

Vergaderjaar 2019–2020

35 248

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 3 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

1.	Algemeen	1
2.	Inleiding	2
3.	Achtergronden van het huidige loodsplichtstelsel inclusief vrijstellingen en ontheffingen	3
4.	Aanleiding voor wijziging loodsplichtstelsel	3
5.	Introductie PEC-structuur	3
6.	Uitvoering en handhaving	5
7.	Overige opmerkingen met betrekking tot de loodsplicht-wetgeving	7
8.	(Financiële) gevolgen	8
9.	Internetconsultatie	9

1. Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de wetswijziging Scheepvaartverkeerswet in verband met flexibilisering van de loodsplicht (hierna: het wetsvoorstel) en hebben hierover geen verdere vragen of opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarbij nog een aantal opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering dan ook nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en het advies van de Raad van State en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierbij enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

2. Inleiding

De leden van de D66-fractie zien de behoefte en de wens van verschillende partijen om de oude vrijstelling en loodsplicht te herzien en te flexibiliseren. Deze leden zien de loodsplicht als één van de belangrijkste instrumenten in het nautisch beleid dat wordt ingezet ter bevordering van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in en rond de Nederlandse zeehavens. De loodsplicht zorgt niet alleen voor een veilige en vlotte vaart van één enkel schip, maar ook voor een goed samenspel met het andere verkeer in de wateren en de havens. Met een toenemende drukte op de Noordzee, de Waddenzee en de Nederlandse wateren is juist een sterk en efficiënt nautisch beleid nodig om de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in Nederland te blijven garanderen. Een verdere flexibilisering van de loodsplicht kan volgens deze leden alleen plaatsvinden na een zorgvuldige afweging van belangen en veiligheid. Een afweging die juist het nautisch beleid zou moeten versterken. Deze leden zijn van mening dat de uitkomst van een dergelijke afweging nooit ten koste mag gaan van de veiligheid. De voorliggende uitwerking van de flexibilisering van de loodsplicht, in de wijziging van de Scheepvaarverkeerswet en in het nieuwe ontwerp Loodsplichtbesluit 2021, roept vragen op in het kader van veiligheid en het vlotte verloop van scheepsverkeer in de Nederlandse wateren.

De leden van de SP-fractie vragen of de regering duidelijk kan maken wat de samenhang en het exacte verschil is tussen de hier voorgestelde loodsplicht nieuwe stijl en het momenteel voorgehangen ontwerp Loodsplichtbesluit 2021.

De leden van de SP-fractie vragen of er toegelicht kan worden wat de precieze noodzaak is om de vrijstelling van de loodsplicht verder op te rekken. Welk probleem wordt er met deze wetswijziging opgelost?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er vanuit de sector zorgen zijn over het effect op de verkeersveiligheid op het water. In het wetsvoorstel wordt de voormalige loodsvrijstelling hernoemd naar een Pilot Exemption Certificate (PEC) en worden ingangseisen, opleidingsstructuur en randvoorwaarden voor het behalen en behouden van een PEC vernieuwd. Zou deze wijziging er in praktijk toe kunnen leiden dat een kapitein, met name van een kleiner schip, minder ervaren is dan onder de huidige vergunningssystematiek? Waar wordt de stelling op gebaseerd

dat er geen negatieve gevolgen zouden zijn voor de verkeersveiligheid in de havens, aangezien ervaring een bijzonder grote rol speelt in de bekwaamheid van een kapitein?

3. Achtergronden van het huidige loodsplichtstelsel inclusief vrijstellingen en ontheffingen

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de positie is van de schepen van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

De leden van de CDA-fractie constateren verder dat verschillende schepen uitgezonderd zijn of kunnen worden van de loodsplicht. Graag vernemen zij op welke wijze nieuwe categorieën van schepen van de loodsplicht kunnen worden vrijgesteld dan wel daaronder gebracht kunnen worden.

