

9

Loodsplicht nieuwe stijl

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl) (35248).**

De voorzitter:

Aan de orde is de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met de verdere flexibilisering van de loodsplicht, loodsplicht nieuwe stijl, Kamerstuk 35248.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en geef de heer Laçin namens de SP-fractie als eerste spreker het woord.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. In een land met een van de grootste havens ter wereld en waar miljoenen mensen in de directe omgeving van havens wonen, moet veiligheid in en rondom die havens te allen tijde op de eerste plaats staan. Daarbij spelen loodsen een zeer belangrijke rol. Schepen zo groot als flatgebouwen moeten door nauwe waterwegen worden gemanoeuvreed, terwijl zij andere schepen passeren. Zelf ben ik ook een keer meegegaan met het loodswezen. Op open zee zo'n enorm containerschip opklimmen om vervolgens op de brug de Rotterdamse haven aan je voorbij te zien glijden is indrukwekkend, vooral voor mij als geboren en getogen Rotterdammer. Dat is helemaal zo als je bedenkt dat ik overdag mee was en dat we die dag helder weer hadden en de zee erg rustig was. De loodsen doen dit werk echter 24 uur per dag en in weer en wind. Het is daarom ook niet verwonderlijk dat we forse eisen stellen aan de loodsen. Zij zijn cruciaal voor de veiligheid. Tegelijkertijd is het ook logisch dat kapiteins met heel veel ervaring vrijstelling krijgen van de loodsplicht.

Deze systematiek bestaat al jaren, maar wordt met de nu voorliggende wet gewijzigd. De belangrijkste reden, zo schrijft de minister, is dat het systeem onnodig complex is en eenvoudiger moet. Los van dat de nu voorliggende wet daar wat ons betreft lang niet altijd in slaagt, wil ik weten wat precies het probleem is met de huidige situatie. De veiligheid wordt volgens ons nu ook goed gegarandeerd. Dat is voor ons het allerbelangrijkste. Welke problemen heeft de huidige, blijkbaar ingewikkelde, wetgeving tot op heden opgeleverd die nu echt aangepakt moeten worden? Kan de minister dit toelichten, wellicht met wat voorbeelden?

Voorzitter. Ik wil het allereerst hebben over de aanpak van pseudoloodsen. Het is goed om te lezen dat de minister is afgestapt van het verstrekken van loodsuitzonderingen per traject en dat zij deze weer per havengebied gaat toewijzen. Omdat havens als die van Amsterdam of Rotterdam vele

trajecten kennen, zouden kapiteins met kennis van het gebied bijzonder veel certificaten kunnen halen en zich op die manier als loods kunnen laten inhuren. We moeten ervoor waken dat we commerciële loodsdiensten in onze drukke havengebieden gaan krijgen. De minister stelt ook dat zij de kans hierop klein acht maar toch kan ik mij goed voorstellen dat het voor grote reders goed mogelijk is om kapiteins in dienst te hebben die continu schepen af- en bijschrijven op hun certificaat, waarmee deze reders feitelijk hun eigen loodsdienst opstarten. Welk belang staat voor zo'n pseudoloods voorop? Veiligheid of bijvoorbeeld een strakker tijdschema voor de reder die dus ook werkgever is en dus ook aan de centen denkt? Waarom stellen we dan ook geen maximum aan het aantal wisselingen van schepen dat op een certificaat mag plaatsvinden? Dat is denk ik vrij eenvoudig te regelen. Ik hoor graag wat de minister daarvan vindt.

Om loodsvrijstelling voor grote schepen te krijgen, moet een kapitein aantonen dat hij of zij vaardig genoeg is. Daarnaast moet een kapitein een vastgesteld aantal keer per jaar de haven in varen om kennis van de lokale waterwegen te behouden. Voor de grootste schepen gaat het om wel achttien keer per jaar. Dat is fors, vinden wij, zeker omdat bijvoorbeeld grote containerschepen niet korte pendeldiensten varen maar vaak weken tussen havens onderweg zijn. Om te voorkomen dat kapiteins onnodig hun certificaat kwijtraken, mag er ontheffing van de frequentie-eis gevraagd worden. Op zich kan de SP daarin meegaan, maar er zit geen limiet op het aantal keer dat ontheffing aangevraagd kan worden. De minister schrijft dat de bevoegde autoriteit, de havenmeester in dit geval, zal toetsen of ontheffing mag worden verleend en daarbij zal de havenmeester ook meenemen of al eerder ontheffing is verleend. Maar welke ruggensteun heeft een havenmeester met deze uitleg? Want als de havenmeester geen ontheffing verleent, moet de reder voor dat schip óf een extra kapitein aan boord nemen óf een loods inhuren, en dat kost veel geld. De SP vindt het dan ook niet ondenkbaar dat er vanuit een reder veel druk op een havenmeester kan komen te staan. Hoe zuiver kan een havenmeester dan nog een afweging maken? Hoe groot wordt de druk om ontheffing te verlenen terwijl het voor de veiligheid wellicht niet verstandig is? Kan de minister toelichten waarom zij ervoor kiest hiervoor geen nadere bepalingen vast te leggen om het een havenmeester makkelijker te maken? Graag een reactie.

De vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen wordt in het voorliggende voorstel aan lokale beleidsmakers overgelaten. Dat betekent dat schepen van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat continu aan andere eisen moeten voldoen. Dat staat haaks op het doel van deze wetswijziging om de loodsplicht eenvoudiger en uniform te maken. Waarom kiest de minister er niet voor om voor werkschepen eenduidige regels vast te leggen?

Dan nog iets over de opleidingen en de certificering van kapiteins van kleine schepen. Voor deze loodsvrijstelling hoeft geen praktijk- of theorietoets gehaald te worden waar het gaat om de kleinste categorie PEC A. De redenatie van de minister is dat dit niet nodig is omdat het verhoudingsgewijs kleine schepen zijn, waardoor de impact niet zo groot is, maar deze schepen varen wel op dezelfde waterwegen als de grote tankers en containerschepen. Een aanvaring kan dus wel degelijk hele grote gevolgen hebben. Voor de SP is het logisch dat we andere eisen stellen aan

de kapiteins van deze kleine schepen, maar alleen kennis van het lokale vaarreglement en de voertaal binnen de haven spreken vinden wij onvoldoende. Kan de minister hierop reageren en toelichten of een bepaalde vorm van het toetsen van de kennis ook voor deze categorie tot de mogelijkheden behoort?

