

Hendrikk

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Slager

scheepvaart en zeker in de zeescheepvaart is de concurrentie op dit moment moordend. Er is daar eigenlijk maar één alles overheersende drijfveer: kostenbesparing. Daar moet alles voor wijken: milieu, veiligheid, materiaal en voldoende gekwalificeerd personeel. Dat zeg ik niet alleen, dat zegt ook de door het ministerie in de arm genomen professor Frissen in zijn rapport Het loodswezen overwogen, uit 1997. Loodsdiensten zullen bij concurrentie tegen elkaar worden uitgespeeld, en dat niet eens zozeer om die loodstarieven omlaag te krijgen, want die zijn eigenlijk van betrekkelijk belang. Bij een groot containerschip bedraagt het loodstarief misschien 5% van de totale havenaanloopkosten. Veel duurder is sleepboothulp. Als je daarop kunt bezuinigen, tikt dat pas aan. Maar wie bepaalt nu of sleepboothulp nodig is? Dat is de loods. Als nu een loods tegen een kapitein zegt dat die twee sleepboten nodig heeft om veilig door het Nauw van Bath te varen, zal die kapitein daar na enig gesputter wel mee akkoord gaan. De loods zegt het immers zelf. Als er straks echter twee loodsdiensten opereren, kan een loods onder druk worden gezet. De kans is niet denkbeeldig dat hij dan, om zijn klant te behouden, zal zeggen: ach, laten wij het maar met één sleepboot proberen. Dit risico mogen wij niet nemen en die koers moeten wij niet inslaan.

In feite zijn wij deze koers echter al ingeslagen in 1988, toen het parlement op initiatief van minister Smit-Kroes het besluit nam om de goed functionerende overheidsdienst te verzelfstandigen. Dit deed zij niet omdat de loodsen dit wilden, maar omdat de politiek het wilde. Deze verzelfstandiging was de eerste stap naar marktwerking. Helaas zat de SP toen nog niet in het parlement. Wij konden dus toen nog niet zeggen: doe dit niet en houd het bij het oude. Het lijkt mij dat het intussen voor iedereen duidelijk zou moeten zijn dat dit een veel te riskante koers was.

Wie kennis neemt van de lange lijdensweg die de overheid sinds 1988 heeft afgelegd, moet onwillekeurig denken aan een schip in de mist. Al bijna twintig jaar is het schip onderweg naar de haven die "Marktwerking" heet. Deze haven is echter nog steeds niet in zicht. Om de paar jaar wordt de koers bijgesteld, maar na een tijdje blijkt hij weer niet de goede te zijn en moet hij opnieuw worden gewijzigd. Ondanks alle commissies, rapporten, ingehuurde adviseurs en andere kostbare operaties, vaart het schip nog steeds rond in de mist. De nieuwste kapitein aan boord – hij zit hier voor ons, heet Eurlings en is al de zevende sinds kapitein Smit-Kroes in 1988 van wal stak – heeft zich als eerste van de zeven nu openlijk afgevraagd of de bestemming ooit zal worden bereikt. Hij deed dit in de Tweede Kamer. Hoewel hij zich dit afvraagt, blijft hij volgens mij nog steeds doormodderen.

Het valt op dat minister Eurlings vreemde lessen trekt uit onze geschiedenis. Nederland heeft immers ervaring opgedaan met concurrentie bij het loodsen. Van 1839 tot 1939 hebben de Vlaamse en Nederlandse loodsen elkaar op de Schelde beconcurrerd. Dit leidde soms tot halve zeeslagen en zelfs tot enkele doden. Eindelijk, na honderd jaar, heeft men gezegd: het is toch beter als wij samenwerken. Sindsdien gaat het op de Schelde perfect. De minister trekt hieruit lering. Hij zegt in de memorie van toelichting dat wij niet moeten beginnen aan concurrentie met de Belgen, "omdat uit het samenwerkingsverband betekenisvolle kostenreducties voortvloeien". Nog verder wil hij gaan op de Eems, waar een

geïntegreerde Nederlands-Duitse loodsdienst zou moeten komen. "Want", zo schrijft de minister, "dit is uiteindelijk het meest voordelig voor alle partijen, inclusief de scheepvaart en de havens." Samenwerken is dus volgens de minister voordeliger dan concurreren. Echter, de nu perfect samenwerkende Nederlandse loodsen moeten juist met elkaar gaan concurreren. Dit zou namelijk voordeliger zijn. Mag ik de minister nogmaals vragen welke argumenten hij hiervoor heeft? Ik stelde deze vraag eerder al schriftelijk. Tot nu toe heeft hij de argumenten niet genoemd. Als hij ze niet heeft, waarom houdt hij dan de optie voor 2019 toch zo krampachtig open?

