

## De Jager

Mevrouw Vedder had nog een technische vraag. Om misverstanden te voorkomen, zal ik haar vraag herhalen voordat ik er antwoord op geef. Haar vraag luidde: kunt u bevestigen dat bij een bancaire spaarhypothek de hypotheekrente volledig aftrekbaar is voor zover de lening tot de eigenwoningsschuld behoort en het rentetarief gelijk is aan het rentetarief van niet aan een SEW-gekoppelde (spaarrekening eigen woning) maar overigens, wat looptijd en dergelijke betreft, vergelijkbare hypotheekrenten, al dan niet vermeerderd met de kleine opslag? Verder vroeg zij: kunt u tevens bevestigen dat in dat geval de rentevergoeding niet hoeft te worden gesplitst overeenkomstig onderdeel 9 van het besluit van 13 november 2006, nr. CPP 2006/412M? Deze vragen zijn technisch van aard, dus ik kan helaas niet voorkomen dat ik daar een enigszins technisch antwoord op geef. Als aan de wettelijke voorwaarden voor aftrek van hypotheekrente is voldaan, is rente in beginsel, net als bij een kapitaalverzekering eigen woning, aftrekbaar in box 1. Aan de voorwaarden voor aftrek van hypotheekrente is, kort gezegd, niet volledig voldaan als er sprake is van een eigen woning en de lening tot de eigenwoningsschuld behoort. Wel moet de zakelijkheid van de rente worden beoordeeld. Dit is hetzelfde als bij de kapitaalverzekering eigen woning. Het deel van die rente dat de gebruikelijke zakelijke rente of vergelijkbare hypotheekrenten overstijgt, komt niet voor aftrek in aanmerking. In dat geval dient de rente dus gesplitst te worden, zoals bedoeld in het door mevrouw Vedder aangehaalde besluit van 13 november 2006, nr. CPP 2006/412M.

Bij niet meer dan een kleine marge van bijvoorbeeld 0,2%, zoals ook bij een kapitaalverzekering eigen woning vaak wordt gehanteerd, is een dergelijke splitsing echter inderdaad niet aan de orde. Daar is dat niet nodig. De marge moet worden vergeleken met een hypotheek die niet aan een dergelijk spaarproduct gekoppeld is. De rente is dan dus volledig aftrekbaar.

De heer Biermans vroeg naar de aanpassing van het eigenwoningforfait in het Belastingplan. Hij verwees hierbij naar het antwoord dat ik bij de behandeling van dit initiatiefwetsvoorstel in de Tweede Kamer heb gegeven op een vraag van de heer Vendrik over de hypotheekrenteaftrek. Volgende week spreken wij over het Belastingplan. De heer Biermans zal vermoedelijk het eigenwoningforfait dan nog steeds naar voren brengen.

De aanpassing van het eigenwoningforfait brengt geen wijziging aan in de hypotheekrenteaftrek. De door u aangehaalde zin – als u even teruggaat naar de vraag die ver daarvoor staat – ging dus ook over de hypotheekrenteaftrek. Ik heb aangesloten bij de zin in het coalitieakkoord, die wat breder is geformuleerd "fiscale behandeling eigen woning". Ik heb het wel in de context proberen te beantwoorden van de vraag van de heer Vendrik over de hypotheekrenteaftrek. Het eigenwoningforfait staat dus los van een meer fundamentele discussie over de fiscale behandeling van de eigen woning. Daar heeft het kabinet nog steeds geen behoefte aan. De woningmarkt is gebaat bij rust en stabiliteit. Mensen die langlopende verplichtingen zijn aangegaan voor de financiering van een woning kunnen erop vertrouwen dat het kabinet de hypotheekrenteaftrek laat bestaan.

De heer Reuten heeft ook naar de hypotheekrenteaftrek en de fiscale behandeling van spaarvormen in het algemeen gevraagd. Hij haalt ook opmerkingen van de Raad van State aan. Het kabinet is van mening dat bij

de huidige fiscale behandeling van spaarvormen alleen gerechtvaardigde onderscheiden worden gemaakt. Voor de hypotheekrenteaftrek verwijs ik naar wat ik net tegen de heer Biermans heb gezegd.

Het vergt een lange adem. Ik geloof in het doel om een wetsvoorstel uiteindelijk in het Staatsblad te krijgen. De indieners hebben zich flink ingezet voor dit wetsvoorstel. Het kabinet steunt het streven van de indieners, niet alleen vanwege hun inzet, maar ook om de concurrentie op de markt voor financiële producten te bevorderen. Dat past goed in het streven van dit kabinet, omdat dit ook de consument ten goede komt. Daarmee wil ik afsluiten. De consument is uiteindelijk degene voor wie wij dit wetsvoorstel indienen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

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

De beraadslaging wordt hervat.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Geachte leden van de Eerste Kamer, mag ik u allereerst zeggen dat het mij een groot genoegen is om hier voor de eerste keer als minister te mogen staan, niet alleen omdat ik mij er zeer van bewust ben dat dit misschien wel de mooiste zaal is van ons Koninkrijk, maar ook omdat het debat hier zeer inhoudelijk is en mij zeer goed is bevallen? Ik vind het een eer dat ik dit eerste optreden hier, deze première, samen met drie uwer als première mag beleven. Ik feliciteer die drie personen zeer hartelijk met hun maidenspeech, alhoewel "maidenspeech" enigszins onwettelijk blijft. De voorzitter heeft de lange staat van dienst van u drieën al belicht. Ik heb daarvan bij sommigen van u iets mogen meemaken. Als ik de geachte afgevaardigde de heer Hofstra hoor spreken, komen mij veel herinneringen uit een vorig politiek bestaan voor ogen. Het voelt als vanouds, geachte heer Pieter.

Het is goed om hier met u te zijn en om na al de jaren van onderhandelen door vele voorgangers, nu ook in deze Kamer een debat over de toekomst van het loodsen van zeeschepen te mogen voeren. Wij hebben een lang traject achter ons. Mag ik zeggen dat er niet altijd sprake is geweest van een consistente en succesvolle lijn? Ik zeg dit in alle openheid. Het gaat nu om de vraag hoe wij op de beste manier vooruit komen. De woordvoerders zitten zeer goed in de geschiedenis van dit onderwerp. Laat ik toch nog met een paar pennenstreken de lange geschiedenis belichten.

Na de verzelfstandiging van het loodswezen in 1988 en de reparatiewetgeving in 1995 zag in het jaar 2000 een beleidsvoornemen het licht dat nadrukkelijk inzette op marktwerking. Dit lag geheel in lijn met de toen bestaande gedachte dat het loodswezen in een marktsituatie en met concurrentie sneller geneigd zou zijn om

## Eurlings

innovatiever en vooral meer kostenconform zou werken. Deze gedachte vloeide ook voort uit het gemor binnen de scheepvaartsector zelf. Het loodswezen werd na de verzelfstandiging van 1988 niet bepaald transparanter. De tarieven en inkomens van de loodsen werden niet lager maar veel hoger; veel woordvoerders hebben hierover gesproken. De reparatiewetgeving van 1995 ter zake bleek onvoldoende. Hiernaast bleef het de haven van Rotterdam een doorn in het oog dat men andere Nederlandse havens, maar ook die van Antwerpen, via de loodsgelden bleef subsidiëren. Destijds leidde dit tot een stevig debat in de Tweede Kamer en tot een zeer complex en langdurig proces met veel onderzoeken en veel onderhandelingen met veel belanghebbenden en last but not least met de loodsen zelf.

Dit lange proces liep dus van de verzelfstandiging in 1988 via de reparatiewetgeving in 1995 en de hernieuwde inzet op de marktwerking in 2000 tot de situatie nu, waarin er sprake is van te weinig transparantie en disciplinerende werking van de markt. Dit hele proces heeft ons geleid tot het inzicht dat een overstap naar marktwerking nu niet mogelijk is.

### Voorzitter: De Vries

Minister **Eurlings**: Hier staan wij vandaag, op het moment dat ik hier als minister voor u mag staan. Marktwerking is nu allereerst niet mogelijk vanwege grote financiële problemen. Bovendien bleek dat deze problemen het beste kunnen worden opgelost binnen de huidige organisatorische status van het loodswezen. Wij moeten dus op dit moment niet denken dat wij het monopolie zomaar kunnen doen verdwijnen, maar wij moeten binnen de huidige situatie naar verbeteringen streven. De einddatum voor het realiseren van een marktordening van de toekomst – ik kom hierop straks terug – wordt nu nadrukkelijk gesteld op 31 december 2018. Over de geschiedenis van dit dossier valt dus een boek te schrijven. Vandaag hebben wij het echter over de toekomst en over de vraag hoe wij doorslaggevende pijnpunten in dit dossier zo goed mogelijk kunnen oplossen. Wordvoerders noemden in dit verband zaken als de prepensioenproblematiek, de continuïteit van de dienstverlening door het loodswezen en de kruis-subsidies, ook binnen de kaders van de publieke veiligheid.

Voordat ik aan de romps van mijn verhaal begin, wil ik drie belangrijke lijnen in mijn betoog aangeven. In de eerste plaats komt de vraag aan de orde hoe wij op dit moment het publieke belang zo goed mogelijk kunnen afzekerden. De veiligheid staat hierbij voorop. Tegelijkertijd moeten wij de transparantie en van hieruit de neerwaartse druk op de prijzen zo optimaal mogelijk stimuleren. In de tweede plaats is er de vraag hoe wij, uitgaande van de huidige situatie, omgaan met het akkoord uit 1988 van minister Smit-Kroes over prepensioen bij 55 jaar. Dit akkoord past in de tijdgeest van toen. Het is voor ons achteraf gemakkelijk om te oordelen, maar de verwachtingen waren in 1988, ook in de Tweede Kamer, op dit punt heel anders dan nu. Hoe kunnen wij de huidige ontwikkeling van de beloning ten goede keren? In de derde plaats komt de vraag aan de orde hoe wij zo goed en snel als mogelijk een beeld krijgen van de vraag of een andere marktwerking in de toekomst wel kansrijk kan zijn en tot concrete verbeterin-

gen kan leiden. Deze drie vragen zal ik in mijn verhaal beantwoorden.

Voorzitter. Bedrijfseconomisch toezicht op het loodswezen door de NMa, in combinatie met een realistische termijn om de financiën op orde te brengen, bleek voor alle partijen een aanvaardbaar compromis. Een compromis is het; ik maak het niet mooier. Uiteraard zien reders en het havenbedrijfsleven liever sneller keuzemogelijkheden in de loodsdienstverlening verschijnen. De huidige dienstverlener moet echter levensvatbaar blijven. Vanuit de verworven rechten is dit een belangrijk gegeven. Het kabinet is ertoe gekomen om nu niet door te gaan op de lijn die nog in 2000 werd ingezet, waarbij ervan werd uitgegaan dat marktwerking op korte termijn een haalbare kaart zou zijn. Op basis van de huidige situatie zet het kabinet nu in op specifiek maatwerktoezicht op de bedrijfsvoering van het loodswezen en op het creëren van efficiencywinst. Dit komt dus niet neer op marktwerking, maar een en ander stimuleert wel een groot deel van de positieve effecten die vroeger van marktwerking werden verwacht, namelijk de transparantie en de neerwaartse druk op prijzen.

In het kader van de discussie rond marktwerking moeten wij ons realiseren dat het bij het loodswezen feitelijk maar om een zeer kleine markt gaat. Wij hebben het over ongeveer 90.000 verrichtingen door bijna 430 loodsen, die worden ondersteund door ongeveer 400 extra personeelsleden. Wij zullen ons blijvend de vraag moeten stellen, ook na dit debat, of marktwerking op een gegeven moment überhaupt een realistische optie kan zijn. Marktwerking is geen doel, maar een middel dat in sommige situaties echt kan helpen. Of het bij het loodswezen ooit een succesvol middel kan zijn, hangt van veel zaken af. Wij zullen ons deze vraag moeten blijven stellen. Ik kom straks op evaluatiemomenten en -criteria.

Het beoogde toezicht door de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, zoals dit in het wetsvoorstel wordt beschreven, is dus vooral bedoeld om de concurrentieverhoudingen tussen de Nederlandse havens te verbeteren door het afbouwen van kruis-subsidies. Hiernaast is het bedoeld voor het verbeteren van de concurrentieverhoudingen met buitenlandse havens door het oplossen van de pensioenproblematiek. Deze laatste component vraagt nu bijna 22% van de totale omzet van het loodswezen. Het wegvallen hiervan levert kostenbesparingen op voor de scheepvaart. Dit levert dus een veel bredere winst dan alleen winst voor Rotterdam.

Ik heb hiermee proberen aan te geven waar wij nu staan. Marktwerking is tot nu toe niet het middel geweest dat onze doelen het best in beeld heeft kunnen brengen, namelijk borging van publieke belangen, veiligheid, transparantie en lage kosten. Hierin moeten wij heel duidelijk durven zijn. Daarom wil het kabinet op korte termijn op een andere manier deze doelen proberen te bereiken.