Voorzitter, ik rond af. Voor de SP staat de veiligheid voorop. Wij staan dan ook positief tegenover deze wetswijziging, maar ik hoop ook dat de minister welwillend reageert op mijn vragen en verzoeken zodat we deze wetswijziging en het systeem nog beter en robuuster kunnen maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De loodsplicht bestaat al lang en de laatste wijziging van de loodsplicht stamt uit 2002. Er was de wens bij reders, de rijkshavenmeesters, loodsen maar ook de overheid om die loodsplicht te actualiseren. Het doel van de wijziging die nu voorligt is om daar meer uniformering en bepaalde vrijstellingen en ontheffingen in te krijgen.

Voorzitter. Ik wil wat vertellen uit mijn eigen ervaring als het gaat om loodsen en wat ik tot nu toe zelf als burger van Nederland heb meegemaakt. Ik wil wat algemene informatie geven die wij van belang vinden en ten slotte rond ik af met een paar vragen die ik nog heb over het wetsvoorstel.

Ik kijk eerst naar mijn eigen ervaring. In 1996 mocht ik zeven maanden stage lopen bij de Curaçao Ports Authority, de havenautoriteit aldaar. Ik was samen met een vriend van de HEAO op dat eiland, fantastisch. Toen we er net waren, stonden we daar bij een borrel op vrijdagmiddag en zagen we een duikboot langsvaren onder de Julianabrug, een hele smalle passage op het eiland. We zeiden: "Gaaf, een Amerikaanse duikboot, hoe krijg je dat ding hier nou goed naar binnen?" Op die borrel waren natuurlijk ook loodsen aanwezig, want die zitten gewoon naast dat havenkantoor. Iemand van de Curaçao Towing Company zei: "Zo'n duikboot is helemaal niks, joh; er zijn veel grotere schepen die hier binnenkomen." Wij weer: "Wow, wat dan?" "Grote tankers en zo. Weet je wat, kom volgende week maar, dan heb ik dienst."

Zo gezegd, zo gedaan. Op een vrijdagavond voeren wij op een klein pilotbootje buitengaats en stapten we daar op een Franse tanker uit Guadeloupe die wat brandstof kwam halen en brengen. We stapten er op de Nedlloyd Neerlandia, een heel groot containerschip, dat later zelfs nog vergaan is, en op een Zuid-Koreaanse car carrier, een heel hoog schip. Dat was de laatste met een Griekse kapitein, die uitermate zenuwachtig was, want het is een smalle opening als je het van buitenaf ziet. Dan zag je daar het Van der Valk hotel echt op je afkomen. Die kapitein was zo zenuwachtig dat we nog een rondje gedraaid hebben op volle zee, met de motoren hard aan, om de haven goed te benaderen. Dan realiseer je je wat voor belang er is, zeker bij zo'n hoog schip, waar 5.000 auto's op staan, met veel wind, om die haven binnen te varen en uiteindelijk goed af te meren.

Dat lukte. Die Griekse kapitein was ook helemaal blij dat het gelukt was. Het was de eerste keer dat hij de haven daar aandeed. Als dank gaf hij ons allemaal, ook de stagiairs die natuurlijk mee waren, een fles ouzo. Die hebben we 's avonds na de dienst opgedronken met de pilot, met de loods. Dat was mijn eerste ervaring.

Mijn recente ervaring, in aanloop naar deze loodsplicht, was in Rotterdam, want ik wilde ook weleens weten hoe dat was. We zijn uitgenodigd door het Loodswezen, ook buitengaats, op zee, met een pilotboot, iets professioneler, iets groter allemaal. Daar liggen talloze schepen te wachten totdat ze via de Eurogeul naar binnen mogen. Als je op de brug staat van zo'n schip — we hebben twee containerschepen gedaan, net als de heer Laçin, met zo'n touw ladder weer omhoog — dan zie je Nederland in het klein van bovenaf. Je staat hartstikke hoog, je ziet duizenden containers voor je en achter je en je vaart dan die haven binnen. Die containers zijn een soort legoblokjes op het schip, hele grote kranen van misschien wel 100 meter hoog zijn een stuk kleiner, en mensen zie je bijna niet meer. Je realiseert je dan tot wat voor enorme schade het zou leiden als die havenmond gestremd is, als het een keer misgaat — het kan altijd misgaan — omdat het hard waait of omdat iemand zijn papieren niet in orde heeft. Want onze economie is voor een groot deel afhankelijk van die haven, en 90% van alle goederen in de wereld die wij met elkaar vervoeren, komt via dat water naar ons toe.

Dan kom ik op de wetswijziging zelf. De zeehavens moeten dus gewoon veilig zijn en het moet goed geregeld zijn. Dat is mijn boodschap. De loodsen zijn daarvoor medeverantwoordelijk. De kapitein is eindverantwoordelijk, maar die kapitein moet wel weten wat hij doet en hij wordt daarbij dus gesteund.

Ik heb gemerkt dat het wetsvoorstel in goede harmonie tussen de reders, het Loodswezen zelf, andere partijen en de overheid tot stand is gekomen. Maar toch, op maandag kwamen er nog wel wat vragen binnen, die ik dan ook gewoon ga stellen. Hoe zit het dan, want als het in goede harmonie is, waarom is het dan niet ook op die manier geregeld? Daar zitten vast haken en ogen aan. Ik wil daarin geen partij kiezen, want het is een delicaat pakket, maar ik wil er wel wat meer van weten.

Een van de dingen die bijvoorbeeld de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders aangeeft, betreft de categorieën van schepen. Eén categorie, de dc-categorie, gaat tot 160 meter. Zou je dat niet 10 meter kunnen oprekken? Dan zou je een hele categorie feederschepen, die nu 169 meter lang zijn, daar ook binnen kunnen laten vallen. Dus waarom is voor die 160 meter gekozen en niet bijvoorbeeld voor 170 meter?

