Dat is dus een gigantisch verschil ten opzichte van de 17 mln. bij inhuur.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de risicoanalyse ten aanzien van de harte structuren. Er is rekening gehouden met een behoorlijk aantal ongevallen. Er is rekening gehouden met aanvaring, zinken, huidschade en brand en explosie. Tevens is rekening gehouden met harde structuren, zoals platforms in de zee. Het gaat hierbij niet alleen om mijnbouwinstallaties maar ook over andere objecten zoals windmolens. Indien in de toekomst het aantal windmolenparken fors zal toenemen, zullen wij dat nader in beschouwing nemen om tot actualisering te komen.

Verder is gevraagd of de nieuwe ambitie met die NH90 niet te hoog is. Tot op heden is de beschikbare capaciteit in de praktijk voldoende gebleken. In 2009 is 44 maal voor SAR een helikopter gebruikt. De helikopters zijn ook altijd binnen de gestelde alarmeringstijd vertrokken. Het beeld is dat dit echt geen kwestie van geluk is. Wij zitten er gewoon goed in en zijn voldoende toegerust. Uit de risicoanalyse volgt dat het verstandig is om indien dat redelijkerwijs mogelijk is, de paraatheid 's nachts en in het weekend verder te verbeteren. Juist daarom is de komst van de NH90 in 2013 positief; die helikopter is daar perfect voor toegerust. Door enerzijds het poolen met andere opgaves binnen het bredere terrein van Defensie en anderzijds de goede toerusting van de helikopter om ook 's nachts optimaal te kunnen functioneren op basis van de beste veiligheidsstandaarden, denken wij dat de keuze voor de NH90 een goede is.

**De voorzitter:** Wij gaan thans over tot de tweede termijn. Ik deel nog mede dat de heer Cramer dit overleg vanwege andere verplichtingen heeft moeten verlaten, maar dat hij de lijn waar het gaat om de loods en zoals die zojuist is aangegeven door de meerderheid van de commissie en de minister, volledig steunt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister enorm bedanken voor de manier waarop hier zaken op een rij zijn gezet, waardoor wij verder kunnen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. De minister heeft mij, gevoelsmens pur sang die ik ben, tot tranen toe bewogen. Hij heeft het huwelijk gered en dat is goed nieuws. De marktwerking is «geprullenmandeerd», maar we gaan niet terug naar vadertje Staat die het loodswezen bestuurt. Dat is heerlijk nieuws. Hoe jammer dat misschien ook is voor de SP die terug wil naar «iedereen een Trabant». Dit is een legendarische dag. Ik ben een gelukkig mens.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik heb ook waardering voor een aantal praktische toezeggingen die de minister heeft gedaan. Ik heb nog even goed gekeken naar het onderzoek van Ernst & Young over de eventuele publieke verankering van het loodswezen waarnaar de minister verwees. Er is voor dat onderzoek in totaal met 26 personen gesproken, van wie in de meeste gevallen per organisatie twee of drie personen. Er is geen steekproef gedaan onder de eindgebruikers, dus de klanten van het loodswezen. Er zijn ook geen gesprekken geweest met buitenlandse loodsorganisaties die in publieke handen zijn. Mij lijkt dat een fatsoenlijk onderzoek naar alternatieven ook de diepte in moet gaan en zich niet moet beperken tot een aantal van personen van vertegenwoordigende partijen. Bovendien constateer ik dat het professionele oordeel van Ernst & Young ook zwaar heeft meegewogen. Met alle respect voor zo'n adviesbureau, de SP hecht eraan dat vooral uitgegaan wordt van het oordeel van de praktijkmensen. De huidige situatie leidt inderdaad niet tot heel grote knelpunten, maar er zit wel een soort ingebouwd probleem in. Er is in feite sprake van een privatisering. Er is dus al een vorm van marktwerking, alleen is die onvolledig. Welnu, halfslachtige operaties houden op termijn toch iets problematisch. Vandaar dat wij er voorstander van blijven om daar nog eens goed naar te kijken. Wat betreft de sluizen is het goed dat er met voorzichtigheid met dit traject wordt doorgegaan. Ik zou graag nog wat explicieter bevestigd krijgen dat bij het vervolgonderzoek niet alleen de vertegenwoordigers van de beroepsvaart en de recreatievaart betrokken worden maar ook de sluiswachters van de klassieke sluizen, die volgens mij bij hun sluizen ook heel wat horen aan klein leed. Als de minister dit kan toezeggen, kunnen wij leven met de ingezette aanpak op dit punt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat wij het breed eens zijn, in ieder geval als grootst mogelijke meerderheid van de commissie zoals hier aanwezig, over de toekomst van het loodswezen. Het is prettig te constateren dat de minister op dezelfde lijn zit. Met betrekking tot de sluizen is het van belang dat er door wordt gegaan met de pilots. Met name het aantal storingen moet worden teruggebracht tot een zeer gering aantal voordat wij verder kunnen gaan. Ten aanzien van de maritieme hulpverlening door middel van helikopters is het prima dat met NOGEPA wordt gesproken. In plaats van dat NOGEPA te zijner tijd een beetje terugkrijgt voor wat ze nu doet, zouden wij veel liever zien dat er een contract komt op grond waarvan men elkaar wederzijds kan bijstaan en helpen, zodat waar nodig in de private sector Defensiehelikopters kunnen meehelpen en de private helikopters de overheid bijstaan als dat nodig is, waar dan wel een redelijke financiële afspraak tegenover moet staan. Op die manier hebben wij het dan voor beide partijen het beste geregeld. Is de minister bereid die mogelijkheid te onderzoeken een uitkomst daarvan aan de Kamer mee te delen?

### **Voorzitter: Roefs**

De heer **Jager** (CDA): Voorzitter. Ik ben blij met de beantwoording van de minister. Ik ben ook tevreden over zijn helder visie op de toekomst van de beloodsing en over zijn toezegging over de aanpassing van de wetgeving op dit punt. Waar het gaat om de internationale rivieren die wij gemeenschappelijk delen met Duitsland en België lijkt het mij goed een en ander nog eens kritisch tegen het licht te houden en overleg te plegen met de desbetreffende collega's van deze minister in die landen. Voor zover mij bekend is het loodswezen in het Duitse gebied qua personeel geprivatiseerd en is het qua materieel publiek domein. In dit licht zou ook de mogelijkheid kunnen worden gezien om bepaalde kapiteins van bepaalde schepen in bepaalde gebieden een soort loodsdiploma te laten halen. Ten aanzien van de helikopters ga ik ervan uit dat bij de getallen die de minister noemde wat de betreft de inzetkosten ook de personele kosten zijn inbegrepen.

Wat betreft de ETV-schepen wil ik nog verwijzen naar de scheepsramp op 2 februari 2008 met de Zhen Hua 10. De Raad voor de Scheepvaart heeft daarover een uitspraak gedaan die overigens leest als een spannend jongensboek. Dat schip raakte bij zwaar weer op drift voor de kust van Rotterdam en strandde uiteindelijk op de Maasvlakte. Hoewel het allemaal goed is afgelopen, is de raad wel behoorlijk kritisch over het feit dat er te weinig schepen ingezet kunnen worden op het moment dat er daadwerkelijk iets speelt, met name voor dat deel van de Noordzee. Aangezien daarop in de notitie als zodanig niet wordt ingegaan, lijkt het mij toch wenselijk dat er nader naar wordt gekeken, juist gelet op het feit dat er in dat gebied niet alleen vrachtschepen varen maar tegenwoordig ook steeds meer cruiseschepen met zo'n 3000 mensen aan boord. Daarbij kan ook gedacht worden aan de Waker, het schip dat in noodgevallen kan worden ingezet. Naar ik heb begrepen is er brand geweest op dat schip. Mijn complimenten voor de wijze waarop men dat toentertijd heeft aangepakt. Ik zou echter nog wel graag willen weten of dat schip inmiddels is vervangen.

### **Voorzitter: Jager**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat wij een helder debat met elkaar gevoerd hebben. Wij hebben hier gezegd: geen marktwerking. Wij gaan voor bestending van de huidige situatie maar dan wel onder de voorwaarde van verbetering op de terreinen die ik reeds noemde. Daar gaan wij dus hard mee aan de slag om vervolgens zo rap als dat kan dit in een wetswijziging te doen neerslaan.

De heer Jansen heeft gevraagd of het nieuwe onderzoek wat uitgebreider zou kunnen worden opgezet. Ik zeg dat bij dezen toe. Wij zullen dat onderzoek derhalve breder oppakken.

De heer Jager zeg ik toe dat ik ervoor zal zorgen dat zijn suggestie omtrent de loodsdiploma's zal worden meegenomen door de werkgroep.

De heer Aptroot heeft met betrekking tot NOGEPa gevraagd of niet tot een soort wederzijdse bijstand kan worden gekomen. Ik ben bereid na te gaan of dit mogelijk is. Of dat in goede aarde valt en of dat dan in een contract moet worden vastgelegd laat ik dan even aan het overleg over.

De heer Jager heeft gevraagd waarom er in de notitie niets is opgenomen over de aanbeveling van de Raad voor de Scheepvaart om meer ETV's in te zetten langs de Nederlandse kust. Het punt is dat de regionaal aanwezige sleepboten uit het Euro-poortgebied of de Westerschelde tijdelijk in het zuidelijk deel van de Noordzee assistentie kunnen verlenen. Wat betreft het oostelijk deel van de Waddenkust kan een beroep worden gedaan op de Duitse sleepbootcapaciteit. In paragraaf 4.5 van de nota hebben wij daaraan, weliswaar heel beperkt, aandacht besteed. Er staat onder andere dat de risicoanalyse uitwijst dat de gekozen locatie, zijnde



Den Helder, en de trekkracht van 120 ton het meest optimaal zijn. Bij die bepaling spelen de constatering die ik eerder noemde, nadrukkelijk een rol.