De heer **Slager** (SP): Kan de minister zeggen op welke termijn hij de doelen wel kan bereiken? Waarom kan hij de doelen nu niet bereiken en op een bepaalde termijn wel?

Minister **Eurlings**: Dit is een goede vraag. Ik kom hierop later in mijn betoog terug als ik het heb over de evaluatiemomenten. Of de situatie in de toekomst verbetert, hangt van een aantal factoren af. Ik noem in de

## Eurlings

eerste plaats de financiële factoren. Zijn wij echt in staat om de prepensioenproblematiek op te lossen? Dit is een geweldige sta-in-de-weg voor marktwerking. Oudgedienden hebben hierdoor immers een groot nadeel ten opzichte van nieuwkomers, die niet meer met deze beperking te maken zullen hebben. Voor de beloning geldt grosso modo hetzelfde. Hierbij komen de argumenten van groei van de scheepvaart en van de schepen. Ik heb dit ook al in de schriftelijke beantwoording genoemd. Ten slotte noem ik het level playing field en de vraag wat er in de landen om ons heen gebeurt. Stel je nu voor dat er echt een open markt komt. Niemand heeft de wijsheid in pacht en niemand weet wat er gaat gebeuren, maar stel je voor dat onze loodsen in Le Havre, Antwerpen en Hamburg kunnen werken volgens het principe van de vrije markt. Dan kan een volstrekt andere situatie ontstaan. Het lijkt op een gekke zijsprong, maar ik wil toch herinneren aan de ontwikkeling van de telecommarkt. Vijftien, twintig jaar geleden werd met kracht van argumenten bepleit dat er op die markt geen concurrentie mogelijk was, maar misschien verdient onze KPN nu in het buitenland evenveel als in ons eigen land en de concurrentie heeft de consument uiteindelijk voordelen opgeleverd.

De heer **Slager** (SP): En dat zegt een minister die tegelijkertijd roept: wij moeten vooral met de Vlamingen samenwerken. Nu zegt hij: stel je voor dat wij kunnen concurreren met de Belgen. Wat bent u eigenlijk van plan?

Minister **Eurlings**: Ik ben van plan om efficiënt samen te werken als dat kan, ook grensoverschrijdend. Dat wil weer niet zeggen dat je niet de mogelijkheden onder ogen moet blijven zien. Ik denk aan wat een van uw collega's heeft gezegd. Je blijft nagaan hoe je tot een optimale druk op de kosten kunt komen, zodat die zoveel mogelijk neerwaarts worden bijgesteld. Veel mensen in dit huis hebben nadrukkelijk een punt gemaakt van de hoge beloningen, van die 55 jaar en van het gebrek aan transparantie. Hierover kom ik straks nog te spreken bij mijn opmerkingen over de nieuwe regeling voor de beloning, over de groei die daarbij wel of niet mogelijk is. Het een sluit het ander niet uit.

De heer **Slager** (SP): Daarmee zegt u impliciet dat concurrentie een drukkend effect heeft op de loodstarieven.

Minister **Eurlings**: Laat ik dan nadrukkelijk herhalen wat ik heb geprobeerd te zeggen en tot welke conclusie wij nu komen. De feiten spreken voor zich. Ik noem de financiële situatie van de sector vanwege prepensioen en beloning, de ongewisheid vanwege de ontwikkeling van de scheepvaartmarkt en het ontbreken van internationale concurrentie. Dat laatste geldt niet voor een paar havens in Australië en in beperkte mate voor de havens van Denemarken. Deze feiten leiden er evenwel toe dat invoering van marktwerking/concurrentie nu niet tot de gewenste voordelen leidt. Dat wil niet zeggen dat over tien, vijftien jaar de situatie niet anders kan zijn.

De heer **Slager** (SP): Dus wij gaan nog tien, vijftien jaar wachten.

Minister **Eurlings**: Daarop kom ik straks graag terug.

Voorzitter. Met deze basispositionering wil ik, mede gelet op de vraagstelling van de heer Hendriks, nadrukkelijk de doelstellingen die wij in elk geval voor de korte termijn voor ogen hebben, verwoorden. Ik zie er vier. Allereerst noem ik het waarborgen van de continuïteit van de dienstverlening. Juist omdat hier sprake is van een monopoliepositie, moet de dienst met dat monopolie blijvend in staat worden gesteld om zijn werk te doen. Er is op dit moment geen andere dienstverlener die de verrichtingen zou kunnen overnemen.

Dan noem ik de tweede doelstelling. Met inachtneming van het bestaan van dit monopolie willen wij meer nadrukkelijk een beter instrument hebben om de juiste prijs-kwaliteitverhouding van het loodstarief te creëren. Onze tariefstructuur dateert nog uit de tijd van de zeilvaart. Kleine schepen betalen heel weinig voor een lange reis, terwijl korte ritjes met grote schepen erg veel kosten. Een tarief dat is gebaseerd op onderlinge kosten is veel eerlijker en past veel beter bij deze tijd.

Deze twee eerste doelen mogen de publieke veiligheidsbelangen niet ondergraven. Dat is het derde doel. Het gaat er juist om, om met inachtneming van de randvoorwaarden voor veiligheid, continuïteit te kunnen blijven bieden tegen een acceptabel tarief en tegen kostprijs, dus tegen een transparant tarief.

Het vierde doel betreft het oplossen van de prepensioenproblematiek. Dat is ook een nadrukkelijke doelstelling voor de korte termijn. Deze problematiek is een vuiltje uit het verleden. Het is ontstaan in de tijd waarin de loodsen ambtenaar waren. Dit probleem moet worden opgelost. Er is nu een wettelijke verplichting om te sparen. De NMa heeft de bevoegdheid om te monitoren en om, indien nodig, in te grijpen.

Is marktwerking nu helemaal van de baan? Ik meen van niet, maar voorlopig is behandeling van dit vraagstuk opgeschort, want nogmaals: op dit moment is marktwerking niet het middel dat zorgt voor de realisering van de doelstellingen die breed in dit huis worden gedeeld. Het loodswezen dient eerst onder toezicht van de NMa meer transparant te gaan opereren, financiële problemen op te lossen en efficiencyverbeteringen door te voeren. Het resultaat dient geheel ten goede te komen aan de scheepvaart en de sector.

Senator Slager was van mening dat het openhouden van de mogelijkheid van marktwerking onzekerheid creëert. Hij noemde de SWATH's, de afschrijftermijn et cetera. Ook door de sector zelf is nadrukkelijk 2019 genoemd als een jaartal dat kan gelden als een reële termijn voor de afschrijvingen. Men kan stellen dat door het doen van meerdere investeringen de termijn wordt opgerekt. Ik meen evenwel dat je als verstandige ondernemer risico's moet nemen. Zo zit het leven in elkaar. Als de loodsen op hun eigen kracht vertrouwen, goed in hun werk zijn en dat met eer en passie doen, dan kunnen de Vlissingse en de Zeeuwse loodsen echt wel de wereld aan als over een aantal jaren er echt een open, internationale markt ontstaat. Ik meen dat de geschiedenis aantoont dat voor Zeeland de buitenwereld geen bedreiging is, maar een kans.

Het is ook niet gezegd dat mocht ooit concurrentie worden ingevoerd, het loodswezen daarmee zou ophouden te bestaan. Investerings in de overgangstermijn blijven dus van waarde. Nieuwkomers zullen ook moeten investeren, zelfs meer dan de huidige loodsen, omdat een nieuw bedrijf moet worden opgericht en daarvoor wettelijke kwaliteitseisen gelden.

## Eurlings

De heer Slager geeft ook nog aan dat het beter ware om de huidige situatie niet te veranderen: geen marktwerking invoeren, maar wel goed toezicht. Hiermee komt zijn standpunt dicht bij het mijne. Ik ben namelijk van mening dat juist met de bevoegdheden die de NMa krijgt adequaat toezicht mogelijk is. Dat toezicht gaat ver, want de NMa gaat, anders dan bijvoorbeeld bij Schiphol, ook de tarieven vaststellen.

Sprekend over de mogelijke invoering van marktwerking op een later tijdstip stelde senator Linthorst de vraag wat in 1988 de basis is geweest voor het besluit tot privatisering. Zij vroeg of destijds de Kamer voldoende was geïnformeerd. Professor Koopmans lijkt namelijk het tegendeel te beweren. Ik zal proberen op deze vraagstelling te antwoorden.

Door de semantiek van 1988 te gebruiken en door vervolgens een vergelijking te maken met de situatie van 2004 ontstaat een misverstand. Bij het lezen van de stukken blijkt dat bij het losmaken van de organisatie van de overheid verschillende termen door elkaar zijn gebruikt. Uit de memorie van toelichting blijkt dat in 1988 inderdaad een privatiseringsonderzoek is gestart. Op bladzijde 9 van diezelfde memorie van toelichting wordt uitgelegd dat er eigenlijk geen sprake is van privatisering in de zin van concurrentie, maar van verzelfstandiging. Met verzelfstandiging wordt bedoeld: het plaatsen van de dienst op afstand van het Rijk zonder concurrentie. Ondanks die afstand bleef de overheid een bepalende rol spelen. Tussen 1988 en 1995 heeft het Rijk die bepalende rol ook nadrukkelijk gespeeld. Het Rijk was in die periode rechthebbende op het loodsgeld. Het loodswezen werd gecompenseerd, maar dit leverde nadrukkelijk verlies op voor het Rijk. Na 1995 zijn, mede op basis van die laatste constatering, de financiële banden tussen Rijk en loodswezen verbroken. Er was sprake van verdergaande verzelfstandiging, in elk geval in financiële zin. Er was echter nog steeds geen marktwerking en nog steeds geen concurrentie. Professor Koopmans heeft het pas veel later, eind jaren negentig, over marktwerking. Daarmee doelt hij dan op volledige privatisering met concurrentie. In de ons omringende landen is er geen marktwerking, maar wel verzelfstandiging in meer of mindere mate. Dit geldt met name voor Duitsland en Engeland. Zoals bekend zijn in Vlaanderen de loodsen inmiddels ondergebracht in een agentschap: weer een andere manier van het op afstand plaatsen van het loodswezen. De verzelfstandigde loodsdienst wordt in Nederland en in de meeste andere Europese landen door particulieren uitgevoerd, maar in Vlaanderen zijn de loodsen nog steeds ambtenaar. Dat was de situatie van 1988, maar ook die van 2007. Het onderscheid is dus vooral gelegen in het wel of niet invoeren van concurrentie. Dat is het grote vraagstuk. Van de situatie waaraan Koopmans in 2004 refereert, was dus in 1988 geen sprake. Wel geef ik mevrouw Linthorst en anderen toe dat de term privatiseringsonderzoek in de memorie van toelichting het tegendeel lijkt aan te geven.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik vind niet dat de discussie moet gaan over de vraag of privatisering, marktwerking of verzelfstandiging al dan niet gewenst is. Het gaat erom dat het erop lijkt dat in 1988 privatisering het doel was en niet het middel. Ik vind dat nog steeds buitengewoon opmerkelijk. Toen werd gezegd dat de loodsen hun werk beter konden uitvoeren als zij geprivatiseerd waren. Verder werd gezegd dat dit in alle andere landen ook zo

was. Nu zegt de commissie-Koopmans dat de loodsen in andere landen helemaal niet geprivatiseerd zijn. Het zijn allemaal min of meer vormen van overheidsdiensten. Verder wordt gezegd dat loodsen hun werk beter verrichten als zij niet geprivatiseerd zijn. Je mag toch aannemen dat de Kamer in 1988 de uitspraken die toen zijn gedaan, voor waar heeft aangenomen. Er is toch een wereld van verschil tussen de aanbevelingen die toen zijn gedaan, namelijk om maar tot privatisering over te gaan omdat het dan allemaal beter zou gaan, en de conclusie van de commissie-Koopmans dat deze sector niet geschikt is voor privatisering. Dat was de essentie van de vraag.

De heer Eurlings zegt steeds dat marktwerking geen doel is maar een middel; nu is nog niet het geschikte moment. Kunnen wij het doel misschien ook zonder marktwerking bereiken en nadenken over een andere manier?

Minister **Eurlings**: Dat laatste is zeer zeker niet uitgesloten. De evaluaties zullen veel eerder plaatsvinden dan in 2019. 2019 is een uiterste termijn, mocht je naar een andere marktordening overgaan, waarbij je een en ander bij wetgeving ingevoerd moet hebben. Als dat openligt en je moet bekijken hoe de financiële verhoudingen binnen de sector zijn, hoe de situatie is in de wereld om ons heen is en hoe de scheepvaart zich ontwikkelt, dan is dat natuurlijk geen uitgemaakte zaak. Je moet gewoon leren van hetgeen zich tussen toen en nu heeft getoond. In 1988 was het doel verzelfstandigen. In het verleden is gedacht dat marktwerking eenvoudiger, sneller of efficiënter tot resultaat zou leiden. Nu hebben wij gezien hoe de omstandigheden zich ontwikkelen. Dat is evident. Dat zien wij op verschillende vlakken. Zelfs in 2000 is nog eens fors ingezet op het doorpakken met marktwerking. Uit het verhaal dat ik nu vertel, blijkt dat een omslag in het denken heeft plaatsgevonden. Dat is geen principiële omslag tegen marktwerking; het is een nuchtere, pragmatische constatering. Gelet op de interne en externe wetmatigheden van nu, is marktwerking niet het middel dat ons vooruit kan helpen.