Een ander punt dat ze aangeven is dat er eigenlijk onvoldoende data is om te onderbouwen waar dan die veiligheidsgrens precies ligt. Kan die data beschikbaar komen? Is dat zinvol of niet?

Een ander punt gaat over de Scheldemonding, een gebied dat we samen met de Belgen doen. Daar zie je toch wel wat harmonie. Wat komt er zo meteen eigenlijk in de wetgeving als het gaat om de Schelde? Wat voor rol heeft het Scheldec Comité hierin?

Het laatste punt is de voertaal. Toen ik recent zo'n schip binnenkwam, was er een kapitein uit Polen op een Oekraïens schip. Je gaat dan al die trappetjes op en je komt boven. Dan zie je de kapitein. Dat was een relatief jonge gast die bij de marine had gewerkt en al op 30-jarige leeftijd ervaring had met een schip met containers. De voertaal is Engels, maar het Engels van deze man was niet al te best en zijn Nederlands al helemaal niet. Toch weten de loodsen dan goed te communiceren met zo iemand, want de waarde die ze aan boord hebben is natuurlijk gigantisch. We hebben dat met de MSC Zoe gezien: 300 containers, maar er zitten er wel 19.000 op. Hoe zit het dus met de voertaal? Is het wel verstandig om de eis van het Engels in de toekomst los te laten?

Dan het Loodswezen zelf. Zij waren erg tevreden met de wet, maar stuurden ook nog een brief met twee punten. Ik weet niet of de minister die brief ook heeft gekregen, maar het ging met name om de kleinere schepen, waarvoor de gevolgen minder groot zouden zijn. Het is onbegrijpelijk wanneer gedacht wordt, ik citeer, "dat kleinere schepen onderdeel zijn van het gehele verkeersbeleid in een drukke Nederlandse zeehaven". Die zouden minderwaardig zijn of zouden minder risico lopen. Hoe zit dat nou precies? Ook een klein schip, al is het maar tot 75 meter, kan natuurlijk gigantische schade opleveren als dat gebeurt.

Ten slotte nog een ander punt. We stellen eisen aan het aantal vaarbewegingen per jaar dat je moet maken binnen een gebied. Maar als je dan maar de helft daarvan hoeft te halen, waarom zou je dan niet direct de eis aanpassen? We leggen een norm op, maar hanteren die niet, als ik het goed begrijp.

Ik kom tot een afronding. Ik vind dat de Nederlandse overheid zich niet te veel met het Loodswezen moet bemoeien. Dat zijn toch professionals die het voor dag en dauw doen. 95.000 schepen per jaar komen via de loodsplicht Nederland binnen. Daar moeten we groot respect voor hebben. Over het algemeen gaat dat erg goed. Als het misgaat, hebben we ook grote trammelant, maar tot nu toe gaat er heel veel goed. Ik wil weten wat de minister eraan kan doen om dat te borgen, zonder dat het ministerie allemaal dingen naar zich toe trekt. In 1988 hebben we het Loodswezen niet voor niets verzelfstandigd. Het is onafhankelijk en opereert redelijk mean and lean, want de man die daar voorzitter was, was ook meteen de loods. Ze combineren daar de dingen en dat lijkt me verstandig. Ik vind de loodsen dus van groot belang en ik vind de haven van Rotterdam van groot belang. De loodsen houden onze havens veilig en daarmee onze economie draaiend. Daarbij wens ik ze veel steun.

De heer Laçin (SP):

De heer Dijkstra refereert aan het punt dat ik ook maakte over de opleidingen en de eisen die we aan kapiteins van kleine schepen stellen. Is de heer Dijkstra het ook met mij en het Loodswezen eens dat we voor de kapiteins van de kleine schepen ook iets van een eindtoets moeten hebben waarmee we de kennis en de kunde kunnen toetsen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Ik heb u daar net over gehoord. Ik zat meteen even mee te bladeren en we hebben daar ook vragen over gesteld, zowel uw partij als die van mij. Ik heb het antwoord van de

minister hier. Zij zegt dat het eigenlijk niet eens een verlichting is, maar een kleine verzwaring, als ik het goed lees. Ze komt dan met de PEC 35248; nou ja, u kunt het nalezen in de nota van antwoord. Ik noemde de kleine zeeschepen zelf net ook al, ook al zijn ze kleiner dan de laatste maat. De B gaat vanaf 75 meter hoog, maar de A zit daar natuurlijk onder. Ook de schepen tot 75 meter moeten natuurlijk veilig van A naar B. Ook daar gelden eisen voor. In het antwoord van de minister — ik heb geen reden om daaraan te twijfelen — heb ik gelezen dat die veiligheid op een goede manier geborgd is en dat dit ook in het nieuwe voorstel, waar het nu om gaat, zo blijft.

De voorzitter:

Jullie zijn het met elkaar eens!

De heer Laçin (SP):

Niet helemaal volgens mij, voorzitter.

De voorzitter:

Niet helemaal?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Heel vaak wel, hoor. Steeds vaker!

De heer Laçin (SP):

Nou ...

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Vaker dan u lief is! Dat weet ik.

De voorzitter:

Dat ziet de heer Laçin niet helemaal als een compliment.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat vindt hij niet leuk!

De heer Laçin (SP):

Soms kunnen we elkaar vinden; laten we het daarop houden. De vraag blijft wel de volgende. Ik twijfel ook niet per se aan het antwoord van de minister. Ik denk alleen wel dat, zoals ook de heer Dijkstra aangeeft, de kleine schepen zich in een omgeving bevinden waarin er ook hele grote schepen langsvaren. Ik vind wel dat we de kapiteins van die kleine schepen ook een vorm van een kennistoets moeten kunnen afnemen. Dat ligt nu niet voor, maar dat is wel een wijziging die ik graag zou willen aanbrengen. Wat voor een toets dat wordt, laat ik even in het midden, maar ik wil wel dat er een kennischeck komt. Die ontbreekt nu. Ik zou de heer Dijkstra willen vragen of hij het hiermee eens is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wacht even het antwoord van de minister af. Ik ben het er zeker mee eens dat dingen veiliger moeten zijn. Mensen die op een schip varen, of dat groot is of klein, voelen die

verantwoordelijkheid ook. Ik bedoel, wat je toegewezen krijgt als je op 30-jarige of 35-jarige leeftijd kapitein van een groot of klein schip wordt, is nogal wat. Ik verwacht dus dat we daar verstandige dingen doen, maar niet alles kan hier in de wet. Heel veel van deze wet zal dan ook uitmonden in allerlei ... Wat is het? De minister komt daarop terug in haar uitwerking, heb ik begrepen. Het moet wel praktisch zijn, want we kunnen niet alles in de letter van de wet gieten.