4. Aanleiding voor wijziging loodsplichtstelsel

De leden van de CDA-fractie zijn verbaasd over de lange periode die is gegroeid tussen het verschijnen van de toekomstvisie «Loodsplicht Nieuwe Stijl 2011» en het voorleggen van het wetsvoorstel. Waarom heeft het zo lang geduurd?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich vinden in de geconstateerde behoefte voor de modernisering van de loodsplicht. Deze leden constateren dat ook de betrokken partijen zoals het loodswezen, reders en havenmeesters de uitgangspunten en principes delen. Dat laat zien dat er een gezamenlijk belang en een gezamenlijk gevoede verantwoordelijkheid is.

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat een verandering van de praktijk niet mag leiden tot minder veiligheid. Veiligheid, zeker in het geval van gevaarlijke stoffen en risico's voor mensen en milieu, moet altijd vooropstaan. Kan de regering garanderen dat de voorgestelde wijziging niet leidt tot een afname van de praktische veiligheid in en rond onze havens?

5. Introductie PEC-structuur

De leden van de PVV-fractie constateren dat voor kapiteins van ex-registerschepen een PEC voor kleine zeeschepen in plaats van een vrijstelling van het schip een verbetering is. De vereiste kennis is echter zeer minimaal, vinden deze leden. Het bevat enkel module 1 (verkeersreglement van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR)) en module 2 (taaleis) waar pas na een overgangstermijn van 10 jaar aan voldaan moet worden. Voor dit PEC zijn module 3 (instructiereizen), module 4 (theoretische en praktische navigatie en communicatie) en module 5 (beoordelingsreizen) niet vereist. Er vindt zodoende nog altijd geen toetsing van relevante kennis en kunde aan de voorkant plaats. Deze leden vragen of hier aandacht voor kan komen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het voorgestelde PEC-A onvolledige opleidingseisen bevat. Dit PEC bevat alleen module 1, 2, 3. Deze leden constateren ook dat het een te lage frequentie-eis, namelijk slechts 3 calls/jaar, bevat. Het ontbreken van een beoordeling van praktische en theoretische kennis over lokale regelgeving en communicatie, regionale topografie, navigatie en kennis van de havenbeheersverordening bij dit PEC-A brengt een afbreukrisico van het veiligheidsniveau met zich mee. Dat geldt des te meer bij gebruik van een PEC-A in combinatie met het voorziene toepassingsgebied de Waddenzee als onderdeel van het UNESCO-werelderfgoed. Het loodswezen is

voorstander van het vervallen van dit PEC-A met te lage opleidings- en frequentie-eisen. Deze leden vragen of hier aandacht voor kan komen.

De leden van de D66-fractie lezen dat kapiteins van kleinere zeeschepen aan minder opleidingseisen hoeven te voldoen dan kapiteins voor grotere zeeschepen om een PEC te ontvangen. Deze leden concluderen dat de vereiste kennis voor een kapitein van een klein zeeschip om een PEC te ontvangen minimaal is en dat geen toetsing aan de voorkant plaatsvindt van de kennis en kunde van de kapitein. Deze leden zien bijvoorbeeld dat er geen lokale kennis nodig is om als kapitein van een klein zeeschip een PEC te ontvangen. Een kapitein van een klein zeeschip, die nog nooit in een bepaalde Nederlandse haven is geweest, mag daar dus zonder kennis van de omgeving varen. Deze leden hebben hierbij de volgende vragen. Kan de regering toelichten hoeveel kleine zeeschepen, waarbij er aan beperkte opleidingseisen voldaan hoeft te worden voor een PEC, jaarlijks rondvaren in Nederlandse territoriale wateren? Kan er worden aangegeven wat de gevolgen zijn van het uitgeven van PEC's aan kleine zeeschepen voor de veiligheid in de Nederlandse zeehavens, kwetsbare natuurgebieden en de vlotte afhandeling van scheepsverkeer? Kan de regering verder motiveren waarom er beperkte eisen worden gesteld aan de kennis en kunde van kapiteins van kleine zeeschepen bij het verstrekken van een PEC? Kan de regering toelichten op welke wijze de Waddenzee wordt beschermd als UNESCO-gebied bij het verstrekken van PEC's voor kapiteins van kleine zeeschepen, die bijvoorbeeld in aanmerking komen voor een PEC-A?