De heer Jager heeft gevraagd naar de Waker. Het tijdelijke vaartuig zal binnen een maand worden vervangen door een ETV die ook aan de nieuwe norm van minimaal 120 ton trekkracht voldoet.

Ik denk dat wij hiermee aan het eind zijn gekomen van dit debat. Het is een debat in een rij van vele over heel veel jaren en heel veel kabinetten, maar het is wel een belangrijk debat. Wij hebben nu de nadrukkelijke opdracht om rond de punten die ik noemde met de sector de zaken aan te scherpen en nog verder te verbeteren. Ervan uitgaande dat ons dat gewoon gaat lukken, gaan wij op weg naar een wetswijziging die de huidige situatie zal gaan cementeren. Wij gaan ervoor om de voorwaarden met elkaar in te vullen. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden. Ervan uitgaande dat dit alles lukt, hebben wij gewoon helderheid: geen marktwerking. Wij gaan ook niet terug naar de Staat; wij gaan gewoon de huidige situatie verder verbeteren en aanscherpen. Een mooie en heldere conclusie van een debat. Ik ben blij dat wij op deze manier met elkaar hebben kunnen spreken en ik hoop dat toch nog een aantal maanden met u allen te mogen doen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan loop ik nog even de toezeggingen langs.

- De wijziging van de Loodsenwet zal eind 2010 naar de Kamer worden gezonden.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat wij dit najaar zullen proberen de voorwaarden in te vullen. Wij hopen ergens in 2011 de wetswijziging naar de Kamer te kunnen sturen. Dus dat zal zeker volgend jaar zijn.

De **voorzitter**: Dan gaan wij uit van medio 2011.

Minister **Eurlings**: Ik constateer dat er bij mijn ambtenaren nu enige onrust ontstaat. Mij wordt verzekerd dat dit wel heel snel is voor een wetswijziging. Laten wij uitgaan van 2011. Wij spreken af dat wij proberen niet te veel vaart te verliezen, maar ik zeg u ook dat het mede samenhangt met de vaart waarmee wij de voorwaarden, door u en mij gesteld, kunnen invullen.

De **voorzitter**: Wij bevriezen het tot en met 2011, naar ik heb begrepen. Na 2011 moet er sprake zijn van een nieuwe situatie. Ik denk dat het wetsvoorstel dan wel medio 2011 bij de Kamer moet zijn, zodat beide Kamers het tijdig kunnen afhandelen voor 1 januari 2012.

Ik vervolg met de toezeggingen.

- De minister zal in overleg treden over het schrappen van de 13 meterbreedtebepaling en het vrijstellen van loodsplicht voor wadvaarders op de Eems en zal de Kamer voor het zomerreces 2010 daarover informeren.
- De minister zal een werkgroep in het leven roepen die onderzoek zal doen naar innovatie, differentiatie van de dienstverlening, administratieve lasten en flexibilisering van het toezicht en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de bevrozing van de kruissubsidiëring.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heeft de minister gezegd: de kruissubsidiëring bevrozen we. Een standstill dus.

Minister **Eurlings**: Dat klopt. Ik heb toegezegd dat wij die in 2011 bevrozen. Door de werkgroep die ik heb genoemd, zal dus meer structureel een antwoord moeten worden gegeven op de vraag hoe wij in

de nieuwe situatie waarin wij het huidige bestendigen maar wel onder een aantal voorwaarden die wij nader aanscherpen, verder omgaan met de tarifiëring. Omdat de afbouw van de kruissubsidies zo innig verbonden was met de marktwerking vind ik het reëel om die op dit moment te bevroeren. Een soort van standstill zodat wij rustig kunnen kijken van hoe nu verder.

De **voorzitter**: Waarbij in ieder geval wordt meegewogen het punt van gelijke tarieven binnen de Nederlandse havens.

Minister **Eurlings**: Dat wordt zeker meegewogen. Dat is een van de elementen.

De **voorzitter**: Ik ga verder met de toezeggingen.

- De minister zal bij de eindevaluatie over bedienen op afstand breder mensen betrekken en zal onder meer Schuttevaer benaderen.
- De minister zal schriftelijk reageren op de storingsgegevens zoals die door de heer Jansen zijn aangedragen.

Minister **Eurlings**: Ook in relatie tot onze gegevens en onze grafiek terzake.

De **voorzitter**: Ja, ook in relatie tot de gegevens die bij de minister bekend zijn.

- De minister zal de Kamer informeren over de mogelijkheid van de inzet van de NH90-helikopter voor NOGEPa na 2013.
- De minister zal de Kamer een overzicht doen toekomen van de kosten van het permanent beschikbaar houden van twee NH90-helikopters tegenover inhuur bij externe partijen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft ook toegezegd dat hij kijkt naar de optie waarom ik had gevraagd, voor een langetermijnafpraak over wederzijdse bijstandsverlening door Defensiehelikopters en private helikopters.

Minister **Eurlings**: Ja.

De **voorzitter**: Akkoord. Dan dank ik een ieder voor de snelle en heldere afhandeling van deze onderwerpen.