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Laçin is tevreden dat er toch wel een klein beetje een verschil van mening is. Ik geef nu het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.



De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Het is mij ook al opgevallen dat de VVD steeds meer opschuift richting de SP en dat zij het veel vaker eens zijn met elkaar, inderdaad. Helaas ben ik een beetje bang dat we het vandaag wel érg eens zijn. Als derde woordvoerder verwacht je eigenlijk niet dat al het gras al voor je voeten weggemaaid is, maar dat is vandaag wel zo'n beetje zo, denk ik.

Vandaag bespreken we een wetsvoorstel dat de loodsplicht moet herzien. Laat de PVV beginnen met het geven van een compliment aan iedereen die hieraan heeft lopen zwoegen, want het loopt al een tijdje. Dat is een goede zaak. De PVV krijgt positieve geluiden uit het veld over de voorgestelde vernieuwing.

Dat een goede en vlotte doorstroom van het scheepvaartverkeer belangrijk is voor de veiligheid in onze havens, heeft de PVV uit eerste hand kunnen vernemen toen zij in november meevoer met de mannen van het loodswezen in de Rotterdamse haven. Zoals collega's al aangaven, is het indrukwekkend hoe zij die ruige Noordzee trotseren, met een touw ladder aan boord van een enorme olietanker klauteren en dit enorme gevaarte vervolgens veilig de haven inloodsen. Nederland zou niet zonder deze keiharde werkers kunnen, die alles in goede banen leiden.

De PVV wil dan ook zeker aandacht vragen voor de vragen die in de sector nog over dit wetsvoorstel leven. Ook al wordt er met de PEC een vrijstelling van de loodsplicht voor een kapitein van een bepaald schip gegeven, dan nog staat de veiligheid altijd op een. Waarom ontbreekt het volgens de sector dan nog aan een beoordeling van kennis van onder andere die lokale regelgeving, communicatie, navigatie, topografie enzovoort? Dit kwam bij de collega's ook al voorbij. Dit zijn toch zaken waar een kapitein met een vrijstelling op zak verstand van moet hebben? Kan de minister hier nog een reactie op geven?

Voorzitter. De suggestie wordt gewekt dat eventuele gevolgen van een incident door kleine schepen minder groot zullen zijn. Is de minister ervan op de hoogte dat ook deze kleinere schepen gewoon onderdeel zijn van het totale verkeersbeeld in die drukke Nederlandse havens en dat die suggestie dus eigenlijk nergens op slaat? We hebben het

mogen meemaken dat zo'n kleine nog even voor zo'n grote langs schoot. Dat kan allerlei grote gevolgen hebben.

De sector wijst ook nog op het risico van broodroof. Heeft de kapitein namelijk een PEC op zak, dan kan hij in principe ook een pseudoloodsdienst gaan varen. De sector heeft uitgerekend dat de mogelijkheid bestaat dat één kapitein op één traject met acht PEC's voor in totaal acht verschillende schepen aan de slag kan. Ook hierop ontvangen wij graag nog een reactie van de minister.

Voor de rest is de PVV heel blij met de wet die nu voorligt. Ik denk dat die een verbetering is ten opzichte van de oude situatie en dat we de veiligheid in onze havens er op de juiste manier mee kunnen inrichten, met name met dank aan het loodswezen. Dank voor haar inzet en voor die van alle andere organisaties die betrokken zijn geweest bij dit wetsvoorstel.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk even naar de minister. Is een schorsing van tien minuten goed? Ik zie dat dat het geval is.

De vergadering wordt van 14.06 uur tot 14.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Verschillende Kamerleden hebben hun ervaringen met het Loodswezen toegelicht. Ik vind het wel grappig om dat zelf ook even te doen. Ik heb dezelfde ervaring gehad, want ook ik ben op uitnodiging van het Loodswezen mee geweest de volle zee op, aan een touw ladder omhoog tegen een van de grootste containerschepen op en vervolgens de haven ingegaan. Ik had helaas niet het geluk dat het stralend zonnig weer was. Toen ik 's ochtends aankwam, zeiden ze dat het de maximale golfhoogte was waarop er nog leken mee mochten; het zat op het randje. Dat maakt het respect alleen maar groter voor waar deze mensen voor dag en dauw, dag in, dag uit mee bezig zijn. Bij mij was het weliswaar overdag, maar het waaide flink. Als je dan ziet hoe zo'n schip de haven moet binnenkomen, hoe ongelofelijk nauw dat steekt bij het manoeuvreren ... Door de enorm krachtige wind die er toen stond, waren die enorm dikke trossen niet voldoende om aan de kade aan te meren. Er moest een boot continu blijven duwen, omdat anders dat enorme drijvende flatgebouw weggeblazen zou worden. Dan maak je zelf mee hoe ongelofelijk belangrijk het is dat kundige professionals dat voor ons doen.

De voorzitter:

Wat een mooie portefeuille hebben jullie allemaal!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij maken zulke spannende dingen mee! Als u een uitnodiging stuurt, weet ik zeker dat ze u ook met open armen zullen ontvangen.