Bestaat er een relatie tussen de afmeting van zeeschepen en de veiligheid op het water in de eisen voor een PEC-A voor kapiteins van kleine zeeschepen? Hoe wordt dit gerechtvaardigd? Deelt de regering de mening dat een PEC-A te beperkte eisen stelt aan kapiteins en dat het PEC A-dient te vervallen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Westerschelde en de Eemsmond niet onder de nieuwe regelgeving zullen gaan vallen. Graag vernemen zij op welke termijn vergelijkbare afspraken gemaakt zullen zijn met België en Duitsland.

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich in het kader van veiligheid vooral zorgen om de lagere opleidingseisen en de lage frequentie-eisen voor een PEC. Bij een aantal relatief simpele eisen, zoals de taaleis, hebben deze leden ook weinig begrip voor een verlaging van de standaard. Juist in het geval dat er geen loods aan boord is, zullen bij problemen of dreigend gevaar sturing en instructies via de marifoon een ongeluk kunnen voorkomen. Dat wordt mogelijk bemoeilijkt door taal- en communicatieproblemen. Is de regering bereid om de taaleis zwaarder te laten wegen in het PEC?

De leden van de GroenLinks-fractie zetten verder vraagtekens bij de lage frequentie-eis van port-calls. Het is evident dat kapiteins op bijvoorbeeld een lijndienst die met grote regelmaat een haven aandoen voldoende kennis en ervaring met de lokale situatie hebben om uiteindelijk ook zonder loods veilig te kunnen varen. De versoepeling van de huidige praktijk op dit punt zal de veiligheid niet bevorderen. Drie calls per jaar is echt heel weinig, zeker omdat het weer en getij van grote invloed kunnen zijn op de lokale situatie en er daarmee feitelijk telkens sprake is van een nieuwe onbekende haven. Het bevreemdt deze leden ook dat voor sommige kleinere schepen helemaal geen kennis van de lokale situatie is vereist. Uiteraard is met behulp van moderne navigatiemiddelen veel mogelijk, maar ook voor kleine schepen geldt dat deze grote ongelukken kunnen veroorzaken. Deze leden vragen om op dit punt goed rekening te

houden met niet alleen schip en kapitein, maar ook de haven. Er zullen havens zijn die in het geheel niet geschikt zijn voor een ontheffing voor een kapitein zonder lokale kennis. Kan dit toegezegd worden?

De leden van de SP-fractie constateren dat met deze wetswijziging schepen op de Eems met bestemming Duitsland vrijgesteld worden van de loodsplicht. Deze leden willen weten hoe de veiligheid op het Nederlandse deel van de vaarweg gegarandeerd wordt. En waarom wordt er met deze vrijstelling een verschil aangebracht tussen het regime op de Eems en de Westerschelde?

De leden van de SGP-fractie zetten nog wat vraagtekens bij de eisen voor een loodsvrijstelling voor kapiteins van kleine schepen. Op bepaalde trajecten kunnen deze kapiteins een PEC krijgen, waarbij geen kennis over lokale communicatie, topografie en navigatie vereist is. In veel gevallen gaat het echter om buitenlandse kapiteins die minder goed opgeleid zijn dan kapiteins van grotere zeeschepen. Een gebied als de Waddenzee is wellicht geen drukbevaren zeehavengebied, maar wel een kwetsbaar natuurgebied. Welke risico's kan dit met zich meebrengen? Hoe wil de regering risico's in dit gebied uitsluiten? Verder zal voor een loodsvrijstelling (met onbeperkte geldigheid) voor kapiteins van kleine zeeschepen in drukbevaren zeehavengebieden een lage frequentie-eis gelden. Dat betekent dat deze kapiteins minder ervaring hoeven te hebben om zonder loods onder meer de drukke Rotterdamse haven aan te doen. Deze leden vragen welke risico's dit met zich mee kan brengen. In hoeverre heeft de regering onderzoek gedaan naar de hiervoor genoemde risico's en waar is haar veronderstelling op gebaseerd dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft.