Hij vindt in elk geval geen argumenten in de adviezen die ik heb gelezen en die mijn fractie in onze schriftelijke vragen al heeft genoemd. Deze adviezen stellen allemaal dat concurrentie in deze sector juist onvoordelig uitpakt en voor de veiligheid uit den boze is. Het is geen toeval dat experimenten met loodsenconcurrentie elders op de wereld allemaal na een tijdje zijn afgeblazen en stopgezet. Ik wil één adviseur citeren, namelijk de door de voorganger van minister Eurlings ingehuurde professor Koopmans. Hij schrijft: "Experimenten met de introductie van concurrentie in Argentinië en Australië hebben duidelijk gemaakt dat er vrijwel uitsluitend negatieve effecten te verwachten zijn. Dat wil zeggen: afname van de kwaliteit van dienstverlening met toenemende kosten voor de scheepvaart." Duidelijker kan het volgens mij niet. De minister negeert echter deze waarneming van zijn adviseur en geeft ons geen antwoord op de schriftelijke vraag waarom hij dit doet. Daarom vraag ik het hem nogmaals.

Professor Koopmans acht het uitgesloten dat je marktwerking kunt forceren in deze kleine sector met zijn hoge kosten voor infrastructuur – ik noemde al de investering van 100 mln. voor drie schepen – plus de langdurige opleidingen. Er is acht jaar nodig voordat je de grootste bakbeesten mag loodsen. "Daarom", zegt professor Koopmans, "is splitsing van het loodswezen een niet levensvatbare operatie. Er zijn ook te weinig loodsen om twee organisaties in volcontinuïdient te bemannen." Dit zijn volgens mij feiten. Ik zou wel eens een steekhoudend argument van de minister willen horen dat deze feiten onderuithaalt. Als hij zo'n argument niet kan noemen, dan sluit ik mij aan bij professor Koopmans, die zegt: "Alles overwegende is de beste oplossing om de positie van het loodswezen te laten zoals deze thans geregeld is. Accepteer dat het loodswezen als veiligheidsorganisatie in een monopolide omgeving functioneert, zij het dat er scherp toezicht wordt gehouden op de prijsvorming."

Tot slot wat die prijsvorming betreft nog het volgende. Omdat een van de voorgangers van minister Eurlings in 1995, bij een van de koerswijzigingen tijdens het varen in de mist, het recht op uitvoerige toetsing van de loodsentarieven uit handen heeft gegeven en wij hierdoor nog slechts marginaal kunnen toetsen, wordt er nu een hele wet opgetuigd, met toezicht van de NMa. De SP-fractie in de Tweede Kamer heeft al aangegeven dat zij dit overbodig vindt. Ook binnen de bestaande wetgeving kunnen de doeleinden gewaarborgd worden die de minister zich stelt. En als de minister meer toetsingsmogelijkheden wil, dan moet hij dáárvoor een voorstel doen.

Wij vinden deze wet niet alleen overbodig, maar ook onwenselijk. De NMa zal er zeker op toezien dat de

Slager

tarieven zo laag mogelijk blijven en dat de loodsen bij de aanschaf van schepen niet aan "gold plating" doen. Zo wordt het in fraai Nederlands in de memorie van antwoord genoemd. Wanneer is er sprake van gold plating en wat is er nodig voor de veiligheid? Kan de NMa deze vragen goed beantwoorden? Afgezien van de vraag of de NMa wel de deskundigheid heeft om de juiste afweging te maken voor deze zo gespecialiseerde veiligheidsorganisatie, is het nu al zeker dat de economische overwegingen bij de NMa op de eerste plaats komen en niet de veiligheidsaspecten. Mijn fractie is hierop tegen. Voor ons dient bij het loodsen van schepen de veiligheid van mensen, op schepen en achter de dijk, voorop te staan, en niet de portemonnee van een rederij uit Sjanghai of Singapore.

De **voorzitter**: Mijnheer Slager. Ook u feliciteer ik hartelijk met uw maidenspeech. U bent het enige lid van de Eerste Kamer dat afkomstig is uit de provincie Zeeland. Ik zou bijna zeggen dat u alleen hierom al heel hartelijk welkom bent in deze Kamer. Wij hebben immers een bijzondere band met alle provincies.

Uw werkend leven staat in het teken van het gesproken en geschreven woord. Wij hebben hiervan zojuist al even mogen proeven. U bent 17 jaar lang journalist geweest bij het dagblad Het Vrije Volk en 27 jaar was u radioredacteur/programmamaker; ruim 2 jaar bij de VARA-radio en 25 jaar bij de VPRO-radio. Sinds 1981 schrijft u ook boeken. Daarin staan vooral verhalen van gewone mensen, die generaties lang mondeling werden overgedragen. Dit wordt beschouwd als uw specialiteit die terug te vinden is in onder meer "De Zeeuwse geschiedenis in meer dan honderd verhalen" (2005) en "De ramp. Een reconstructie van de watersnood van 1953". Ik heb begrepen dat u deze ramp op Tholen meemaakte als veertienjarige. Verder verscheen van u "Mijn Zeeland". Met dit boek won u de Jan Bruijns Publieksprijs 2007. Hiernaast schreef u een aantal boeken die ik mag karakteriseren als politieke boeken. Zo verscheen in 2001 van uw hand "Het geheim van Oss. Een geschiedenis van de SP", en meer recent verscheen "Hoe dan, Jan?", waarin een verzameling interviews met de heer Marijnissen is te vinden.