Dan naar het wetsvoorstel. De heer Laçin vroeg: wat is nou eigenlijk het probleem, waarom hebben we dit voorstel? De loodsplicht is er vooral voor het borgen van de veiligheid. Dat is het allerbelangrijkste. We kennen niet voor niks in onze taal de uitdrukking dat je mensen ergens doorheen loodst. Je moet erop kunnen vertrouwen dat je dan veilig op de plek van bestemming aankomt. Dat is waar het hier ook om gaat: om een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Het huidige loodsplichtstelsel komt uit 1995 en was echt wel toe aan groot onderhoud. Het was echt niet meer up-to-date voor de huidige praktijk. In het nieuwe stelsel wordt voorzien in meer uniformering in vrijstellingen en ontheffingen. Het maatwerk per regio, dat nodig is omdat iedere haven anders is en andere omstandigheden kent, hebben we behouden.

Wat waren de problemen? De problemen zaten bijvoorbeeld in praktische zaken. Zo waren de coördinaten van het vaarwater niet meer helemaal up-to-date. Dat zijn praktische dingen die natuurlijk aangepast moeten zijn. Bepaalde ontheffingen passen ook niet meer in het huidige juridische kader. Wat je eigenlijk zag, was dat er sinds 1995 incrementeel in iedere haven een eigen oplossing was gezocht door de havenmeester, in de meeste gevallen samen met de loodsen. Dat heeft ertoe geleid dat het huidige stelsel ongelofelijk complex is, ondoorzichtig en versnipperd. In het huidige stelsel zitten echt onverklaarbare verschillen tussen havens. We hebben gepoogd dat op te lossen en zo veel mogelijk te uniformeren met, nogmaals, behoud van het maatwerk voor de regio.

Dat hebben we gedaan door invoering van een zogenaamde PEC-structuur: pilotage exemption certificate. Dat vervangt de huidige vrijstellingen en ontheffingen. Via dat stelsel worden eisen gesteld aan de kennis en kunde van de kapitein om de veiligheid te borgen. Met zo'n PEC wordt aan een kapitein specifiek ontheffing verleend voor een bepaald traject met een bepaald schip. Voor de invulling van die PEC-structuur hebben we vooral goed geluisterd naar de adviezen van de havenmeesters in de verschillende havens. We hebben juist bij de havenmeesters ons oor te luisteren gelegd, omdat die geen enkel ander belang hebben dan de veiligheid. Een aantal leden gaf dan ook al aan dat de huidige voorstellen in nauw overleg met de stakeholders zijn opgesteld.

Voor de rest hebben we natuurlijk ook nog gekeken naar het toekomstbestendig maken van de wet- en regelgeving, onder andere door de invoering van een experimenteerbepaling en de actualisering van de omschrijving van het loodsplichtige water. Maar u ziet ook allemaal dat er ontwikkelingen rondom autonoom varen aan komen. Ik weet niet hoe een loods straks bij wijze van spreken een op zee autonoom varend schip de haven in zou moeten loodsen en hoe die samenwerking dan zou moeten verlopen. Dat weten we allemaal nog niet, maar het is wel belangrijk dat je met je wetgeving openstaat voor mogelijke nieuwe ontwikkelingen. Voordat de Kamerleden

daarop aanslaan: dat moet natuurlijk wel met inachtneming van de veiligheid! Die moet natuurlijk geborgd zijn.

De havenmeesters zijn degenen die die ontheffingen verlenen. De heer Laçin vroeg ook aandacht voor de mogelijkheid dat havenmeesters onder druk worden gezet en voor het feit dat die echt voldoende rugdekking moeten hebben. Er is voldoende rugdekking, zeker ook vanuit het ministerie. Het systeem bevat daar voldoende kaders voor. Havenmeesters zijn onafhankelijke autoriteiten die belast zijn met de nautische veiligheid in de havens. Ze hebben daar bevoegdheden voor gekregen in de regelgeving en leggen verantwoording af aan het ministerie. Mochten er ergens havenmeesters zijn die zich om wat voor reden dan ook of op welke manier dan ook onder druk gezet voelen, dan zouden die zich bij ons kunnen melden.

Daarnaast zijn de opleiding en de examinering van de verschillende modules voor zo'n PEC, voor zo'n uitzondering dus, ondergebracht bij het Loodswezen. Een PEC kan dus alleen worden afgegeven als aan de bijbehorende modules is voldaan. Een havenmeester kan ook niet zomaar een PEC afgeven, nog los van het feit dat die havenmeester juist zelf voor de veiligheid staat. Ik wil dus even onderstrepen dat een havenmeester binnen het havenbedrijf echt een onafhankelijke rol heeft en werkt op mandaat van mij als minister en dus geen verantwoording aflegt aan de rest van het havenbedrijf, of aan wie dan ook.

Wat kan de minister doen om de veiligheid te borgen zonder alles naar het ministerie toe te trekken? Dat was een vraag van de heer Dijkstra. We hebben, zoals ik net ook al aangaf, echt veel vertrouwen in de kennis en de expertise van de havenmeesters. Die zijn onafhankelijk als bevoegde autoriteit. Zij verzorgen ook de opleidingen van de modules en de examens. Havenmeesters zijn ook verantwoordelijk en stellen de eindtermen op waaraan zo'n module moet voldoen. De loodsen blijven dus ook weer binnen die kaders.

Dan de pseudoloogden. De heer Laçin zegt terecht: er moet geen broodroof kunnen ontstaan. We willen geen cowboys op het water die loodsdiensten gaan beconcurreren en om commerciële redenen even snel loodstochtjes gaan doen. Dat zijn niet zijn woorden, maar zo interpreteer ik het maar even. Ik denk dat dat echt goed geborgd is, want ook wij willen zeker geen pseudoloogden. In de nu geldende regelgeving is weliswaar geen maximum gesteld aan het aantal vrijstellingen en ontheffingen per kapitein, maar ondanks dat zijn er geen gevallen bekend van kapiteins die heel veel vrijstellingen hebben en die zich zouden willen gaan inzetten als pseudoloogden.