De leden van de SGP-fractie constateren dat volgens de memorie van toelichting een kapitein voor meerdere trajecten in één zeehavengebied een PEC kan hebben, waarbij deze vrijstelling geldt voor maximaal vier schepen per traject. Dat betekent dat veel combinaties mogelijk zijn. Deze leden maken zich hier zorgen over. Is de veronderstelling juist dat dit kan leiden tot pseudoloodsdiensten? Hoe gaat de regering dit voorkomen? Is de regering bereid nadere beperkingen in te voeren?

6. Uitvoering en handhaving

De leden van de PVV-fractie constateren dat handhaving van de frequentie-eis ter behoud van een PEC nog altijd een zorg van het loodswezen is. Er is voorzien in een verplichting voor regionale autoriteiten om periodiek te rapporteren over het aantal keren dat gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen, als niet wordt voldaan aan de frequentie-eis. Onduidelijk is of de mate waarin de frequentie-eisen binnen de PEC-categorieën worden nageleefd ook wordt gerapporteerd. Het wetsvoorstel blijft onduidelijk over de wijze waarop omgegaan wordt met kapiteins die een aantal jaren niet aan de frequentie-eis hebben voldaan. Deze leden vragen of hiervoor aandacht kan komen.

De leden van de D66-fractie lezen dat de regionale autoriteiten de coördinatie krijgen in het verwerken van PEC-aanvragen en periodiek mogen rapporteren over het aantal keer dat er gebruik is gemaakt van een ontheffing, als niet wordt voldaan aan de genoemde frequentie-eis. Kunnen de volgende punten worden toegelicht? Wordt de mate waarin de frequentie-eisen, ter behoud van een PEC, binnen de PEC-categorieën worden nageleefd ook gerapporteerd door de autoriteiten? Op welke wijze vindt er handhaving plaats op de frequentie-eis? Hoe wordt omgegaan

met kapiteins die een aantal jaren niet aan de frequentie-eis hebben voldaan?

Klopt het dat PEC-houders zich kunnen verhuren aan derden om op andere zeeschepen te varen dan waarop de PEC-houder normaliter kapitein is? Wordt er gecontroleerd door de autoriteiten in hoeverre een PEC-houder niet op meerdere zeeschepen vaart in een bepaald gebied en daarmee effectief zich als loods verhuurt? Wordt gecontroleerd of de bevoegde autoriteiten voldoende middelen hebben om grenzen te stellen aan ongewenste concurrentie van PEC-houders met loodsen? Deelt de regering de mening dat een duidelijk handavingskader een randvoorwaarde is voor het uitgeven van ontheffingen van een loods?

De leden van de CDA-fractie menen dat de loodsen een belangrijke rol hebben bij de bestrijding van de invoer van drugs. Zij wijzen op het onderzoeksrapport Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen (Erasmus Universiteit Rotterdam, 26 mei 2019). Daarin wordt helder gemaakt hoe groot de omvang is van de drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven en hoe lastig het is om deze criminaliteit het hoofd te bieden. De haven is een van de grootste logistieke toegangspoorten tot Europa waarin de loodsen een cruciale rol spelen. Deze leden horen graag van de regering of hiermee rekening is gehouden bij de verdere flexibilisering van de loodsplicht. Uitzonderingen en of vrijstellingen kunnen zorgen voor meer blinde vlekken, waardoor de haven wellicht nog aantrekkelijker wordt voor drugstoevoer.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of er voldoende loodsen zijn. Graag krijgen zij per haven inzicht in de vraag naar loodsen, de beschikbare aanwezigheid van loodsen en wat het effect van deze wetwijziging daarop is.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een goede handhaving en evaluatie van de nieuwe regels. Het wetsvoorstel zal over vijf jaar worden geëvalueerd. Maar elke wet is alleen zo goed als hij wordt gehandhaafd. Kan er worden toegelicht hoe de handhaving van de verschillende eisen in de praktijk zal plaatsvinden? Wordt de handhaving apart geëvalueerd? Kan er, los van de evaluatie na vijf jaar, in een jaarlijkse brief aangegeven worden of zich noemenswaardige incidenten of handavingsproblemen hebben voorgedaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen over de handhavingssystematiek in het wetsvoorstel. In het voorstel is onvoldoende uitgewerkt op welke wijze er wordt gehandhaafd op het jaarlijks behalen van de gestelde frequentie-eis en welke gevolgen er aan overtreding verbonden zijn. Kan hier nadere toelichting op gegeven worden? Volgens deze leden is handhaving cruciaal voor de veiligheid voor gebruikers van waterwegen en havens.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het behoud van de loodsplichtbreedtegrens op de Eems en een gelijklopend loodsplichtregime binnen de zeehavenregio Scheldemonden. Dit komt de gebruikers ten goede, en bevordert een goede en efficiënte samenwerking met de buurlanden op gedeelde rivieren als de Eems en de Schelde.