Mijnheer Slager, ik vermoed dat u uw hart zou kunnen ophalen als u de historische muren van deze Kamer zou kunnen laten spreken over wat er zich in de afgelopen eeuwen in deze ruimte allemaal heeft afgespeeld. Ik vermoed tevens dat met uw weergave daarvan succes verzekerd is. Een recensent noemde u "een vakman van formaat die al zijn gehele carrière op volstrekt integere en sympathieke wijze verhalen aan het papier toevertrouwt". Wat u als schrijver drijft, heeft u ooit in een interview in Trouw als volgt verwoord: "Ik heb altijd geprobeerd dicht bij de mensen te schrijven om ze een stem te geven die niet gehoord wordt in de geschiedenis. Want de officiële geschiedschrijving vertrekt toch meestal vanuit het perspectief van de autoriteiten die het beleid bepalen. Maar degenen die het beleid te verwerken krijgen in de dagelijkse praktijk, die hoor je te weinig. Mijn fascinatie ligt daar dus."

Mijnheer Slager, ik twijfel er niet aan dat u ook in dit huis "dicht bij die mensen" politiek wilt en zult bedrijven. Ik wens u ontzettend veel succes met uw werkzaamheden hier.

Ik schors de vergadering om de leden de gelegenheid te bieden om de heren Hofstra, Hendriks en Slager te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Dupuis

□

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik kan niet zo mooi zingen als mevrouw Slagter en al helemaal niet zo mooi vertellen als de heer Slager, maar wat ik wel mag, is mede namens de OSF spreken. Dat is weer een troost voor mij.

Laat ik maar direct met de deur in huis vallen: aan dit wijzigingspakket van de Loodsenwet kleven naar onze smaak een paar grote bezwaren. Het voorstel beoogt de invoering van sectorspecifiek markttoezicht op het loodswezen door de NMa. Het wil meer kostengerichte tarieven en het wil ook de afbouw van kruissubsidiëring tussen regio's en scheepsklassen. Kort gezegd is eigenlijk het volgende aan de hand: het loodswezen maakt als wettelijk gereguleerd collectief misbruik van zijn monopolie door onredelijke tarieven te hanteren. Hier moet wat aan gedaan worden.

Ons eerste bezwaar betreft misschien wel de introductie van marktwerking in deze sector. Dit bezwaar berust wel op inzicht met terugwerkende kracht, maar toch. De verzelfstandiging dateert van 1988. Daarbij is een arbeidsvoorwaardenpakket afgesproken. Of je het wilt of niet, bij het lezen van de stukken dringt zich de vraag op of die verzelfstandiging eigenlijk wel nut heeft gehad. Is dat wel eens serieus nagegaan? De vraag is of er voor het loodswezen ooit marktwerking komt. In theorie kan natuurlijk alles, maar geldt dat ook voor deze sector? Het werk is infrastructureel van aard en havegebonden, er zijn geen echte alternatieven voor loodsdiensten en de structuur van het loodswezen staat concurrentie in de weg. Wat is er nu op tegen, zo vragen de fracties van D66 en van de OSF, om de verzelfstandiging die heeft geleid tot, voorzichtig uitgedrukt, moeilijke overheidssturing en vormen van zelfverrijking, kritisch te bezien?

Los van het antwoord op onze opmerking over het eerste bezwaar is het tweede bezwaar dat de beslissing over invoering van marktwerking pas in 2019 wordt genomen. Vorige sprekers hebben het al over deze termijn gehad. Laat dat jaartal eens even op je inwerken en kijk vervolgens naar deze minister. Hij is iemand die zeer voortvarend met zijn dossiers omgaat. Hij is zeer ambitieus. Hij wil de verschillende projecten snel realiseren, maar dan krijgt de Eerste Kamer een loodsenwetje met een memorie van antwoord waar – nu laat ik even mijn gevoel spreken – de luiigheid vanaf springt. Daarin staat namelijk: 2019, dus over twaalf jaar, is het vroegste moment om aan de hand van een goede evaluatie eens na te gaan wat wij moeten doen. Is dat niet een onwezenlijke termijn? Wij kunnen toch niet met droge ogen het huidige monopolie tot die tijd in stand houden? Ik vind de argumentatie van de minister eigenlijk zo slap als de bagger van de havens. Er wordt voortdurend verwezen naar exogene krachten alsof het loodswezen het exclusieve recht op exogene krachten heeft. In alle sectoren van de samenleving spelen exogene krachten en die zijn nooit uitgetrild.