In de nieuwe regelgeving zitten ook meer meerdere mechanismen om pseudoloogden te voorkomen. Zo moet een kapitein jaarlijks de frequentie-eis voor een bepaald traject halen om zijn PEC te behouden. Een kapitein die heel veel PEC's heeft, zal dan ook heel veel van die frequentiereizen moeten afleggen. Daarnaast moet een kapitein, om van een PEC gebruik te kunnen maken, in dienst zijn bij een reder of minimaal 24 uur aangemonsterd zijn op het betreffende schip en in de voorafgaande haven al aangemonsterd zijn geweest of tot de volgende haven aangemonsterd blijven. Voor ieder schip moet er per traject een aparte PEC komen. In het nieuwe systeem is er geen

bijschrijving meer van andere schepen. Ik hoop dat dat de zorgen van de heer Laçin wegneemt.

De heer Dijkstra heeft nog vragen gesteld over de voertaal. Wereldwijd wordt er heel veel Engels gesproken op de schepen. Het is overal van het grootste belang voor de veiligheid dat de vaarweggebruikers met elkaar kunnen communiceren. De voertaal voor de binnenvaart in Nederland is Nederlands op grond van de internationale, hier zeer bekende CCR-regelgeving. Omdat zeeschepen en binnenvaartschepen samen in de havens kunnen varen en elkaar tegenkomen in de weefgebieden, moeten kapiteins van zeeschepen in de meeste havens passief of actief Nederlands spreken. Als je dat niet doet, kun je geen vrijstelling krijgen van de loodsplicht. Onze loodsen spreken uiteraard allemaal uitstekend Nederlands.

Laat ik dan toch even specifiek ingaan op de PEC's, want daar zijn nog wel wat vragen over gesteld. Op grond van de regelgeving is de helft van het aantal vaarbewegingen ook voldoende; zou daarmee de veiligheid dan niet onder druk staan? Dat vroegen eigenlijk alle drie de heren, heb ik de indruk. Het gaat om een ontheffingsmogelijkheid van de eis dat een kapitein elk jaar de frequentie-eis moet halen om zijn PEC-vrijstelling te houden. Die mogelijkheid bestaat ook al in de huidige regelgeving en levert tot nu toe geen problemen en geen misbruik op. Havenmeesters zien toe op de veiligheid en gaan deze mogelijkheid alleen incidenteel gebruiken. Het is echt niet de bedoeling dat het schering en inslag wordt. Dat is ook duidelijk aangegeven in de toelichting bij artikel 4 van de Loodsplichtregeling, waarin is vermeld dat een kapitein niet meerdere jaren achter elkaar gebruik mag maken van deze ontheffingsmogelijkheid.

Dan over het toetsen van de kennis en kunde, specifiek bij de kleine schepen. Kapiteins van een bepaald type kleine zeeschepen, tot 115 meter en als je ernaar kijkt vaak ook lijkend op een binnenschip, zijn nu vrijgesteld zonder enige eis in het huidige register kleine zeeschepen. Er is nu een vrijstelling alleen op basis van scheepskenmerken. In de nieuwe regelgeving worden nu juist wel eisen gesteld aan de kennis en de kunde van de kapitein, te weten kennis van het lokale vaarreglement en kennis en uiteraard ook beheersing van de voertaal van de haven. Die kennis wordt over twee modules getoetst, dus er is al in toetsing voorzien. Voor kennis van het lokale vaarreglement moet een examen gedaan worden. Op dit moment zijn alleen de loodsen bevoegd om die opleiding te geven en het examen af te nemen. Voor voldoende kennis van de taal moet aangetoond worden dat taalniveau A2 wordt gehaald. Dat moet aangetoond worden met een certificaat tenzij iemand een in Nederland geboren native speaker is. Ook hier is sprake van een verzwarende ten opzichte van de geldende regelgeving. Ik onderschrijf wat de Kamer hierover zegt, namelijk dat het ook nodig is vanuit het veiligheidsoogpunt.

De heer Laçin (SP):

Het klopt dat de twee modules die nu wel zijn toegevoegd en die ik ook noemde in mijn bijdrage een verzwarende zijn. Dat ben ik met de minister eens. Dat is wat ons betreft nodig. Alleen vind ik die verzwarende niet ver genoeg gaan. Ik vind dat de kennis en de kunde van een kapitein van een kleiner zeeschip dat zich bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven bevindt, waar ook hele grote schepen aanwezig zijn,

iets verder moeten kunnen gaan, bijvoorbeeld module 4 en 5. Dat gaat om de haven zelf. Dat gaat om de theoretische kennis van wat daar gebeurt. Die wordt niet getoetst, omdat zij niet gebonden zijn aan module 4 en 5. Ik vraag toch nogmaals aan de minister of het niet mogelijk is, wellicht in een wat lichtere vorm, om wel een kennistoets te doen over de praktijk binnen de haven onder kapiteins van kleine zeeschepen, want die doen ze dus nu niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin maakt terecht het onderscheid dat er nog andere modules zijn. Voor de andere PEC's zijn er straks vijf modules. We wilden toch wel degelijk onderscheid maken tussen de grote en de kleine schepen. Omdat hier al sprake is van een verzwarende en er ook niet echt veiligheidsissues bekend zijn die het zouden rechtvaardigen om nog meer eisen te stellen aan deze groep, zou ik eigenlijk willen voorstellen om eerst maar eens te kijken hoe dit in de praktijk werkt. Nogmaals, nu zijn er geen eisen aan gesteld. Mochten er straks signalen komen dat er toch echt dringend behoefte is om het uit te breiden, dan zou mijn voorstel zijn om daar dan later naar te kijken. Maar aangezien het nu al wel degelijk een verzwarende betekent, zou ik het daar vooralsnog bij willen laten.

De heer Laçin (SP):

Dat onderscheid tussen kleine en grote zeeschepen begrijp ik. Dat heb ik ook in mijn inbreng aangegeven. Het hoeven wat mij betreft niet alle vijf dezelfde modules te zijn, maar een vorm van een toets vind ik wel nodig. We zijn het niet eens met de minister. Ik zal dus straks de Kamer om een uitspraak daarover vragen met een motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan misschien nog even toelichtend: ze varen inderdaad in hetzelfde systeem. Dat is evident. Maar het is toch wel een belangrijk onderscheid. De Kamerleden die mee geweest zijn, zullen gemerkt hebben dat het voor de wendbaarheid, voor de mogelijkheid tot manoeuvreren nogal wat uitmaakt of je op een klein scheepje vaart of op zo'n enorm groot schip. Dus vandaar dat ten aanzien van die modules dit onderscheid is gemaakt.

De heer Van Aalst (PVV):

De laatste opmerking van de minister sterkt het argument: juist omdat die kleine wel wendbaar is, maar die grote juist niet. Ze zitten in hetzelfde verkeersbeeld. Op het moment dat die kleine een fout maakt, dan is die grote daar de dupe van. Juist om dat te voorkomen moeten we dit volgens mij net iets uitbreiden. Dat heb ik dus ook in de praktijk meegemaakt, dat zo'n kleine er toch voor koos, van "nou, het lukt nog wel effe". Nou, zo'n grote, daar hou je helemaal niets meer aan. Dus of het gaat mis, of we kunnen het gewoon nu vastleggen. Ik zie niet zozeer wat het probleem is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben getracht om hier proportioneel een balans in te vinden, nogmaals, met alle stakeholders samen. Er zijn nu geen eisen. Er komen in het nieuwe stelsel wel eisen. De kleinere schepen worden ook getoetst op zowel de taal

als de kennis van het vaarreglement. De examens worden afgenomen door de loodsen. Ik heb er vertrouwen in dat dat voldoende is. Mocht dat niet zo zijn, dan zal er wel aan de bel getrokken worden. Maar temeer daar er op dit moment ook geen probleem mee is en er nu geen eisen zijn, wil ik nu ook niet in een keer doorslaan.

Dan is er nog gevraagd naar de frequentie-eis van die achttien calls. Voor de expertise, om echt ervaren te kunnen zijn, is het nodig om achttien keer per jaar een gebied te bevaren. De grootste schepen vallen in de zwaarste PEC-categorie, PEC D. Daar gelden die achttien calls ook voor. Dat is nu ook al de frequentie-eis voor die grote schepen. Dus daar wijzigen we op zich niets aan. Een kapitein met een schip dat onder PEC D valt en die de achttien calls niet haalt, zal ook niet opgaan voor een PEC, want die frequentie-eis is nodig om de lokale bekendheid van die kapitein op peil te houden. Waar het gaat om de uitzonderingen heb ik net al aangegeven dat het echt niet de bedoeling is dat het regelmatig mag. Dat mag een keer. De havenmeester ziet er echt wel op toe dat het geen seriële ontheffing gaat worden.

Dan de grens van 160 meter voor PEC C in Rotterdam. Die is in lijn met het advies van de havenmeester van Rotterdam. Dan onderstreep ik hier maar weer even dat dat de onafhankelijke autoriteit is. Kapiteins van schepen tussen de 160 en 170 meter vallen daardoor in PEC D, met de net ook al benoemde frequentie-eis van achttien calls. PEC D is, zoals ik net al aangaf, ook nu al achttien calls. De havenmeester van Rotterdam heeft mij ook laten weten dat hier geen aanpassing voor nodig is.

Dan is er specifiek nog een vraag gesteld over de loodsplichtregelgeving in de Schelderegio. Wat komt er uit de samenwerking met de Scheldecommissie? De loodsplicht voor zeeschepen op de Westerschelde is geregeld op basis van het Scheldereglement, een verdrag tussen Nederland en Vlaanderen. Daarom vindt besluitvorming over de invulling van de loodsplicht op de Westerschelde door Nederland en Vlaanderen gezamenlijk plaats in die Scheldecommissie. De Nederlandse inzet daarbij — dat zal u niet verbazen — is erop gericht om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de nieuwe Nederlandse regelgeving.

De heer Dijkstra heeft nog een vraag gesteld over de beschikbaarheid van data. Zijn er eigenlijk wel voldoende data en gegevens om de keuzes te onderbouwen en te bepalen waar de veiligheidsrisico's nou eigenlijk liggen? Het was inderdaad lastig om de goede data voor het nieuwe loodsplichtstelsel te krijgen, want er zijn weliswaar gegevens uit de database scheepsongevallen, maar die zijn niet heel erg gedetailleerd, zeker niet gedetailleerd genoeg om besluiten te nemen over de loodsplicht. Naast die ongevalcijfers waren er daarom ook andere data nodig. Daarom wordt in de nieuwe loodsplichtregelgeving voorzien in de verplichting van de bevoegde autoriteiten om mij jaarlijks te informeren over een aantal zaken, zoals het aantal scheepsreizen per jaar dat zonder en met loods plaatsvindt. Het is heel goed dat we dat straks kunnen monitoren. Ook wordt gevraagd naar het aantal incidenten met vrijgestelde schepen en met schepen waarop wel een loods aanwezig was. Ik heb de verwachting dat daarmee voldoende gegevens en data per haven kunnen worden verzameld die dan als input kunnen dienen voor eventuele

latere wijzigingen als we die in de toekomst ooit nog zouden willen.

Tot slot zijn er nog vragen gesteld over de werkschepen. Nagenoeg alle werkschepen die werkzaam zijn op loodsplichtig vaarwater en die momenteel zijn vrijgesteld, zijn dat ook in het nieuwe regime. Hier is dus geen verzwaring. Wel komt er een maximale lengte, waarbij schepen die daarbinnen vallen gebruik kunnen blijven maken van de vrijstelling. Schepen die groter zijn — maar dan gaat het echt maar om een paar schepen — kunnen een aanvraag voor ontheffing indienen, waarbij het bevoegd gezag dan ook maatwerk moet leveren. Die aanpassing in het regime is nodig omdat werkschepen steeds groter worden en niet alle werkschepen zomaar passen op alle vaarwegen. Dat is een heel bijzondere tak van sport, die ook goed apart gevolgd wordt.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we nu toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef de heer Laçin namens de SP het woord.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Volgens mij zitten we redelijk op één lijn met de minister. Ik heb wat verbetervoorstellen gedaan. Terugkomend op de modules die de kleine zeeschepen moeten doen, vind ik de toetsing van de kennis van de haven, van de theorie, op dit moment onvoldoende in de wetswijziging. Daarom dien ik daarover toch een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor de vrijstelling van de loodsplicht in de laagste categorie PEC A op dit moment geen vorm van praktijk- of theorie-toets nodig is;

overwegende dat, hoewel de grootte van deze schepen beperkt is, zij zich wel in dezelfde drukke vaarwateren begeven als schepen waarvan de kapitein voor loodsvrijstelling aan zware eisen moet voldoen;

verzoekt de regering om met het oog op de veiligheid van onze waterwegen een vorm van toetsing op te stellen voor categorie PEC A, en de Kamer daarover voor het einde van dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (35248).