De leden van de SGP-fractie krijgen het signaal dat het in de praktijk lastig is om de frequentie-eis te handhaven. Op welke wijze wordt de frequentie geregistreerd? Hoe wordt opgetreden, als kapiteins zich niet aan de frequentie-eis houden? Wanneer moet de PEC-vrijstelling ingetrokken worden?

7. Overige opmerkingen met betrekking tot de loodsplichtwetgeving

De leden van de PVV-fractie constateren dat door de mogelijkheid om meerdere trajecten in een zeehavengebied én per traject vier zeeschepen op een PEC te kunnen bijschrijven, de mogelijkheid wordt gefaciliteerd om een pseudoloodsdienst te hebben. Deze wijziging, ten opzichte van eerdere consultatieversies van de wetgeving, is nooit beoogd in het voorafgaande beleidstraject. Weliswaar dient een PEC-houder in dienstverband werkzaam te zijn of tenminste 24 uur te zijn aangemonsterd op het betreffende schip en in een haven voorafgaande of aansluitend aangemonsterd te zijn geweest of blijven om gebruik te mogen maken van zijn PEC, maar zonder verdergaande inperkingen zou daarmee een pseudoloodsdienst kunnen worden gecreëerd. Eerder is al expliciet aangegeven dat een dergelijke mogelijkheid niet wordt beoogd. Deze leden vragen of hierover duidelijkheid kan komen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat een uniforme PEC-structuur wat betreft het loodswezen de voorkeur geniet boven regionaal geregelde categorale vrijstellingen en ad hoc-loodsplicht. Oftewel het principe «geen loodsplicht, tenzij». Naast een categorale vrijstelling is ook nog voorzien in een ontheffingsmogelijkheid. Het maatwerkgehalte bij zowel vrijstelling als de ontheffingsmogelijkheid is dusdanig groot dat rechtsongelijkheid, versnippering en vooral onduidelijkheid voor potentiële gebruikmakende werkschepen alsmede de overige vaarweggebruikers een reëel risico is. Uniformering in een algemene maatregel van bestuur, andere lagere regelgeving of op zijn minst op elkaar afgestemde beleidsregels zijn volgens het loodswezen dan ook de aangewezen weg. Kan hier duidelijkheid voor komen, vragen deze leden.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het experimenteerartikel op begrip kan rekenen van het loodswezen, al zou dit graag zien opgenomen dat voorafgaand aan een (risico)analyse een onderbouwing wordt gegeven in een experimenteerplan dat geconsulteerd wordt bij alle betrokken stakeholders, waarin met expliciete verwijzing een koppeling wordt gelegd met de in acht te nemen belangen, zoals verwoord in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet (veiligheid en vlot verloop scheepvaartverkeer, instandhouding bruikbaarheid scheepvaartwegen, voorkomen en beperken schade aan infrastructuur en milieu). Kan hierover duidelijkheid komen?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de kapitein en eerste stuurman jaarlijks veel vaaruren maken die niet beperkt blijven tot een enkel havengebied. Waar de loods een specifiek gebied goed kent, kent de kapitein/ eerste stuurman zijn schip en heeft hij ervaring met het manoeuvreren in verschillende havens. Ook die kennis en kunde dragen bij aan de veiligheid op het water en in de haven. Wel is het belangrijk dat de regelgeving eenduidig blijft en er geen «regionale kop» op komt per haven(gebied). Daarnaast is niet duidelijk geformuleerd over welke papieren de kapitein/ eerste stuurman moet beschikken. Deze leden stellen voor, gezien het bovenstaande, om de tijdelijke en bijzondere PEC kleine zeeschepen in Loodsplicht Nieuwe Stijl te behouden en te zorgen voor eenduidige landelijke regelgeving in alle gebieden. Dit zou dus ook moeten gelden voor de zeehavenregio Scheldemonden. Deze leden stellen verder voor om een heldere eis te formuleren ten aanzien van de papieren waarover een kapitein/ eerste stuurman moet beschikken. Zij zien graag een reactie op dit voorstel.