De heer **Schouw** (D66): Ik denk dat het goed is dat wij de geschiedenis en de context nog eens even doornemen. In de kern is het betrekkelijk simpel. Verzelfstandiging heeft alleen maar zin als er marktwerking is en een level playing field. Die twee dingen hangen met elkaar samen. Wij zien dat er tussen 1988 en nu geen marktwerking is geweest. De woordvoerders in eerste termijn hebben allen geen indicatie gezien die erop duidde dat die marktwerking er binnen afzienbare termijn wel zal zijn. Het is dan heel logisch om de conclusie te trekken dat je de verzelfstandiging ter discussie moet stellen. Daar hoeft je niet lang mee te wachten. Dat moet je snel doen, tenzij de minister vier belangrijke en serieuze indicaties kan geven op basis waarvan kan worden gesteld dat die marktwerking, dat level playing field, er binnen drie of vier jaar is. Dat is in feite ook de uitdaging voor de minister.

Minister **Eurlings**: Uit de twintig jaar die achter ons liggen, kunnen wij leren dat je niet de illusie moet hebben dat je de wijsheid in pacht hebt om de toekomst te voorspellen. Gelet op de situatie van nu proberen wij het beste resultaat te bereiken. Dat gaan wij zonder meer doen. De heer Schouw zegt dat voor marktwerking een

## Eurlings

level playing field nodig is. Dat is er nu onvoldoende. Het is niet gezegd dat de situatie de komende jaren niet verandert. Wij houden de vinger aan de pols. Je kijkt daarbij naar de grootte van de markt. Die markt is nu te klein. 1. Hoe ontwikkelt de scheepvaart zich, hoeveel meer megatonners komen er en wat levert dat op aan extra markt? 2. Een level playing field moet er zowel intern zijn, met prepensioen en hoge salarissen, als extern. Ik noem dan het feit dat je internationaal nauwelijks marktwerking en concurrentie hebt. Dat interne hebben wij zonder meer nodig: het afbouwen van de prepensioenvoorziening en het bezien van de beloning, de exorbitante stijging. Dat moet tot normale proporties worden teruggebracht. Dat is sowieso nodig om überhaupt een level playing field te kunnen hebben. Ik pretendeer niet ver in de toekomst te kunnen kijken. Ik vind dat juist in dit dossier dat soort pretenties gelogenstraft zijn. Wij doen nu wat nu het beste is. Wij zullen nagaan of er de komende jaren indicatoren zijn op basis waarvan alsnog die richting kan worden opgegaan. Op dit moment zijn die er niet.

De heer **Schouw** (D66): De taak van de regering is toch om de toekomst een beetje vorm te geven. Ik vind het te gemakkelijk om te stellen dat ik de minister niet mag vragen om in de toekomst te kijken. Ik mag hem dat wel vragen. Dat is de taak van de regering.

De minister geeft in feite met zoveel woorden aan dat er geen marktwerking is.

Ik stel vast dat de minister in deze Kamer geen indicaties kan geven die erop wijzen dat er op redelijk korte termijn een externe marktwerking en dus een level playing field zal zijn.

Minister **Eurlings**: Wij handelen niet uit luiheid, maar uit wijsheid. Wij doen nu in elk geval wat ons op dit moment het beste brengt. Wij geven de toekomst vorm door uitgaande van de huidige situatie een sterk toezicht uit te oefenen. Verder proberen wij een normalere situatie te realiseren inzake het prepensioen en de beloning. Dat is nu de beste lijn en dat is nu de keuze van de regering.

Iets anders is of je daarmee het denken over de verdere toekomst moet stilzetten. De situatie sinds 1988 heeft aangetoond hoe weerbarstig en onvoorspelbaar de ontwikkelingen zijn. Ik kom daar heel graag op verschillende momenten in de toekomst over te spreken: zijn de actoren gewijzigd, is er wel degelijk zicht op een level playing field en op concurrentie en heeft het huidige voorstel met toezicht door de NMa opgeleverd wat wij ervan verwachtten? Ook dat vind ik van belang. De weerbarstigheid van dit dossier zou ons juist moeten stimuleren en motiveren om erbovenop te zitten: management en controle. Nu hebben wij heel bewust gekozen voor toezicht door de NMa. Op die manier willen wij transparantie brengen en een neerwaartse druk op de kosten uitoefenen.

Verschillende leden van deze Kamer, met name de senatoren Hofstra en Schouw, vroegen of de periode tot 2019 niet geweldig lang is. Dat lijkt zeker zo, zelfs voor iemand van mijn leeftijd. Gezien de jaaromzet van het loodswezen, 150 mln., en de forse omvang van het benodigde kapitaal, circa 260 mln. prijspeil 2005, moet er wel een realistische overgang zijn om überhaupt te kunnen insparen op de pensioenen. Daarom is de termijn van zo'n dikke elf jaar vastgesteld. Kapitaal kan ongeveer

in zo'n termijn worden opgebouwd, maar dan moet de omzet intact blijven. Een verdere flexibilisering van de loodsplicht op de lange baan schuiven willen wij niet. Daarnaast is de aflostermijn afhankelijk van het behaalde rendement. Een aantal factoren speelt dus een rol. Dit is dus niet in een paar jaar gebeurd.

De financiering van het loodswezen is ook in de afweging meegenomen, gelet op de afschrijvingstermijn van de loodsvaartuigen. Het kabinet heeft daarom in 2004 besloten – met de sector afgesproken en bekrachtigd door de Tweede Kamer der Staten-Generaal – om de termijn van 15 jaar, gerekend vanaf 2004, vast te stellen. Dat was destijds een harde toezegging. Daar kun je niet licht van afwijken, maar dat wil helemaal niet zeggen dat wij tot 2019 niet nadenken. Ik wil het zelfs naar voren halen. Wij gaan snel kijken of wij kunnen versnellen en waar die ontwikkeling ons toe leidt. Als je het hebt over het oplossen van de prepensioenproblematiek, heb je gewoon een aantal jaren nodig.

Uit het verslag blijkt dat de Kamer heeft gevraagd om aan te geven hoe de loodsdienstverlening er na 2019 uit zou kunnen zien. Ik heb gezegd dat wij moeten bezien hoe deze zich ontwikkelt in het licht van de mogelijk structurele inzet van het loodsen op afstand, de mondiale economie en het daaruit voortvloeiende groeiende scheepvaartverkeer. Vooralsnog is dit wetsvoorstel volgens ons de beste weg vooruit.

Mevrouw Linthorst vroeg of wij niet weer moeten gaan nationaliseren en of de minister zich niet laat chanteren, omdat hij bang is voor stakingen en die weg niet aandurft. Nee, de angst voor stakingen is zeer zeker niet de kern van mijn betoog. Wat is de huidige situatie van het loodswezen? Sinds de verzelfstandiging in 1988 zijn de loodsen zelfstandige ondernemers die in beginsel hun diensten voor eigen rekening verrichten. Alle materiële vaste activa die de loodsen nodig hebben om beroep te kunnen uitoefenen, zoals de vloot en het vastgoed, zijn eigendom van de gezamenlijke loodsen. De activa zijn ondergebracht in vennootschappen waarvan de loodsen aandeelhouder zijn.

Dit is van belang, omdat wij ons ervan moeten vergewissen wat het zou betekenen als je tot renationalisatie zou overgaan. Loodsen zullen dan of opnieuw rijksambtenaar worden of werknemer in dienst van een overheids-nv. Dat zijn de twee richtingen waaruit je zou kunnen kiezen. Loodsen zullen dan onteigend moeten worden als aandeelhouder van een vennootschap. Diverse mensenrechtenverdragen en de Grondwet garanderen onteigening alleen tegen een behoorlijke schadeloosstelling.

Het Rijk zal bij onteigening de boekwaarde van het loodswezen en de verwachte achterblijvende inkomensontwikkeling van loodsen en een deel van het personeel moeten vergoeden. Gelet op de huidige, voor loodsen zeer profijtelijke situatie, zal men zich sowieso niet zonder slag of stoot bij een voornemen tot renationalisatie neerleggen. Dit zou alleen anders kunnen komen te liggen als een hoge schadevergoeding in het vooruitzicht wordt gesteld. Het nu kiezen voor renationalisatie leidt hoe dan ook tot zeer hoge kosten en zeer veel strubbelingen. Wat ik de kern vind, is dat ook met renationalisatie nog niet direct is gegarandeerd, met al die strubbelingen in het verschiep, dat je snel tot transparantie en een neerwaartse kostenspiraal komt. Had men in 1988 een andere keuze gemaakt dan had men misschien kunnen zeggen dat wij niet zo gek uit waren geweest. Dat zou

## Eurlings

een denkrichting kunnen zijn, maar goed, dat is altijd ongewis: hadden wij maar, dan zouden wij toch. In de huidige situatie denken wij dat wij met het toezicht van de NMa sneller en beter ons doel bereiken.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Zou de minister mij kunnen uitleggen wat het verschil is tussen wat ik angst voor tegenwerking noemde en de woorden die hij zonet bezigde, dat zij daar niet blij mee zullen zijn en dat zij zich er niet zomaar bij neer zullen leggen? Volgens mij zegt hij in andere bewoordingen precies hetzelfde als wat ik zeg, namelijk dat er opstand komt, dat het duur is en dat hij er daarom van afziet. Ik verzoek de minister om met een open blik naar alle opties te kijken. Ik noem het niet renationalisatie, maar terugdraaien van de privatisering. Het zou kunnen dat de weerbarstigheid van het dossier, zoals de minister dat noemt, te wijten is aan het feit dat in 1988 gewoon op het verkeerde paard is gewed.

Minister **Eurlings**: Dat laatste is een denkrichting, maar goed: hadden wij maar, dan zouden wij toch. Het blijft koffiedik kijken hoe de situatie zich dan had ontwikkeld. Ik kan u verkeerd begrepen hebben, maar ik maak die opmerking omdat ik het idee heb dat u stelt dat de minister bang is voor stakingen en zich een beetje laat chanteren. Ik laat mij niet chanteren. Op basis van tal van verdragen en van onze Grondwet zijn wij heel veel geld kwijt, als wij zouden overgaan tot renationalisatie. Dat zou een proces zijn dat niet van vandaag op morgen tot resultaat zou leiden. Daar gaat het uiteindelijk om. Dat was ook de kern van uw betoog. Bij publieke voorzieningen blijven de garanties voor de publieke veiligheid overeind en tegelijk is er transparantie en gaan de kosten naar beneden. Het is een vrij pragmatische lijn. Wij zitten niet hyperideologie te bedrijven, maar wij moeten nu pragmatisch bekijken hoe wij onze doelen het beste bereiken. Met het toezicht van de NMa kun je dat doel sneller bereiken.

Ik heb aan het begin gezegd dat dit de zoveelste stap is in een lang proces. Het is ook voor een minister heel gemakkelijk om te zeggen dat je met de wijsheid van nu een situatie had kunnen kneden als je een startpunt nul zou hebben. Dan was je er misschien volkomener uitgekomen, maar wij zitten in een volgtijdelijkheid van tal van besluiten, afspraken en financiële arrangementen, waarvoor je niet zomaar je ogen kunt sluiten. De keuze is hoe je daar nu het beste mee omgaat. Vandaar ons voorstel.

In de Tweede Kamer heb ik al toegezegd in 2009 met een beperkte evaluatie te komen. Aan de hand van de informatie die dan ter tafel ligt, want de NMa heeft dan net één keer het tarief vastgesteld, moet het mogelijk zijn om een eerste globale verkenning op te stellen van een aantal relevante ontwikkelingen die in belangrijke mate bepalend zijn voor de beantwoording van de vraag naar de marktwerking. Het lijkt mij dan aardig vroeg voor een scenario zoals senator Schouw wenst; een eindspel alsof wij ooit eens anders konden. Ik denk wel dat ik alle woordvoerders bij de evaluatie een stuk tegemoet kan komen. Daar kom ik dadelijk op terug.

In 2009 vindt sowieso een eerste korte evaluatie plaats. Vervolgens kan deze verkenning na de volledige evaluatie in 2011 worden getoetst en indien nodig bijgesteld, maar ook dan weer tegen de achtergrond van de bevindingen die ter tafel liggen. Zouden er nieuwe

perspectieven zijn om verder te gaan, dan zou je deze zaken na een evaluatie uiterlijk in 2016 wettelijk anders kunnen regelen. Nogmaals, onder de premisse van de evaluaties die volgen. De sleutel voor wat mogelijk is en hoe snel ligt voor een groot gedeelte bij de sector zelf.

De heer **Schouw** (D66): Ik heb het idee dat u met een korte evaluatie in 2009 en in 2011 doelt op een evaluatie van de regels voor marktwerking die onder dit voorstel liggen. Ik denk dat wij doelen op het nemen van een voorschot op de totale evaluatie, die ik even samenvat onder nut en noodzaak van de verzelfstandiging. Kunt u daar een voorschot op nemen?

Minister **Eurlings**: Ja, binnen wat mogelijk is. Anderhalf jaar na nu kan rijkelijk vroeg zijn. De vraag is of de wereld over anderhalf jaar zo is veranderd. Dat zullen wij met elkaar moeten afwachten. Wij denken dat niet direct. Nogmaals, misschien is het beter om het verhaal even af te wachten. Ik kan voor de korte termijn veel meer toezeggen. Als je de afweging maakt of marktwerking in de verdere toekomst het middel kan zijn om het doel te bereiken, zal er het nodige veranderd moeten zijn niet alleen in de financiële afbouw bij de sector, maar vooral in de grote wereld om ons heen. Daar moet men ook zicht op hebben. Het lijkt mij rijkelijk snel om te denken aan anderhalf jaar, maar wij komen er vast nog over te spreken.

Een van de weg te werken pijnpunten waarover flink is gediscussieerd in verschillende gremia en ook in dit huis, is de afbouw van kruissubsidies. De discussie met de sector heeft uiteindelijk geleid tot een unaniem advies van de Nationale Havenraad. Ik ben mij ervan bewust dat de kleinere havens nog heel wat te verwerken krijgen. De lange termijn tot 2015 en de fasering in het proces leiden ertoe dat de jaarlijkse stapsgewijze verhoging van de tarieven beheersbaar is. Mocht het tegendeel blijken, dan ben ik, en niet de NMa, degene die adequate maatregelen kan treffen. Ook hier ben ik strikt. Op basis van de effecten zal worden gezien of maatregelen nodig zijn. Zo zal de zorgplicht voor kleinere havens ingevuld dienen te worden.

### Voorzitter: Timmerman-Buck

Minister **Eurlings**: Senator Hendriks sprak zijn twijfel uit over de borging van publieke belangen. Een van de expliciet omschreven doelen van dit wetsvoorstel is om het tarieftoezicht zo in te richten dat het loodswezen voldoende continuïteit houdt om zijn taken de komende jaren in het belang van de publieke veiligheid te kunnen uitoefenen. Het wetsvoorstel is de uiteindelijke neerslag van een deel van het oorspronkelijke beleidsvoornemen, met de naam: marktwerking bij het loods van zeeschepen. Daarin zijn ook andere componenten dan de tarieven opgenomen. Het ging mij met name ook om regionalisering van nautische bevoegdheden in de havens, om juridische verankering van de posities van de rijkshavenmeesters en om internationale versterking van het publieke belang door middel van intensievere samenwerking met Vlaanderen en Duitsland.

Wat is van die doelen gerealiseerd? In 2002 was dit de flexibilisering, de verruiming van de loodsplichtgrenzen, zodat er meer mogelijkheden voor de havenmeesters zijn om ontheffing van de loodsplicht te verlenen. Ook in 2002 vond de invoering van het herziene Schelde-

## Eurlings

reglement plaats, waardoor verbetering en intensivering van de betrekkingen met Vlaanderen op nautisch gebied is gecreëerd, speciaal voor het loodswezen. In 2004 vond de regionalisering plaats van het loodsgeldtarief om zo veel mogelijk rekening te kunnen houden met regionale omstandigheden. In 2005 werden de vier verdragen met Vlaanderen gesloten, waaronder de instelling van een gemeenschappelijk nautisch beheer met Vlaanderen, zodat de samenwerking tussen de Nederlandse en de Vlaamse autoriteiten op de gehele Schelde verzekerd is, vooral in het belang van de veiligheid. In 2007 vond intensivering plaats van de gesprekken met Duitsland om op de Eems een grotere veiligheid te bereiken door op termijn samenwerkende loodsdiensten. Ik zal daarop dadelijk terugkomen.

Wat gaan wij nog doen? Dat zijn verdere regionalisering van nautische bevoegdheden en de wettelijke instelling van een rijkshavenmeester in alle zeehavengebieden. De rijkshavenmeester wordt eindverantwoordelijk voor alle veiligheidsinstrumenten, waarvan de loodsen er trouwens maar één zijn. Verder is er het openbreken van de Loodsenwet, zodat het loodsen op afstand gelijkwaardig wordt aan het loodsen aan boord. De heer Hofstra heeft dit met name genoemd. Inderdaad, hij heeft helemaal gelijk, wij mogen onze ogen niet sluiten voor mogelijke innovaties. Wij moeten daarvoor altijd de ogen open houden. Op termijn kunnen die nadrukkelijk meerwaarde bieden en daarvoor moeten wij dus open staan. Dit kan echt een voordeel opleveren, maar als er tegenwerking zou zijn, staan wij hiervoor open, zelfs als dit tegen de wil van de loodsen zou zijn.

De heer **Slager** (SP): Als dit zo is, betekent dit dat nog minder loodsen nodig zijn. Dan weet de minister nu al dat concurrentie totaal onmogelijk is. Hij hoopt dat via beloodsing vanaf de wal meer kan gebeuren en tegelijkertijd hoopt hij dat concurrentie mogelijk is, terwijl hij zelf weet en ook heeft gezegd: er is alleen concurrentie mogelijk als er substantieel meer loodsen komen dan er nu zijn. Hoe lost hij dat op?

Minister **Eurlings**: Er is een doel en er is een middel, blijf ik zeggen. Marktwerking is niet mijn doel. Ik blijf dat benadrukken. Het kan een middel worden. Wat er in de toekomst zal gebeuren, kunnen wij niet voorspellen. De haven van Rotterdam heeft in 2007 13% meer containers dan in 2006. Dat is een gigantische groei. Wat dat zal betekenen voor het aantal loodsen dat nodig is, is moeilijk te voorspellen. Het doel is echter meer transparantie en lagere tarieven. Als innovaties daarbij kunnen helpen en het doel dichterbij kunnen brengen, dan maak ik daarvoor ruim baan. Ik zeg hier nogmaals: ik heb er vertrouwen in dat de sector daarin meegaat, maar mocht daar een niet-inhoudelijke tegenwerking bestaan als een doel op zich, dan zal de Loodsenwet ook tegen de wil van de loodsen in worden opengebroken. De heer Hofstra heeft gelijk: voor innovatie moeten wij openstaan en de ontwikkelingen gaan snel.

Wat blijft zoals het is? Alle regelingen over opleiding, examinering, bevoegdheid, regionale nautische kennis en dergelijke blijven wat mij betreft ten minste tot 2019 volgens hetzelfde stramien gelden omdat de massa voor wijziging daarvan, zoals het er nu uitziet, onvoldoende is.

De heer Hendriks heeft gevraagd of het geen goed idee is om de minister van Verkeer en Waterstaat een goedkeuringsbevoegdheid te geven op besluiten van de

NMa. Hij heeft dat punt met nadruk gebracht. De regering is van mening dat een goedkeuringsbevoegdheid voor de tarieven niet wenselijk is. Ik begrijp de portee van de opmerking van de heer Hendriks, namelijk de borging. Hoe houdt men die zo goed mogelijk in de hand? Wat is echter de situatie van dit moment? Dat is een situatie waarin elk jaar weer het beeld kan ontstaan dat de minister van Verkeer en Waterstaat om allerlei redenen wel of niet terecht van die bevoegdheid gebruikt maakt. Dat is een situatie waarin de minister arbitrair kan optreden. Bij de wens tot transparantie is dat niet optimaal. Zo is het op dit moment al. De minister van Verkeer en Waterstaat stelt het loodstarief vast op voorstel van het loodswezen, gehoord de sector. Er is een zeer beperkte mogelijkheid tot toetsing van het tarief. Dit is slechts mogelijk op grond van het recht en het algemeen belang. Deze mogelijkheid tot toetsing leidt niettemin tot oneigenlijke druk van de havens, die allerlei individuele afwijkingen opleiden. Men komt dus in dat spel terecht.

Hoe is de situatie straks, als wij het wetsvoorstel zo kunnen invoeren? Dan zal er een toetsing door de NMa plaatsvinden van voorstellen van het loodswezen. Die toetsing zal niet arbitrair of onder allerlei invloeden plaatsvinden, maar aan de hand van bedrijfseconomische, objectieve factoren. Vooraf is transparant gemaakt welke havenpolitieke aspecten een rol spelen. Afwijkingen ten behoeve van individuele havens zijn nu al bekend en worden in een ministeriële regeling vastgesteld en bekendgemaakt. De NMa verricht haar taak in zelfstandigheid aan de hand van objectieve factoren, zo nodig gecontroleerd door de rechter. Na aanvaarding van de Scheldeverdragen hoeft geen rekening meer te worden gehouden met de tariefontwikkeling op de Schelde. Ook dat is pure winst.

Hoe kan ik dit beoordelen als objectief, deskundig en onafhankelijk? De transparantie van havenpolitieke elementen is doorslaggevend geweest om die goedkeuringsbevoegdheid niet op te nemen in het wetsvoorstel. Het geeft een gevoel van zekerheid als een minister die goedkeuringsbevoegdheid heeft, maar dan trekt men dat arbitraire er toch weer in. Nogmaals, wij hebben geen goede ervaring met de wijze waarop dit de laatste tijd is gebeurd. Men creëert er een zekerheid mee die geen zekerheid is. Sterker nog, men maakt het eerder meer arbitrair. Ik begrijp de portee van de opmerking, maar op deze manier, met een NMa die daarvoor is toegerust en met criteria die wij nadrukkelijk in een ministeriële regeling vastpinnen en die daarmee ook objectief en controleerbaar en door de rechter toetsbaar zijn, voorkomt men het arbitrair zijn. Ik heb er vertrouwen in, vooral omdat de NMa een jaarlijkse verantwoordingsplicht heeft. Hierdoor kan ik zo nodig door middel van beleidsregels vat houden op de toezichtpraktijk. Zo kan men dus wel op metaniveau bijsturen.

De heer Hendriks en anderen hebben hun verbazing uitgesproken over het ontbreken van de Europese dimensie in dit dossier. Laat ik maar ruiterslijk toegeven: die dimensie was er tot voor kort niet of nauwelijks. De heer Hendriks heeft gewoon gelijk. Het wetsvoorstel is inhoudelijk al opgesteld in 2006. Daarbij is zo goed mogelijk rekening gehouden met de toenmalige Europese beleidsvoornemens. Dat blijkt ook vrij duidelijk uit paragraaf 4.4 van de memorie van toelichting. Daarbij is niet over één nacht ijs gegaan. Om vervelende

## Eurlings

verrassingen te voorkomen, is speciaal dit onderdeel van de memorie terdege en diverse malen getoetst. Het beeld dat mijn ambtsvoorganger toen had, was niet helder en kon niet helder zijn omdat het Europese Parlement begin 2006 de voorstellen voor de Port Package voor de tweede maal had verworpen. Ook het Europese Parlement laat ons af en toe zijn tanden zien, wat men er vaak nationaal ook van mag vinden. Waar aan Europese ervaring werd gerefereerd, kan ik zeggen dat het zeker een parlement is om rekening mee te houden.

Bij gebrek aan richtlijnen is daarom grondig beoordeeld in hoeverre de positie van het loodswezen vanuit Europees perspectief problematisch zou kunnen zijn. Hierbij is gelet op onder andere kartelaspecten bij de tariefvaststelling door de NMa. Dat blijkt geen problemen op te roepen omdat de NMa de overheid is. Ook is gelet op misbruik van de machtspositie bij de tariefstelling door de NMa. Ook dat lijkt geen probleem op te roepen, omdat de NMa aan de hand van objectieve factoren oordeelt. De oplossing van het prepensioen is beoordeeld op mogelijke staatssteunaspecten. Ook dit is niet problematisch, aangezien de Staat niet financieel bijdraagt aan deze oplossing. De beperking van de vrijheid van dienstenverkeer door toekenning en handhaving van een monopolie bij een dienst van algemeen economisch belang is beoordeeld als gerechtvaardigd omdat de loodsen in het belang van de openbare veiligheid werkzaam zijn. Ten slotte geldt voor de mogelijke discriminatie voor de scheepvaart vanwege de dwang een Nederlandse loods te nemen, dat de loodsplicht is gebonden aan objectieve, non-discriminatoire en redelijke factoren. Het loodsenberoep staat ook open voor niet-Nederlanders, maar die zullen wel aan de objectieve eisen moeten voldoen. Dus ook daar zit geen probleem.

Hoe is de meest actuele situatie nu, eind 2007? Er is een nieuwe bekendmaking van de Europese Commissie van zeer recente datum, begin november jongstleden. Deze bekendmaking kon niet worden meegenomen in de memorie van antwoord. Deze is buiten medewerking en medeweten van de lidstaten opgesteld. Mijn eerste reactie op deze mededeling van de Commissie luidt als volgt. De Commissie geeft nu zelf voor het eerst duidelijk aan hoe zij het loodsenmonopolie ziet in relatie tot het EG-verdrag. Ik constateer dat de Commissie daarover in grote lijnen hetzelfde denkt als de regering. De Commissie meent blijkbaar dat de loodsendienstverlening in beginsel ook vatbaar is voor een soort concessiestelsel. Voor de toewijzing van de concessie moet dan een procedure worden gevolgd. Ik beoordeel dit als positief, maar toch ook wat sceptisch gezien de omstandigheid dat het ook de Commissie duidelijk moet zijn dat er bij concurrentie een geloofwaardige concurrent beschikbaar moet zijn. Dat geldt dan uiteraard niet alleen voor Rotterdam, maar ook voor Hamburg, Antwerpen en andere relevante Europese havens. Ook hier moet het Europese level playing field worden bewaakt. In die havens is niet onmiddellijk een potentiële concurrent beschikbaar. In veel landen is de loodsendienstverlening nog een staatsactiviteit of zeer zwaar gereguleerd. Dit zal dit allemaal moeten worden opengebroken en daarom is een wat langere termijn om te kijken of marktwerking alsnog een goed middel kan zijn om ons doel te bevorderen, zeer op zijn plaats.

De ruime ontheffingsmogelijkheden van de loodsplicht acht ik zeer positief, de ontheffingsmogelijkheden waarover de Commissie rept. Dit doen wij al tijden. Ook een andere invulling van de loodsplicht als gevolg van technische innovaties is zeer positief. Ik heb zojuist in de richting van de heer Hofstra al gezegd dat wij voornemens zijn de wet daar waar dat dienstig is, hiertoe te wijzigen.

Het is wel opvallend dat de Commissie de beperking van de vrijheid dienstverrichting via het monopolie wel heel beperkt uitlegt. Juist de openbare veiligheid kan vorderen dat lidstaten regels blijven stellen. Dit vind ik een kritische bemerking bij de mededeling die de Commissie zo recent het licht heeft doen zien.

**De voorzitter:** Mag ik de minister vragen hoeveel tijd hij nog denkt nodig te hebben voor de beantwoording in eerste termijn, gelet op de klok en gelet op het feit dat de regering normaliter ongeveer de helft van de spreektijd van de Kamer gebruikt?

**Minister Eurlings:** Ik denk dat ik nog maximaal een kleine 10 minuten nodig zal hebben. Ik zal proberen spoedig te antwoorden.

**De voorzitter:** Uiteraard stellen wij prijs op een zorgvuldige en adequate beantwoording, maar het kan wellicht iets beknopter.

**Minister Eurlings:** Ik weidde uit omdat dit een nieuw gegeven is waar ten tijde van de memorie van antwoord geen zicht op was. Ik hoop dat ik met al deze argumenten duidelijk heb gemaakt dat de Commissie in grote lijnen hetzelfde denkt, maar dat wij met name over de borging van de openbare veiligheid wel eens een bemerking in de richting van de Commissie kenbaar zullen maken.

Ik zal nu op de vragen van de leden ingaan. Als eerste de vraag naar het prepensioen op 55-jarige leeftijd. Die vraag is begrijpelijkerwijs door velen gesteld, want het is inderdaad verbazingwekkend. Het is niet meer van deze tijd om te verlangen dat je op je 55ste op kosten van een ander met pensioen mag. Ik kan niet duidelijker zijn: dit is niet van deze tijd. Leuk of niet, in 1988 hebben mijn voorgangers zodanige afspraken gemaakt dat die niet zonder grote problemen in verband met de aansprakelijkheid van de staat en wellicht ook staatssteun zo maar pardoes ongedaan kunnen worden gemaakt. De landsadvocaat heeft hier zeer nadrukkelijk naar gekeken. Dus kunnen wij dit niet van het een op het andere moment oplossen. Wij zullen dit stapsgewijs met de sector moeten doen.

**De heer Schouw (D66):** Volgens mij zijn er andere sectoren waarin dit plotseling veranderd wordt en dan heeft iedereen het maar te accepteren. Het argument van de landsadvocaat is voor mij nieuw. Ik ben dit niet tegengekomen in de stukken. Ik ben in de stukken wel tegengekomen dat de minister zegt dat hij het wel zou kunnen doen, maar dan moet alles uit de kast worden gehaald en dat heeft hij er eigenlijk niet voor over. Als hij nu schermt met de landsadvocaat die een advies heeft gegeven, mag ik dan vragen of de landsadvocaat in dit advies zegt dat er nul mogelijkheden zijn om hier als kabinet iets aan te doen?



## Eurlings

Minister **Eurlings**: Het is bekend dat wij niet inhoudelijk ingaan op een advies van de landsadvocaat. Ik heb al wel gezegd dat de landsadvocaat hier nadrukkelijk naar heeft gekeken en onze lijn heeft onderstreept. In algemene termen is die lijn dat je niet zonder grote problemen deze situatie spoorlags ongedaan kan maken in verband met aansprakelijkheid van de Staat en wellicht ook staatssteun. De beste werkwijze is een stapsgewijze verandering van de situatie. Zijn dingen onmogelijk? Nee natuurlijk niet, maar het is ook de vraag wat het je waard is. De opmerkingen van de landsadvocaat hebben ons gesterkt in onze conclusie, hoe vervelend het ook is, want je zou de zaken sneller willen aanpakken.

Het inkomen van de loodsen is riant. Ik kan er niet onderuit dat loodsen zelfstandige ondernemers zijn die hun inkomen verdienen door zo veel mogelijk diensten te verrichten. In die zin hebben wij al een vrij efficiënt loodsenbedrijf. De heer Hendriks heeft gevraagd hoe dit inkomen past in het advies van de commissie-Dijkstal over het inkomen van politieke en publieke ambtsdragers. In 1988 zijn de loodsen verzelfstandigd door ze te laten overstappen van ambtenaar naar het vrije ondernemerschap. Als zelfstandig ondernemer zijn de loodsen niet onderhevig aan de Balkenendenorm of onderworpen aan het advies van de commissie-Dijkstal. De commissie-Dijkstal ziet alleen op de honorering van beroepen die worden uitgeoefend in de publieke of de semipublieke dienstverlening. Vandaar ook dat loodsen hun inkomen niet openbaar hoeven te maken. Er is evenwel een uitzondering. De bezoldiging van de directeur van de Nederlandse loodswezen bv, de ondersteunende dienst waarvan alle loodsen aandeelhouder zijn, wordt wel bekend gemaakt. Deze bv is een rechtspersoon met een wettelijke taak. De directeur verdient kennelijk een salaris dat boven de Balkenendenorm ligt. Dit is een punt van aandacht net zozeer als dit voor andere vergelijkbare functies geldt.

Ik wil ter afronding nog iets zeggen over de positie van de loodsen als zelfstandige ondernemers en over hun beloning in het algemeen. Daar zit naar mijn mening een onvolkomenheid in. Ik heb nu formeel weergegeven dat het salaris niet in de Dijkstalnorm valt, maar dan nog vind ik het beeld onvolkomen. Daarom vestig ik er nadrukkelijk de aandacht op dat wij met het huidige wetsvoorstel de arbeidsvergoeding fixeren op het niveau van 2003 plus indexering ieder jaar. Daar zetten wij er dus wel de rem op. Ik zeg toe dat ik, als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, zo snel mogelijke een ministeriële regeling zal ondertekenen waarin dit wordt vastgelegd. Dit is beter dat de situatie van dit moment, maar ik heb begrip voor de gevoelens van onvrede.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik heb altijd begrepen dat het grote verschil tussen een zelfstandige ondernemer en iemand in loondienst is, dat de zelfstandige ondernemer een aantal risico's loopt. Daarvan lijkt mij bij deze beroepsgroep nauwelijks sprake, want het gaat om een wettelijk verplichte afname van diensten die dus ook gegarandeerd zijn. De minister zegt dat hij de Balkenendenorm niet kan opleggen aan de loodsen want die vallen buiten de categorie, maar hij kan nu wel de salarissen fixeren. Daar lijkt mij een tegenstrijdigheid in te zitten.

Minister **Eurlings**: Dit laatste is volgens mij niet het

geval, want ook al valt iets officieel niet onder hetgeen de commissie-Dijkstal heeft geadviseerd, dan nog is er nog wel zoets als een tijdgeest. Iets wat je goed vindt of niet, iets wat in of uit het lood is. Het feit dat iets formeel niet onder de "Dijkstalbenadering" valt, ontslaat ons niet van de plicht om de sector aan te spreken op de steeds toegenomen inkomsten.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Het is van tweeën een: of wij gaan erover of wij gaan er niet over. Als wij er niet over gaan, kunnen wij alleen een moreel appel doen. Als wij er wel over gaan, kunnen wij fixeren en eisen stellen. Het kan niet van allebei een beetje zijn.

Minister **Eurlings**: Het kan niet van allebei een beetje zijn, maar het is natuurlijk toch pure winst als je samen met de sector op basis van een pakket maatregelen en het voorstel dat nu voorligt, draagvlak krijgt om in ieder geval vanaf nu verder te gaan met fixatie op 2003 plus indexering. Als wij daarvoor draagvlak kunnen verkrijgen, is dat een alleszins betere situatie dan voort te gaan op de weg die wij de afgelopen jaren hebben gevolgd. Dit is tenminste een verbetering van de situatie ten opzichte van nu. Dan kom ik weer op het begin van mijn betoog. Als je de wereld kon kneden en nieuw kon boetsen, zou je haar anders maken dan zij nu is, maar wij zitten met een lange reeks van besluiten en op basis van de huidige situatie acht ik de fixatie waarvoor een draagvlak bestaat, in ieder geval een vooruitgang.

De bedrijfseconomische risico's voor loodsen zijn inderdaad niet zo heel groot. Er kleven natuurlijk ook wel degelijk de nodige negatieve aspecten aan het werk. Dit wil niet zeggen dat mensen na hun 55ste niet op een andere manier werk in de sector zouden kunnen doen.

De heer **Slager** (SP): Dat kan natuurlijk en dat gebeurt bijvoorbeeld in België waar men langer blijft doorwerken. Die mensen komen echter een beetje in de luwte wat een opwaartse druk betekent op de tarieven. Ik geloof niet dat dat de bedoeling is van dit wetsvoorstel. Of wilt u de mensen van 65 jaar in een touw ladder naar boven laten klimmen in een storm?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd dat een dikke 400 mensen als loods actief zijn en dat daarnaast 400 mensen ondersteunend werk verrichten. Mensen kunnen op verschillende manieren worden ingezet. Ik zie echt niet in dat een goede kostenbeperkende maatregel is dat mensen met hun 55e met pensioen worden gestuurd. Dat zou voor een behoorlijk gedeelte op kosten van anderen gebeuren. Het is veel beter om de beweging te maken die door velen in deze Kamer is ingezet.

De **voorzitter**: Ik verwijs de heer Slager voor verdere opmerkingen naar de tweede termijn. Ik moet op de klok letten. Ik verzoek de minister om zo snel en adequaat mogelijk zijn eerste termijn af te ronden zodat wij kunnen overgaan naar de tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb nog een groot aantal vragen liggen, maar ik zal die opzouten. Ik red het anders niet in de tijd die mij ter beschikking staat. Ik merk nog één ding nadrukkelijk op. Ik kan mij veel van uw opmerkingen zeer goed voorstellen. Aan het voorstel kleef ook een behoorlijk aantal vragen en onzekerheden. Als vanaf nul kon worden begonnen, dan had ik vast een

## Eurlings

voorstel kunnen voorleggen dat sneller tot meer resultaat zou leiden dan dit voorstel. Ik stel echter een andere vraag: wat is het alternatief? Als ik kijk naar ieder mogelijk alternatief, dan vind ik hetgeen voorligt het beste. Er worden stappen vooruit gezet en de nadelen die zich in de loop der tijd hebben opgestapeld, worden weggewerkt. De neuzen staan nu in dezelfde richting. Daarmee zijn wij er nog niet; er is slechts een eerste stap gezet in de goede richting. De marktwerking is daarbij geen doel maar een mogelijk middel. Het doel is transparantie, lage kosten en garantie van publieke dienstverlening.

Ik eindig mijn betoog met een toezegging. Ik heb in de Tweede Kamer toegezegd, de Kamer schriftelijk te informeren over de verslaglegging van de NMa, de analyse aflossing prepensioenen, het langer doorwerken na 55 jaar, de ontwikkeling van het salarisniveau, de kosten van eventueel gevoerde procedures en een inzicht in de daadwerkelijke administratieve lasten. Ik zal de Eerste Kamer toezeggen dat ik in 2009 verder zal gaan dan dat. Ik zal nadrukkelijk een verkenning doen van een Europese ontwikkeling, ook naar aanleiding van de vraag naar waar een en ander toe leidt op Europees niveau. Ik zal daarbij nadrukkelijk de effecten van het toezicht betrekken, inclusief de ervaringen in het buitenland, de relatie met Vlaanderen en Duitsland – hoe moeilijk het ook is, probeer ik met de Duitse minister Wolfgang Tiefensee tot nadrukkelijker samenwerking bij de Eems te komen – de technologische ontwikkelingen, de laatste prognoses groei van het scheepvaartverkeer en de mogelijkheden om aan de hand van wetgeving innovatie mogelijk te maken en het loodsen op afstand structureel toe te laten. De borging van de publieke belangen wordt daar nadrukkelijk steeds bij betrokken.

Ik wil dus verder gaan met de evaluatie in 2009. Naar mijn mening moet dan weer een open debat worden gevoerd. Ik heb de vragen van de Kamer niet geheel kunnen beantwoorden, maar ik hoop dat de Kamer genoeg neemt met deze toezeggingen zodat een nadrukkelijke stap vooruit kan worden gezet. De wereld is niet perfect, maar iedere andere keuze verbetert de situatie niet maar verslechtert haar.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik denk dat er weinig verschil van mening is tussen de minister en de VVD-fractie als het gaat om de korte termijn. Er moet iets worden gedaan aan die tarieven en het toezicht moet aanmerkelijk beter. Dit wetsvoorstel voorziet daarin. Ik vind het onbegrijpelijk dat de SP blijkbaar geen behoefte had aan deze wet terwijl de partij toch bekend staat als een partij die op de kleintjes let. Blijkbaar spelen de tarieven daarbij geen rol. Bij alle andere fracties klinkt gelukkig een ander geluid.

De heer **Slager** (SP): Ik heb mij uitdrukkelijk gericht op de veiligheid. Ik heb mij buiten de discussie over het geld gehouden. Ik weet dat volgens allerlei rapporten, onder andere van professor Koopmans, de tarieven van de Nederlandse loodsen niet hoger zijn dan die in Le Havre en Hamburg. Integendeel, zij behoren tot de laagste. Koopmans heeft in 2003 ook een vergelijking gemaakt tussen de inkomsten van de Vlaamse loodsen en de Nederlandse loodsen. Daaruit bleek dat de Vlaamse loodsen meer verdienen dan de Nederlandse. Ik

vind dat ook de Nederlandse loodsen een riant salaris hebben dus ik zal niet namens de SP-fractie roepen dat zij nog meer moeten verdienen. Laten wij het allemaal echter een beetje relatief blijven zien.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan is het misschien het beste dat wij namens onszelf spreken. Wij vinden de tarieven een punt waaraan iets moet gebeuren.

De heer **Slager** (SP): De VVD is dan ook voor de hardwerkende Nederlanders. Die moeten vooral beschermd worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, en daarom moeten de totale lasten verlaagd worden. U hebt dat goed begrepen.

Ik kom te spreken over de leeftijdsgrens van 55 jaar. De minister zegt dat renationaliseren onmogelijk is vanwege de rechten van de mens. Een grens van 55 jaar is echter niet van deze tijd. Gelukkig heeft de minister dat zelf ook gezegd. Bij Air France/KLM wordt van de ene op de andere dag tegen piloten gezegd dat zij vijf jaar langer moeten doorwerken. Waarom wordt op een gegeven moment de wet niet aangepast? Heb ik goed begrepen dat de nieuwe loodsen, vanaf 2003, wel op een hogere leeftijd met pensioen gaan, of mogen ook de nieuwelingen met 55 jaar met pensioen gaan? Dan moet er echt iets worden gedaan. Ik zou in dat geval voor meer evenwicht in die relatie pleiten.

Mijn fractie blijft erbij dat 2019 nog veel te ver weg is. De minister komt een eindje tegemoet door te zeggen dat op korte termijn moet worden gekeken naar wat er allemaal kan, maar de VVD-fractie hecht eraan dat het eerder gebeurt. De huidige situatie is structureel onbevredigend, los van de vraag hoe een en ander precies gekomen is. Het kan en moet naar mijn smaak beter. Mijn fractie kan het voorstel alleen steunen als op korte termijn een duidelijke visie wordt ontwikkeld, inclusief mogelijke maatregelen. Dat mag in de vorm van scenario's. Het niet precies bekend zijn van dingen is geen reden om geen visie te ontwikkelen. In dat geval moet juist een visie worden ontwikkeld. Doe dat echter in scenario's want dan is er misschien een gemeenschappelijk spoor te vinden.

Ik ben blij met de toezegging van de minister met betrekking tot het onderkennen van de zorgplicht voor de kleinere havens. Samenwerking met Duitsland en België is ook uitstekend. Ik ben het zeer eens met de opmerking van de minister om in de toekomst de techniek te gebruiken. Mijn fractie heeft geen behoefte aan een elektrische locomotief met nog een stoker, zoals in Engeland jarenlang het geval was. Als het vanaf de wal kan, doe het dan ook vanaf de wal.

Misschien kan de minister nog iets zeggen over de lengtemaat. Waarom wordt er geen vrijstelling gegeven voor schepen waarvoor dat veilig kan?

Ik heb twee visgraten in mijn keel genoemd. Ik wou mij vanavond toch een beetje rustig naar bed begeven.

De **voorzitter**: Dat wensen wij u ook toe.

De heer **Hofstra** (VVD): Over die 55 jaar zijn wij het nog niet helemaal eens. Ik hoor op dat punt graag wat meer assertiviteit van de minister. Ik heb gevraagd wat de NMa daaraan kan doen. Mijn tweede punt is in 2009 of 2010 een heldere visie en modellen voor hoe het zou kunnen. De VVD zegt niet bij voorbaat dat er geprivati-

## Hofstra

seerd moet worden of dat er marktwerking moet komen. De markt heeft onze voorkeur, maar er zijn nog allerlei modellen in beschouwing te nemen.

De heer **Hendriks** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Opnieuw is bewezen dat de geschiedenis leert en dat het soms heel verstandig is om lessen te trekken uit de geschiedenis. Ik geef de heer Slager in overweging om een boekje te schrijven naar aanleiding van hetgeen gebeurd is in dit dossier omdat dat zou kunnen helpen bij de vraag: *privaat tenzij of publiek tenzij?* Ook kan op die manier bepaald worden of het antwoord op die vraag conjunctuurgevoelig is of te maken heeft met eb en vloed of dat het schuivende panelen zijn. In al die vraagstellingen is heel wezenlijk aan de orde welke publieke belangen in het geding zijn en hoe deze het best geregeld kunnen worden. Soms is het oordeel daarover aan tijd gebonden en soms aan andere dimensies.

Ik ben de minister dankbaar voor de antwoorden die hij heeft gegeven op een aantal vragen. Dat geldt in het bijzonder de nadere uiteenzetting over de Europese dimensie. Als wij hier naar de verre toekomst kijken, kan het namelijk niet zo zijn dat wij niet met actuele inzichten op dat terrein rekening zouden houden. Wij komen onszelf dan tegen in het vervolgtraject en ik denk dat dat niet goed is.

Ik constateer dat de minst slechte oplossing de beste oplossing kan zijn in de gegeven omstandigheden. Zo interpreteer ik dit wetsvoorstel. Wij kunnen het pakket van afspraken uit het verleden, datgene wat in 1988 of daarna is gerealiseerd, niet ter discussie stellen. Vanuit het huidige gegeven moeten wij volgens mij kritisch zijn op een aantal elementen. Die zijn hier in de discussie naar voren gebracht. Ik steun graag anderen die een pleidooi hebben gehouden om juist op het terrein van die kritieke elementen terug te komen bij het nakomen van de toezegging die de minister de Tweede Kamer heeft gedaan, om annex aan het verslag van de NMA in 2009 stil te staan bij een aantal onderwerpen. Dat waren toen drie toezeggingen. De minister heeft zo-even een aantal onderwerpen daaraan toegevoegd. Ik beschouw die als ingelast bij de gedane toezegging aan de Tweede Kamer. Ik dank hem daarvoor.

Wij zouden het bijzonder op prijs stellen om veel eerder dan in 2011, namelijk in 2009, opnieuw een debat te kunnen voeren over de vraag wat de lijnen zijn voor de regulering van het loodswezen in Nederland, uiteraard rekeninghoudend met de Europese dimensie en kijkend naar de belangrijke aspecten die daarbij genoemd zijn van veiligheid, technische innovaties en kostenreductie. Wij zouden dan graag een debat voeren over het rijksbeleid voor het loodswezen, waarbij in verschillende scenario's denkend, wordt gezien wat de voor- en nadelen van die scenario's zijn en waarbij er op dat moment zicht ontstaat op een sterke bekorting van de voorgestelde periode tot 2019. Zelfs al zouden financiële afspraken over een langere periode doorlopen, dan hoeft dat op zichzelf geen belemmering te zijn om in 2009 of daaromtrent te komen tot een stellingname over de keuze voor de toekomst. Je kunt dan met de gewekte verwachtingen uit het verleden, of met de vastliggende afspraken rekening houden.

Mevrouw de voorzitter, ik overhandig u een motie die beoogt weer te geven wat er vanuit deze Kamer niet alleen binnen de CDA-fractie, maar bij vele fracties naar voren is gebracht en die op deze wijze ondersteuning heeft gevonden.

---

## Motie

---

De **voorzitter**: Door de leden Hendriks, Linthorst, Hofstra, Schouw, Van den Berg en Slager wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

indachtig de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat op 29 mei 2007 aan de Tweede Kamer bij de plenaire behandeling van de wet markttoezicht registerloodsen om in 2009 annex aan de jaarlijkse verplichte verslaglegging door de Nederlandse Mededingingsautoriteit een analyse te geven over de aflossing van het prepensioen, het langer doorwerken na het 55ste levensjaar en de ontwikkeling van het salarisniveau;

overwegende de achtergrond van het Europese beleid met betrekking tot het loodswezen en de aandacht die daarbij besteed wordt aan veiligheid, technische innovaties en kostenreducties;

dringt er bij de regering op aan, bij de analyse in 2009 tevens inzicht te geven in het voorgenomen rijksbeleid ten aanzien van het loodswezen, bij voorkeur in de vorm van scenario's waardoor tevens inzicht ontstaat in een (sterke) bekorting van de voorgestelde periode tot 2019,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt E (30913).

De heer **Slager** (SP): Voorzitter. De SP-fractie heeft een hele tijd over de motie gearzeld. U zult begrijpen dat wij vinden dat de minister nu al zou moeten en zou kunnen uitspreken dat hij stopt met de mogelijke concurrentie in de toekomst. Nu hij dat niet wil of kan beslissen, nu hij dus geen knoop durft door te hakken – terwijl ik dacht dat hij daar zo goed in was – kiezen wij voor de een na beste optie. Hopelijk krijgen wij in 2009 duidelijkheid over hoe het gaat, en komt er ook eindelijk duidelijkheid voor de loodsers, die door de minister beleidsrust was beloofd.

Ik moet zeggen dat ik niet jaloers ben op deze minister, want hij is met een erfenis opgepadeld waarmee ik niet graag opgepadeld zou worden. Hij zou graag knopen doorhakken, maar op de een of andere manier durft hij dat niet en doet hij toch weer mee aan het vooruitschuiven. Ik begrijp dat niet zo goed. Hij heeft gezegd dat er in ieder geval veel meer loodsers zouden moeten zijn om marktwerking mogelijk te maken. Hij heeft mij in de discussie niet duidelijk gemaakt dat er veel meer loodsers zouden komen.

## Slager

Ik zet de zaken op een rijtje die erop wijzen dat er eerder minder dan meer loodsen zullen komen. In de eerste plaats is dat deze wet. De NMa zal er niet voor zorgen dat er meer loodsen komen, integendeel mag ik aannemen. Als je efficiënter gaat werken, heb je minder mensen nodig. Daarnaast bestaat de trend dat er wellicht meer vanaf de wal zal worden geloodst. Ook daardoor zal het aantal loodsen niet stijgen. Ten slotte is er op de minister druk uitgeoefend, ook door de heer Hofstra, om in de toekomst kleinere schepen – het gaat het om schepen tot 130m lengte – vrij te stellen van de loodsgeldverplichting. Ik heb niet gehoord of de minister dit ook echt van plan is, maar als hij dat is, heeft professor Koopmans – ik blijf een fan van die man – voor ons vooruit berekend dat dit zou betekenen dat niet minder dan 26% van het aantal geloodste scheepsreizen zal komen te vervallen. Dus rest dan alleen nog maar de vraag aan de minister: hoe kan het dat u denkt dat ergens de mogelijkheid bestaat om voldoende loodsen te krijgen waardoor concurrentie mogelijk is, of hoopt u op een wonder?

Tot slot heb ik nog een principiële punt. Vanaf de eerste dag is mij verteld dat dit een *chambre de réflexion* is, een prachtige Franse aanduiding voor in alledaagse woorden: een Kamer waarvan de leden zich bij elk wetsvoorstel afvragen waarmee een minister bezig is. Dat is wat ik mij de hele tijd afvraag. Waarmee is de minister bezig? Waarom wil hij een groep uitstekend samenwerkende collega's die goed en belangrijk werk doen tegen een redelijk tarief – van mij mag het lager, maar het is niet zo dat wij daarover veel heisa zullen maken gezien de omringende landen – in de verleiding brengen om die samenwerking op te breken en elkaars tegenstander te worden, elkaars concurrent? Ik vind dat je zoiets vanuit moreel oogpunt alleen mag doen als het belang van de samenleving daarmee gediend is. Ik vind dat het belang van de samenleving daarmee niet is gediend en ook daarom vindt de SP-fractie dat nu moet worden afgezien van concurrentie. Omdat dit kennelijk op dit moment niet gebeurt, blijven wij tegen die wet.

□

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Namens onze fracties bedank ik de minister voor de beantwoording. Ik heb nog drie opmerkingen.

Mijn eerste opmerking is dat de relatie tussen de verzelfstandiging en de marktwerking ook in de beantwoording een beetje wringt. Ik heb daarover al wat gezegd bij interruptie. Die marktwerking is er niet en de minister is eigenlijk ook niet in staat om drie of vier belangrijke ontwikkelingen te schetsen waardoor die marktwerking er in de toekomst wel is. Wat dat betreft is de beantwoording te mager. Het is ook om die reden dat wij in de motie die zojuist is ingediend hebben aangedrongen, echt versneld te kijken naar de verschillende scenario's. Wij kunnen de ballen niet te lang in de lucht houden.

Mijn tweede opmerking gaat over het prepensioen. Ik wijs de minister op zijn eigen memorie van antwoord die hij hier in de Kamer naar voren heeft gebracht. Daarin schrijft hij dat in artikel 24 van de Loodsenwet is geregeld dat de loodsen zelf de uittredingsleeftijd in de verordening mogen vaststellen. Dat betekent dat als de minister er echt serieus werk van zou willen maken, hij gewoon artikel 24 kan wijzigen. Hij kan daarmee spelen,

zoals elke minister dat doet. Ik moet helaas constateren dat hij dat niet wil doen, terwijl ongeveer deze hele Kamer vindt dat hij wel in actie zou moeten komen. Ik vind de argumentatie van de landsadvocaat – en dat zeg ik dan maar even hard – betrekkelijk ongeloofwaardig. De argumentatie is niet naar voren gekomen in de memorie van antwoord en om deze dan hier ineens naar voren te toveren en te zeggen dat daar verder niet uit geciteerd mag worden, vind ik een vlucht in het ongerijmde. Ik zou graag willen dat de minister wat serieuzer zou ingaan op het eventuele gebruik van artikel 24, want dat is er niet voor niets.

Tot slot vraag ik nog een toelichting van de minister op het punt van het inkomen. Er komt een ministeriële regeling volgens artikel 27d lid 2, waarin de minister de hoogte van de uurtarieven kan vaststellen. Hij heeft in een bijzin iets gezegd over de manier waarop hij dat wil aanpakken om de inkomsten wat te matigen. Dat was een zeer belangrijk punt in het debat en wij hebben wel behoefte aan enige toelichting in de tweede termijn op hoe stringent de minister dat wil aanpakken. Kortom: wij zullen uiteraard instemmen met dit voorstel, want alle verbeteringen zijn goed, ook al zijn ze klein. Ik hoop dat wij de minister met de motie die hopelijk Kamerbreed wordt aangenomen, aansporen tot versneld denken ten aanzien van de scenario's.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft aan aantal argumenten genoemd waarom marktwerking nu niet mogelijk is. Ik zal ze niet allemaal herhalen, maar een argument was dat het in andere EU-landen ofwel staatsbedrijven ofwel zwaar gereguleerde bedrijven zijn. Dat zou je dan allemaal open moeten breken. Een tweede argument was dat de EU toestaat dat de lidstaten om veiligheidsoverwegingen eigen eisen stellen. Als een derde argument noemde de minister de regionale nautische kennis die bij de opleiding overeind blijft. Mijn fractie vraagt zich af of deze overwegingen nu niet juist aangeven dat marktwerking in deze sector überhaupt niet aan de orde is. Regionale nautische kennis lijkt mij buitengewoon belangrijk, maar het is toch niet denkbaar dat een loods in een echt vrije markt regionale nautische kennis heeft van Hamburg, Zeeland en noem maar op. Als het zo eenvoudig is om die regionale nautische kennis algemeen tot je te nemen en eigen te maken, dan is de kwalificatie van het beroep loods volgens mij dermate uitgehold en is er, kennelijk met behulp van TomToms en andere dingen, nog maar zo weinig specifieke kennis nodig dat de beroepsgroep een heel andere positie zou krijgen.

Volgens mij zit de minister behoorlijk in de klem. Hij zou best iets aan de salarissen willen doen, maar hij kan niet. Dus stelt hij zich tevreden met een fixatie op niveau 2003. Ik ben het met de minister eens dat alle beetjes helpen. Dat zou hem er echter wel van moeten overtuigen dat hij die scenario's echt moet bekijken als hij die evaluatie in 2009 doet. Het gaat dan om alle scenario's en dus ook het terugdraaien van de privatisering. Wat zou dat nou kosten? Er gaan hier af en toe bedragen over tafel die niet onderbouwd zijn. Voor mij is dus ook niet inzichtelijk en na te gaan of het allemaal klopt. In 2009 wil ik dan ook wel van de landsadvocaat weten wat er allemaal tegen het terugdraaien van de privatisering is. De minister heeft dan tijd genoeg om het allemaal uit

## Linthorst

te zoeken. Laten wij dan ook echt een onbevangen debat voeren. Ik meen het serieus, want ik vind het ook in het belang van de loodsen die anders weer in 2009 met een kluitje in het riet worden gestuurd: wij weten het niet, want wij kunnen de ontwikkelingen niet overzien. Wij kunnen de ontwikkelingen over vijf jaar ook niet overzien. Het punt is dat zich op ieder moment nieuwe ontwikkelingen kunnen voordoen die wij niet kunnen overzien. Er is iedere dag een nieuwe toekomst waar wij niet in kunnen kijken. De loodsen hebben er echter recht op dat wij op een gegeven moment zeggen: wij denken dat deze sector het meest gebaat is bij hetzij marktwerking, hetzij samenwerking en dus geen marktwerking, hetzij sectorwetten of wat dan ook. Een minister hoort daarin het voortouw te nemen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik sta hier niet zo gemakkelijk, omdat ik het gevoel heb dat wij vanavond niet veel verder gekomen zijn en daarom is het goed dat er een motie bij de minister op tafel ligt. De minister heeft een spoorboekje ontwikkeld. Er zijn een aantal stationnetjes waar gestopt wordt. Je kunt een stationnetje naar voren halen en wat sneller stoppen. Ik heb heel veel woorden en filosofieën gehoord, maar één ding is mij bijgebleven. De minister zegt dat je pragmatisch moet kijken. Dat baart mij zorgen. Ik had mij veel meer voorgesteld van zo'n eerste ontmoeting met de minister met deze portefeuille.

Ik had ook een stuk visie verwacht. De minister erkent dat de Europese dimensie ontbreekt. Ik vind dat best zorgelijk, want dat heeft ook te maken met visie. Overigens hadden wij daar ook aandacht voor gevraagd. Dat vergat de minister ook nog even in zijn beantwoording. Hij heeft ook nauwelijks iets gezegd in de richting van onze fracties. Dat is een miskening van twee fracties waarvoor ik het woord voerde. Als je kijkt hoe het gaat in Europa, terwijl wij zo buitengewoon afhankelijk zijn van allerlei zaken die daar spelen, dan vraag ik mij af waar de visie is op dit onderdeel van het beleid. Ik heb dat niet terug kunnen vinden in het hele debat. Er zijn wel veel woorden aan gewijd en er is sprake van tijdnood. Bij de samenvatting van de minister op het einde van zijn betoog dacht ik: nu komt er nog iets concreets, was hij ook maar zo helder begonnen.

Ik heb nog een aantal vragen, maar ik weet niet of het nog zinvol is om ze nu te stellen. Het is laat op de avond en de minister krijgt ook geen tijd meer om er verder op in te gaan.

De **voorzitter**: De minister krijgt tijd, want er is hier altijd tijd voor een zorgvuldig en adequaat debat.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat probeer ik hier ook duidelijk te maken. Daarom zeg ik dat daar wel voldoende tijd voor moet zijn. De minister zegt dat de investeringen in de tussenperiode wel zullen door gaan, maar waar zijn de garanties? Wat doet de minister er nu aan dat daar geen problemen bij ontstaan en dat de veiligheid en de publieke taak niet in het geding komen? Die vragen zijn naar mijn idee niet goed beantwoord.

Met alle ontwikkelingen die er zijn, want die blijven er altijd, moet je visie hebben of het voor deze kleine sector verstandig is om naar marktwerking te koersen. Ik denk

van niet, maar ik had dat graag van de zijde van de regering gehoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik nogmaals zeggen dat wij op dit moment moeten uitgaan van de situatie zoals die nu is. Daarin is dit voorstel het minst slechte voorstel. Het is niet anders, maar dit is wel het beste dat wij op dit moment kunnen doen. Dat is de keuze die wij maken. Wil dat zeggen dat je daarmee de verre toekomst kunt voorzien? Nee. Is het zo dat marktwerking op dit moment geen middel is dat ons de voordelen biedt die wij ervan hadden verwacht? Ja, dat is zo. Op dit moment is het er dus niet. Ik heb zojuist gezegd dat het niet zozeer is dat wij de Europese dimensie hebben miskent, maar op dit moment is de gedachtevorming in Europa nog vol in gang. Wij zijn weliswaar een belangrijk land, maar de wereld om ons heen is toch wat groter dan Nederland. Juist in deze sector zijn die internationale ontwikkelingen wel van belang voor de keuzes die wij uiteindelijk moeten maken. Zo simpel is het wel; ik kan er ook niets aan doen. Het feit dat de Commissie heet van de naald met een mededeling komt, geeft aan dat de ontwikkeling internationaal in volle gang is. Ik ontken dus niet het bestaan van een internationale dimensie. Daarom is het niet gek om nu de keuze te maken die wij gemaakt hebben, waarbij wij enige ruimte laten voor meningsvorming met het oog op de wat verdere toekomst.

De heer **Van den Berg** (SGP): De Europese Commissie heeft juist hierover al enkele jaren ruzie met het Europees Parlement. Wat de minister nu zegt is dus niet helemaal correct. Het Europees Parlement heeft telkens verloren, want de Commissie ging door. Wij hadden in dit debat graag een evaluatie gehad van de ontwikkeling in Europa, want dat is uiterst belangrijk. Ik neem dus geen genoegen met deze beantwoording door de minister, die zo kort door de bocht is.

Minister **Eurlings**: Dat zijn de woorden van de woordvoerder van de fracties van de SGP en de ChristenUnie. Ik herken mij er niet in. Ik heb omstandig aangegeven hoe Europa er op dit moment in zit. Op tal van vlakken hebben wij ons beleid geijkt, om zo weinig mogelijk risico te lopen. Waar Europa zo hoog opgeeft van concurrentie, hebben wij enkele kritische opmerkingen, namelijk dat er voldoende concurrerende partners moeten zijn, die er nu niet zijn. Verder zullen wij aan de Commissie aangeven dat wij niet tevreden zijn over de borging van de publieke belangen en dat wij deze nadrukkelijker weergegeven willen zien. Ik houd van duidelijkheid, maar ik zit in een internationaal speelveld, dat volop in beweging is. Met alle nadruk en in alle ernst zeg ik dat marktwerking nu geen meerwaarde heeft. Wil dit zeggen dat wij voor de verdere toekomst onze ogen sluiten en zaken uitsluiten, terwijl internationaal alles nog volop in beweging is? Dat zou ik misschien ook niet terecht verantwoord vinden. Ik ga de zaak niet tot 2019 vooruitschuiven. Al in 2009 gaan wij op tal van vlakken evalueren en bezien hoe de ontwikkelingen verlopen, in een tijd waarin de zaken zo snel gaan. Dat is geen kwestie van vooruitschuiven, maar van vooruitkijken. Het zou ook heel onvolkomen zijn om hier een soort waarheid met elkaar vast te stellen, en dan binnen

## Eurlings

anderhalf jaar in dezelfde setting bij elkaar te komen en te moeten zeggen dat het er net wat anders uitziet, omdat wij anderhalf jaar geleden met bepaalde dingen geen rekening hebben gehouden. Ik vind dit echt de beste benadering

De heer **Slager** (SP): Dat begrijp ik, maar u zegt dat wij moeten wachten omdat de zaken in Europa zo snel gaan. Kunt u dat iets duidelijker maken?

Minister **Eurlings**: Ik val nu behoorlijk in herhaling, maar ik heb u duidelijk gemaakt dat de marktwerking op dit moment geen meerwaarde heeft voor het bereiken van ons doel. Daarom kiezen wij voor de aangegeven weg. Wij gaan dus niet door op de lijn 2000-2006: marktwerking en nog eens marktwerking. Wij maken stevig pas op de plaats. Sterker nog, wij gaan een andere richting op. Wij gaan met de NMa proberen om in de huidige situatie de kwaliteit en de prijs te verbeteren. Tegelijkertijd houden wij de komende jaren wel de ogen open om te bezien hoe een en ander zich ontwikkelt. Er spelen drie factoren: allereerst de financiële afbouw, prepensioen en beloning. Daarnaast is de internationale ontwikkeling van belang. Daarbij heb ik het niet alleen over Europa; wij letten ook op lidstaten, havens et cetera. Ten derde noem ik de ontwikkeling van de scheepvaart. Ik ken geen land in Europa waar men voor de verre toekomst al definitieve conclusies heeft getrokken. Jarenlang is de schijn opgehouden dat er voor marktwerking was gekozen als doel op zich, terwijl ik de nuance opzoek en zeg: wij kiezen voor de inhoud. Het onvolkomene is, dat mij nu wordt gevraagd: ben je nu voor of tegen? Daarom sta ik hier in een vervelende positie. Op dit moment brengt marktwerking ons niet wat wij ervan verwachten en daarom stappen wij af van de lijn 2000-2006. Zoveel is echter nog fluïde, dat ik het heel goed vind dat wij over enkele jaren met elkaar evalueren hoe het nu werkt en of de vooruitzichten zijn veranderd. Dat is onze positie. Als je jarenlang vrij dogmatisch voor of tegen marktwerking bent geweest kan dit als een rare middenpositie overkomen, maar ik denk niet dat deze onhelder is.

De heer **Schouw** (D66): Ik zal proberen om de brug te slaan tussen de minister en de Kamer. Wij zijn met u van mening dat er niet één vast scenario is te bepalen voor 2009. Daarom hebben wij het in de motie over verschillende scenario's. Volgens mij komt dat tegemoet aan wat de minister en de Kamer willen. Als u gewoon even ja zegt, zijn wij klaar met dit onderwerp.

Minister **Eurlings**: Ik zeg u heel nadrukkelijk dat ik, in lijn met de motie van de Kamer en in lijn met de verruiming van de evaluatie die ik al in mijn eerste termijn had toegezegd, mij er zeer in kan vinden de scenario's te bezien. Enerzijds weten wij dan meer, maar anderzijds kunnen wij dan ook bezien aan welk scenario wij moeten denken als het op een bepaalde manier verder gaat. Wel moeten wij de voors en tegens van bepaalde keuzes in beeld brengen. Dat is het soort gevoeligheidsanalyse op basis waarvan wij nadrukkelijker met elkaar de discussie over het eindbeeld kunnen aangaan. Dat zeg ik de Kamer bij dezen toe. Ik vind dat een verstandige lijn. Ook de lijn van de Kamer geeft aan dat het geen zwart-witverhaal is. Dat is het beeld dat ik heb geprobeerd uit te dragen, wellicht onvolkomen; mijn excuus daarvoor. Het is geen

gemakkelijk dossier, maar ik denk wel dat dit de beste marsroute is.

Ik heb de landsadvocaat genoemd, omdat het zomaar omgooien van de situatie ons in een zeer vervelende positie brengt in het kader van de aansprakelijkheid van de staat. Dat is door de landsadvocaat krachtig benadrukt. Als ik in details treed, geef ik zaken prijs die ik niet prijs kan geven in de zin van beroepsmogelijkheid en het nog verder de hakken in het zand zetten. Neemt u maar van mij aan dat het zomaar afstappen van de grens van 55 jaar geen goede lijn zou zijn. Wij zijn wel heel gedreven. Het kan echt niet meer; het past niet meer in de geest van deze tijd. Hoewel ik begrip heb voor het feit dat TNO het werk van de loodsen bezwarend heeft genoemd, is 55 jaar in deze tijd niet meer te verkopen. Tegen de heer Hofstra zeg ik dat nieuwe loodsen in elk geval niet meer onder de regeling vallen waarvoor kapitaal nodig is. Dit betekent dat het benodigde kapitaal niet meer groeit. Voor nieuwe mensen die in dienst treden geldt dit nog niet. De loodsen moeten daarvoor zelf hun verordening aanpassen. Dat kan morgen. Ik ga ervan uit dat de loodsen niet doof zijn voor de geluiden uit deze Kamer. Daarom is het goed dat wij dit debat voeren; iedereen luistert mee. Op basis van deze geluiden voer ik de druk op. Indien de loodsen niet willen, moet ik bezien op welke wijze ik de bevoegdheid door middel van een wetswijziging kan terugnemen en voor nieuwe gevallen de grens kan veranderen. Zo snel als dat kan, maar uiterlijk in 2009, zal ik bij de evaluatie daarop terugkomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Sluit de minister uit dat hij nieuwe wetgeving invoert voor 2009? Ik vind dat wij echt assertiever zouden moeten zijn op dit punt. Het is heel goed dat de minister waarschuwend woorden laat horen, maar ik vind het van de gekke dat nieuwe loodsen nu nog aan de grens zitten van 55 jaar op kosten van anderen en van degenen die de tarieven moeten betalen.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met de heer Hofstra eens. Ik ben assertief op dat punt en ga de druk nogmaals opvoeren, om de verordening aan te passen. Dat zou morgen kunnen, als de wil er is. Die wil zou er naar mijn mening moeten zijn. Als het toch niet tot een beweging gaat leiden, zal ik de mogelijkheden voor het terugnemen van de bevoegdheid en een wetswijziging bezien. Dat is de stok achter de deur waarmee ik de druk verder opvoer. Ik heb alle begrip voor de functie en voor wat TNO daarover heeft gezegd, maar ik vind niet dat je de grens van 55 jaar voor de toekomst nog aan de samenleving kunt uitleggen. Zeker voor nieuwe gevallen moet er zo snel mogelijk een andere grens worden getrokken. Op dit moment wordt gesproken over de verlenging van schepen die loodsplichtvrij zijn. Het is inderdaad de richting waarin wij gaan. Ik kom hier zo snel mogelijk bij u op terug. De heer Slager zegt dat wij hierdoor minder loodsen kunnen krijgen. Precies. Wij moeten er alleen de ogen niet voor sluiten dat het aantal schepen gigantisch kan toenemen. Als je dit gegeven "an sich" bekijkt, verkleint dit vooralsnog de kans op marktwerking in de toekomst, maar het is een set van factoren.

De heer **Slager** (SP): Plus de NMa. Dan is een substantiële vergroting van het aantal loodsen toch bijna niet

## Eurlings

mogelijk? Waarom beslist u niet gewoon? Waarom zegt u niet: het is duidelijk, er komen niet meer loodsden?

Minister **Eurlings**: Ik denk echt dat ik daarover heb gezegd wat ik daarover gezegd heb. Laten wij eerst deze stap zetten en laten wij in 2009 op basis van een scenario verder denken. Ik sta nu ook aan het begin van een aantal te zetten stappen. Wij komen van ver. Lange tijd leek het marktdenken hier een doel op zichzelf, maar dat is het niet. Sterker nog: op dit moment zie ik het niet als middel om het doel te bereiken. Ik wil het nu wel ordentelijk bekijken met alle pro's en contra's van dien en met oog voor de ontwikkelingen die in volle gang zijn. Als je sec naar dit onderdeel kijkt, wordt de kans kleiner dat het alsnog marktwerking wordt, maar er zijn meer onderdelen. Daarom denk ik inderdaad aan het brede scenario waar uw Kamer toe oproept. Dat lijkt mij de manier om hiermee om te gaan.

Ik kijk met tevredenheid terug op dit debat. Er vielen af en toe pittige, stevige woorden. Ik ben eraan gewend om kritische opmerkingen alleen maar als constructief op te vatten. Bovendien ben ik mij ervan bewust dat ik hier niet op een gemakkelijk moment in een jarenlange discussie sta. Ik ben er wel van overtuigd dat wij een behoorlijke verbetering van de huidige situatie bereiken als wij met dit besluit verder kunnen. Laat dit niet het eindspel zijn, maar het begin van het aantal debatten dat wij in deze periode zullen voeren en waarin wij het eindbeeld verder met elkaar in kaart gaan brengen. Ik dank u zeer vriendelijk voor uw aandacht.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de fractie van de SP stemming over het wetsvoorstel verlangt. Ik stel voor om volgende week dinsdag aan het begin van de middagvergadering te stemmen over het wetsvoorstel en de motie.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:  
- **het voorstel van wet van de leden Depla en Blok houdende wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001 en van enige andere wetten inzake fiscale facilitering banksparen ten behoeve van pensioenopbouw of aflossing eigenwoningsschuld (30432).**

De beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik roep alle woordvoerders op om niet alleen bereid, maar zich ook in staat te tonen om beknopt en adequaat te reageren.

De heer **Biermans** (VVD): Voorzitter. Die oproep was niet nodig, want de woordvoerder van de VVD-fractie is altijd kort, bondig en ter zake.

Ik wil de indieners van het wetsvoorstel en de staatssecretaris danken voor de adequate wijze waarop zij de vragen uit de eerste termijn hebben beantwoord.

Deze beantwoording was van dezelfde kwaliteit als de antwoorden op de vragen naar aanleiding van het verslag.

Wij hebben te maken met een wetsvoorstel dat een eenvoudig pensioenproduct op de markt moet brengen alsmede een eenvoudige wijze van de eigenwoning-financiering. Dit wetsvoorstel heeft maatschappelijk grote steun, getuige de organisaties waar heel veel hardwerkende Nederlanders aan verbonden zijn. Ik noem de Vereniging Eigen Huis en de Consumentenbond. Er zijn geen bezwaren van degenen die het hoogstwaarschijnlijk geld gaat kosten: de verzekeringsmaatschappijen. Iedereen is dus blij met het wetsvoorstel.

Wij zijn hier niet aanwezig om misdaadromans op te lossen, maar ik heb dat toch geprobeerd te doen. Als je een misdaadroman hebt, ga je normaal gesproken zoeken naar de ideeën, de achtergronden of de motieven die de dader kan hebben. Ik denk dat ik de dader ken; hij zit hier in de Kamer. Het geniepige van deze misdaadroman is dat degene die belang heeft bij dit wetsvoorstel, tot nog toe tegen is geweest. Wat willen de initiatiefnemers met dit wetsvoorstel bereiken? Gewoon een aantal dingen: lagere kosten. Daar kan de SP-fractie toch niet tegen zijn? Lagere kosten, ook voor degenen die weinig verdienen. Daar kan de SP-fractie toch niet tegen zijn? En een verruiming van de mogelijkheden om een hypotheek onder te brengen waardoor de concurrentie toeneemt en waardoor er meer gespaard wordt. Meer sparen leidt in tegenstelling tot de verzekeringsproducten tot minder renteaftrek. Ook daar kan de SP-fractie naar mijn idee niet tegen zijn. Dankzij de nieuwe producten vindt er niet meer 30 jaar lang aftrek via een verzekering tegen de volle 100% van de rente plaats, maar krijgen wij te maken met een aflopende renteaftrek. Dat moet de SP-fractie toch deugd doen. Ik denk dus dat daar de kern zit. De misdadiger moet in dat kamp worden gezocht.

De heer **Reuten** (SP): Leidt meer sparen tot minder aftrek?

De heer **Biermans** (VVD): Ja. Zodra het gespaarde bedrag wordt gebruikt voor de aflossing van de hypotheek, is de hypotheek verdwenen, zonder meer.

Ik had in eerste termijn twee echte punten. Het ene punt betrof de uitlatingen van de staatssecretaris over de eigenwoningregeling. Hij heeft opgeroepen om die volgende week aan de orde te stellen. Dat doe ik dan maar, mede gelet op het uur van de dag. Het tweede punt is op dit moment interessanter: de dekking van dit wetsvoorstel. De leden van de VVD-fractie hebben in het verslag op laten tekenen dat zij het jammer vinden dat de dekking in de derde pijler gevonden werd. De leden van de VVD-fractie vroegen de staatssecretaris ook om onderzoek te doen naar een alternatieve dekking. De staatssecretaris heeft gereageerd met de woorden dat hij het spijtig vindt, maar dat hij zich toch niet geroepen voelde om elders een dekking te zoeken. Na wat heen en weer gepraat en na wat ontwijkende reacties van de staatssecretaris, die zich beriep op formaliteiten, had ik de indruk dat hij aan het einde van de eerste termijn van de regering en van de indieners de beweging maakte om inderdaad onderzoek in te gaan stellen naar een alternatieve dekking in plaats van aantasting van de derde pijler. Ik vind het een goede zaak dat de woordvoerder van de CDA-fractie deze handschoen heeft opgepakt door een motie te formuleren. Deze motie zal