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb ook nog een motie over de werkschepen, maar ik kan leven met de uitleg die de minister daarover heeft gegeven, dus die dien ik niet in. Ik heb nog wel een laatste motie. Die kan daar eigenlijk in worden meegenomen. Het is een evaluatiemotie. Ik begrijp dat de evaluatie pas na vijf jaar plaatsvindt. Ik vind dat vrij laat voor een wetswijziging die toch enige gevolgen kan hebben op de vaarwateren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voorliggend wetsvoorstel een herziening van de loodsplicht betreft;

overwegende dat dit een impact kan hebben op de drukke Nederlandse vaarwegen;

verzoekt de regering om een jaar na invoering van de loodsplicht nieuwe stijl de uitwerking van deze wetswijziging te evalueren en deze met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35248).

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot, voorzitter. Nogmaals, de SP staat positief tegenover deze wetswijziging, dus ik hoop dat de minister straks in haar tweede termijn onze voorstellen kan meenemen. Dan wordt het alleen maar beter en mooier.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. En dank u wel, meneer Futselaar. Dit is een van de weinige momenten waarop de fysieke verschijning van een Kamerlid al voldoende is. U mag iets terugzeggen.

De heer **Futselaar** (SP):

Het tragische is dat ik gisteravond dezelfde rol had.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik nu naar de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Ook ik dank de heer Futselaar voor zijn aanwezigheid als stemgetal.

Ik denk dat we een goede wet hebben die voorligt. We hebben de historie geschetst en we hebben het ook allemaal mogen ervaren. We hebben een aantal vragen gesteld en ik vind de antwoorden daarop helder. Het punt van het Engels snap ik ook. Ik heb een binnenvaartschip voorbij zien gaan en dat zie je op een gegeven moment niet meer. Dat verdwijnt achter de containers en dan denk je: o, daar is ie weer. Ik snap dat dat helder moet zijn.

Het punt van die 160 of 170 meter vind ik heel logisch. Aan de hand van de data kunnen we bekijken hoe dit zich in de toekomst ontwikkelt, maar ik denk dat de keuze verstandig is. Ik denk niet dat we aan dit delicate bouwwerk moeten knutselen.

Dank u wel. Laten we de loodsen en iedereen die daarbij betrokken is, veilig houden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Ik kijk even naar de minister. Twee à drie minuten? Dan schors ik voor drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Het is overzichtelijk: twee moties. Ik ben blij met de steun van de Kamer voor deze nieuwe loodsplichtwet. Beide moties zijn van de heer Laçin. De eerste, op stuk nr. 9, verzoekt de regering om met het oog op de veiligheid van onze waterwegen een vorm van toetsing op te stellen voor een categorie PEC A en de Kamer daarover voor het eind van dit jaar te informeren. Ik deel met de heer Laçin de behoefte om maximale veiligheid te borgen. Ik vind het eigenlijk wel wat te stellig geformuleerd om echt een vorm van toetsing op te stellen. Ik deel dus zijn gedachte dat we die veiligheid natuurlijk ook daar willen borgen, maar PEC A heeft alleen betrekking op het noorden en daar zijn op dit moment geen veiligheidsissues bekend. Ik sta er dus op zich niet onsympathiek tegenover, maar ik vind het nu te ver gaan om daarvoor echt een toetsing op te stellen. Als u zou vragen om het gesprek daarover aan te gaan, of om dat nauwlettend te volgen of iets in die sfeer, dan zou ik daar anders tegenover kunnen staan. Maar op dit moment vind ik het te ver gaan om daar echt een toetsing voor in te stellen.

De heer **Laçin** (SP):

Oké, dat begrijp ik. Ik ben het er niet mee eens, maar ik begrijp het. Uiteindelijk gaat het mij erom dat ook de veiligheid op drukke vaarwegen geborgd is. Ik denk dat een bepaalde vorm van toetsing, een lichte vorm van toetsing, daar uitkomst kan bieden. Dus ik probeer er nu over na te denken hoe dat volgens de minister op dit moment helemaal geborgd is terwijl het niet getoetst wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn ons tot nu toe ook geen veiligheidsissues bekend. Ook voor deze categorie komen er in ieder geval toch wel twee toetsingsmodules bij: de taal en het vaarreglement. Wellicht zouden we nog met elkaar in gesprek kunnen gaan over het volgende. In de andere motie, op stuk nr. 10, vraagt u om een jaar na de invoering van de loodsplicht de wetswijziging te evalueren. Ik zou u best kunnen toezeggen om het daarin mee te nemen, want die motie wil ik oordeel Kamer geven. Laten we na een jaar eens bekijken of deze twee modules nou in de behoefte voorzien of dat er nog meer nodig is. Dat zou wat mij betreft dan misschien een mooie tussenweg kunnen zijn.

De heer Laçin (SP):

Ik ben in elk geval blij met het oordeel over de tweede motie. Ik ga er nog even over nadenken of ik die eerste motie wellicht anders kan formuleren. Dan ziet u wellicht een gewijzigde motie voorbijkomen. Dan neem ik hier nu even genoegen mee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de eerste motie ben ik op voorhand dus nog niet positief. Die ontraad ik in de huidige vorm. De tweede motie geef ik oordeel Kamer.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit debat. Ik dank de minister en de Kamerleden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over het wetsvoorstel en de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen. Ik schors de vergadering tot 18.30 uur. Dat heeft te maken met het feit dat een voor vandaag gepland debat vanwege allerlei omstandigheden van de agenda is gehaald.

De vergadering wordt van 14.51 uur tot 18.32 uur geschorst.

Voorzitter: Van der Lee