De leden van de PVV-fractie constateren dat voor feederscheperen van 169,5 meter lengte over alles (loa) de Loodsplicht Nieuwe Stijl zonder de veiligheid te vergroten vervelend uitpakt. De lengte van de schepen is bepaald op het zelf mogen «lashen en securen» van de lading. Bij de indeling van PEC-categorieën is de grens voor PEC-C – de één-na-zwaarste categorie – op 160 meter loa gezet. Hier vallen deze schepen dus buiten. Het aantal reizen dat een kapitein moet maken, is zodanig veel dat het vrijwel ondoenlijk is om het PEC te halen en zonder loods te mogen varen. Daardoor lopen de kosten voor het laten beloodsen op.

De leden van de PVV-fractie constateren dat om het verkeer op het water veiliger te maken het nodig is om te leren van incidenten. Een voor reders inzichtelijk overzicht is er niet, evenmin wordt de conclusie besproken. Ook met loods aan boord gaat het weleens mis. Omdat de kapitein altijd eindverantwoordelijk blijft, is het bespreken van de toedracht belangrijk. Dat gebeurt nu weinig tot niet, zodat er ook niet geleerd kan worden van wat er mis gaat met of zonder loods aan boord. Deze leden stellen daarom voor om in de regeling en het besluit te zorgen voor een artikel dat verplicht tot het bespreken van de incidenten en het bijhouden van statistieken waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen beloodste en onbeloodste schepen. Deze leden zien op dit voorstel graag een reactie tegemoet.

De leden van de PVV-fractie merken op dat wat betreft de experimenteer-ruimte voor visserijschepen in Scheveningen en IJmuiden het overleg in Scheveningen tussen reders en de havendienst uitstekend verloopt en een prima uitgangspunt is voor het beleidskader. Deze leden stellen voor om de afspraken voor zeehavenregio Scheldemonden voor kleine zeeschepen in lijn te brengen met de zeehavenregio's in de rest van Nederland. Deze leden constateren verder dat in IJmuiden dezelfde soort schepen als in Scheveningen varen en ook de frequentie van de aanlopen vergelijkbaar is. Voor de zeevisserij is het belangrijk dat de huidige regeling in Scheveningen als basis wordt gebruikt voor de visserijschepen die IJmuiden aandoen. Zij zien hierop graag een reactie.

De leden van de CDA-fractie zien in het wetsvoorstel dat ervoor is gekozen om de BES-bepalingen uit de Loodsenwet 2001 niet gelijktijdig aan te passen, omdat de veiligheidssituaties in de zeehavens en dus de noodzaak voor kapiteins van zeeschepen om van de diensten van een loods gebruik te maken, in het Europese deel van Nederland niet te vergelijken zijn met die van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Graag vernemen zij wanneer de BES-bepalingen wel worden aangepast.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in het wetsvoorstel dat er is gekozen om de Loodsenwet niet gelijktijdig aan te passen in Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Geeft de veiligheidssituatie in de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba aanleiding tot aanpassing van de Loodsenwet 2001?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de veronderstelling juist is dat er geen constitutionele aspecten in het geding zijn en er geen raakvlakken zijn met EU-regelgeving bij het onderhavige wetsvoorstel.

8. Gevolgen (inclusief financiële gevolgen)

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of er sprake is (en blijft) van differentiatie in tarieven, aangezien de kleinere havens niet met de grote havens kunnen concurreren.

9. Internetconsultatie

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarom de verplichting voor de kapitein of de eerste stuurman is opgenomen om in het Eemsgebied passief de Duitse taal te beheersen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarom in Rotterdam de beperking van PEC-C bij 160 meter loa is opgenomen, aangezien daardoor feederschepen met 169,5 meter loa daardoor in de zwaarste categorie vallen.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp