

## Kok

denk niet dat de minister daar heel anders over denkt.

Minister **Kok**: Voorzitter! Laten wij het woord terughoudendheid van toepassing verklaren op de wijze waarop in de praktijk deze informatie of adviesinwinning plaatsvindt. Ik zou daarover niet graag een publieke gedachtenwisseling organiseren.

Over de toekomst van staatsbezoeken of over de kenmerken waaraan staatsbezoeken moeten voldoen, zou ik in het kader van de ministerieel verantwoordelijkheidsverdeling de voorkeur geven aan een eerste penvoering door de minister van Buitenlandse Zaken. Hij is de eerste ministerieel verantwoordelijke voor het fenomeen staatsbezoek. De Kamer zal binnenkort over een concreet staatsbezoek, namelijk het bezoek aan Indonesië met minister Van Mierlo praten. Het lijkt mij niet verstandig als ik dat doorkruis met notities aan de Kamer. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de heer Rehwinkel zich tot de minister wendt bij die gedachtenwisseling of bij een andere gelegenheid. Wij gaan in ieder geval niet twee communicatiekanalen creëren.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: U hebt geen spreektijd meer. U mag interrumperen, maar dat kost u tijd.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Dan wil ik een vraag stellen. Ook de minister-president draagt verantwoordelijkheid voor het Koninklijk Huis. Dat is zo gegroeid. Zou hij mijn verzoek om een notitie willen doorgeleiden?

Minister **Kok**: Ik zal de minister van Buitenlandse Zaken als hij de Kamer over de bevindingen van het staatsbezoek aan Indonesië informeert, vragen of hij een mogelijkheid ziet, enkele algemene noties rondom het fenomeen staatsbezoek daaraan toe te voegen, zodat ook zijn bevindingen over het bezoek dat heeft plaatsgevonden in een wat ruimer kader worden geplaatst. Ik zal dat verzoek aan de collega van Buitenlandse Zaken voorleggen.

Evenzeer zal ik de minister van Binnenlandse Zaken alvast informeren over het feit dat de Kamer op weg naar de behandeling van de

begroting van Binnenlandse Zaken belangstelling heeft voor een wat gesystematiseerde gedachtenwisseling over de tot nu toe opgedane ervaringen met de Algemene bestuursdienst.

Wat betreft het project-ministerschap nieuwe stijl, ligt het voor de hand om tegen het einde van deze kabinetsperiode te proberen een aantal ervaringen die wij met het fenomeen coördinerend ministerschap of staatssecretariaat hebben opgedaan, systematisch te inventariseren. Dat is dan de bijdrage van het dan bijna demissionaire kabinet waarmee misschien in de voorbereiding van een volgende kabinetsperiode rekening kan worden gehouden, ook in de gedachtenwisselingen met de Kamer. Ik wil dat graag helpen bevorderen, uiteraard ook in overleg met de betrokken collega's.

De heer Te Veldhuis heeft gevraagd om tijdige vervolginformatie als er over het voorlichtingsbeleid via de media en over de toepassing van moderne technieken besluiten worden genomen die voor de Kamer relevant zijn. Ik denk dat de inschakeling van publieke respectievelijk commerciële omroep al in de loop van de komende periode een keer tot een antwoord moet leiden. Grotere besluiten over de wijze waarop de moderne technologie haar doorwerking heeft in het voorlichtingsbeleid, lijken mij geen kwesties van de komende paar maanden. Wij zijn er, zoals gezegd, wel actief mee bezig. De heer Te Veldhuis vroeg: krijgen wij daarover op een bepaald moment ook gesystematiseerd het een en ander te horen? Het antwoord daarop is positief.

De opmerkingen van mevrouw Versnel kan ik nu eigenlijk zonder uitzondering positief tegemoet treden. Wat betreft de Algemene bestuursdienst, gaan wij er stevig tegenaan. De elektronische snelweg vraagt in verschillende opzichten onze actieve aandacht. Het kan geen kwaad om uit alle deskundige hoeken in Den Haag een bijdrage te hebben inzake het groene BNP. Als de WRR over de vraag "wat markt, wat overheid, hoe markt en overheid goed te combineren" op onderdelen of in een bredere advisering een bijdrage kan leveren, dan wil ik allerm minst uitsluiten dat dit in de contacten met de raad naar voren wordt gebracht. Ik zeg wel dat dit

thema, juist vanwege het belang van dit onderwerp, de komende tijd ook vanuit andere invalshoeken volop op de politieke agenda komt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (24134).**

(Zie vergadering van 27 september en 3 oktober 1995.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Het zal wellicht niet meevallen om op dit late uur een nogal juridisch getint betoog aan te horen, maar ik denk toch dat het van belang is. Daarom ben ik blij dat ik in derde termijn nader op dit onderwerp kan ingaan.

Vorige week spraken wij met elkaar over het wetsvoorstel Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuid-vervoer. Een van de doelstellingen van deze wet is, conform het advies van prof. Albeda, binding aan het toerbeurtstelsel van 6 miljoen ton per jaar. Om die 6 miljoen ton te kunnen realiseren, moet ook Rotterdam onder het regime van de tijdelijke wet vallen. Daarover bestaat, denk ik, geen verschil van mening. Deze derde termijn is, wat mij betreft, nodig om hierover, gezien de mogelijke consequenties, wel volstrekte duidelijkheid te krijgen. Duidelijk moet zijn hoe het nu precies zit.

Vorige week gaf de minister in antwoord op een vraag van collega Poppe aan dat Rotterdam niet aan Akte-water ligt, zoals bedoeld in artikel 3, onderdeel a. Het gaat hier om een complexe materie of, om het in de woorden van de minister te zeggen, om een mooie juridische vraag. Haar stellingname van vorige week komt erop neer dat Rotterdam in haar ogen onder de werkingssfeer van de tijdelijke wet valt. In haar beantwoording stelde zij voorts dat iemand natuurlijk naar de rechter kan

## Stellingwerf

stappen voor een andere interpretatie, maar dat dit absoluut niet in de lijn van de verwachting ligt. Ik zou het bijzonder op prijs stellen als zij deze verwachting nader zou willen onderbouwen. Er bereiken ons namelijk berichten dat direct na de inwerkingtreding van de wet, schippers en reders of zelfs ontvangers uit België, met name de regio Luik, zullen proberen om vracht vanuit Rotterdam te vervoeren buiten de beurs om. Als zij dan worden geverbaliseerd, zullen zij in beroep gaan en wellicht direct in het gelijk worden gesteld waar het gaat om de interpretatie van de Akte van Mannheim in relatie tot artikel 3, onderdeel a, of anders in hoger beroep gaan, eventueel tot aan de Hoge Raad toe. Voordat die met een uitspraak zal zijn gekomen, is deze tijdelijke wet alweer buiten werking getreden. Zover moeten wij het niet laten komen. Wij gaan in dit kader liever uit van het primaat van de politiek. Ik denk dat de wetgever zijn verantwoordelijkheid in dezen moet nemen en duidelijk in de wet moet aangeven waar de grenzen van de regeling letterlijk en figuurlijk liggen.

De RPF-fractie heeft daartoe een poging ondernomen door in een amendement voor te stellen, artikel 3, onderdeel a, uit de wet te halen. Vorige week heeft de minister zich uitgesproken tegen dit amendement. Het zou volstrekt in strijd zijn met de Akte van Mannheim. Wat de heer Stellingwerf hier voorstelt, kan dus niet, zo luidde haar oordeel. Zij baseerde haar standpunt op het advies van de landsadvocaat over deze materie. Dit stuk van de landsadvocaat bevat een reactie op het advies van mr. Visser d.d. 22 september jl. aan de Vereniging toerbeurt Noord-Zuid. Eind vorige week, na de beraadslagingen, beschikte de Kamer over het advies van de landsadvocaat. Wat opvalt, is dat hij spreekt over eerste indrukken en een voorlopige conclusie.

De kernvraag in dit geheel is of een territoriale inperking, zoals geformuleerd in artikel 3, onderdeel a, noodzakelijk is in verband met de verplichting tot verlening van vrije doorvaart ingevolge de Akte van Mannheim. Artikel 2 van die Akte kent het recht van vrijheid van vaart toe aan tot de Rijnvaart behorende schepen bij hun doorvaart door Nederland van de Rijn naar open zee of naar België en omgekeerd. De landsadvocaat trekt hieruit de

voorlopige conclusie dat de verplichtingen die uit de tijdelijke wet voortvloeien niet kunnen worden opgelegd voor transporten met Belgische bestemmingen en die afkomstig zijn van plaatsen aan de Rijn, Lek en Waal, zonder dat dit strijd oplevert met de Akte van Mannheim. De Vereniging Noord-Zuid reageert hierop met de opmerking dat artikel 2 van de Akte is geschreven ten behoeve van andere  $\pm$  dat wil zeggen: andere dan Nederland  $\pm$  verdragsluitende staten om deze een vrije doorvaart door Nederland naar open zee en naar België te garanderen en derhalve voor transport vanuit die andere staten. De term "doorvaart" wijst op een door Nederland heen varen. De landsadvocaat kan niet beoordelen of artikel 3, onderdeel a, in strijd is met de tot dusver gevolgde praktijk. In zijn commentaar van 2 oktober jl. stelt de advocaat van de toerbeurtschippers, de heer Visser, dat de Nederlandse overheid tot nu toe steeds het standpunt heeft gehuldigd en in de praktijk gebracht dat de door de akte gehanteerde vrijheid slechts geldt indien sprake is van vervoer tussen twee plaatsen aan Akte-water in de zin van artikel 1 van de Akte. Handhaving van onderdeel a van artikel 3 heeft volgens ons desastreuze gevolgen of kan desastreuze gevolgen hebben voor de schippers die via de beurs willen varen.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): U hebt zojuist uiteengezet dat, mocht het tot gerechtelijke procedures komen, die in ieder geval tot na het jaar 2000 zouden duren en dus boven de tijdelijkheid van de wet zouden vallen. Het kan dus nooit tot desastreuze gevolgen leiden. Het heeft geen enkel gevolg.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb het niet gehad over een datum waarop er effect zou uitgaan van...

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): U hebt letterlijk gezegd dat de gerechtelijke procedures tot aan de Hoge Raad zouden lopen en dat zij langer zouden duren dan tot het jaar 2000. Dat betekent dus: geen enkel gevolg.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nou, ik sluit niet uit dat juist door het feit dat er procedures lopen, de inwerking-

treding van die wet onder druk zou kunnen komen te staan.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): De wet treedt in werking. Wij nemen de wet straks gewoon aan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja, maar ik denk dat wij wel goede wetgeving moeten vaststellen. Ik ben van mening  $\pm$  dat zal ik straks ook in mijn conclusie naar voren brengen  $\pm$  dat wij eigenlijk een verkeerd onderdeel in de wet opnemen, dat ook feitelijk strijdig is met de jurisprudentie. Ik ben ermee bezig om dat duidelijk te maken.

Handhaving van onderdeel a van artikel 3 heeft volgens ons dus desastreuze gevolgen of kan desastreuze gevolgen hebben voor de schippers die via die beurs willen varen. Dat komt vooral omdat men ervan uitgaat dat Rotterdam, waar het leeuwedeel van de beurshandel wordt afgewerkt, geacht wordt aan de Akte-wateren te liggen. Dat blijkt onder andere uit een arrest van de Hoge Raad uit 1936, waarin werd gesteld dat de verbindingswegen over Rotterdam tot de vrije Rijnvaart behoren. In 1954 oordeelde de Hoge Raad dat onder andere voor de Nieuwe Maas naar Rotterdam de vrijheid van scheepvaart volgens de Akte van Mannheim geldt en gold. Om het nog wat recenter te maken: de voorganger van deze minister stelde in een brief van 21 december 1990 dat de laadplaats Maasvlakte als Akte-water moest worden beschouwd. Ik ben benieuwd of de minister niettemin vasthoudt aan haar oordeel van vorige week dat Rotterdam wel onder de werking van de tijdelijke wet moet vallen en dus niet aan Akte-wateren ligt en kan liggen.

In dit verband komt trouwens de vraag op waarom de minister zich zo verzet tegen mijn amendement. Als Rotterdam inderdaad onder de werkingssfeer van deze wet valt, wat wij blijkbaar allemaal willen, wat zal aanneming van dat amendement dan betekenen? Hoeveel van de beoogde 6 miljoen ton zal helemaal over de daarin genoemde wateren vervoerd worden? Kan de minister dat bij benadering zeggen?

Ik heb begrepen dat de minister heel weinig moeite had met het schrappen van de zinsnede "via de Nederlands-Belgische grens" in artikel 2, zoals collega Poppe in een amendement voorstelde, omdat dit

## Stellingwerf

toch nauwelijks gevolgen zou hebben voor de vervoersstromen. Zullen die vervoersstromen naar verwachting wél substantieel veranderen door onderdeel a van artikel 3 te schrappen, terwijl Rotterdam volgens de minister onder de werking van de wet valt? Naar mijn mening is er een nauwe relatie tussen het amendement van de heer Poppe en dat van mij. Aanneming van het amendement-Poppe betekent impliciet dat ook via de Duitse grens kan worden gevaren.

De minister heeft gezegd dat zij het oordeel over het amendement-Poppe aan de Kamer overlaat. Ik had verwacht dat dit ook voor mijn amendement gold.

De RPF-fractie denkt dat handhaving van onderdeel a van artikel in de tijdelijke wet strijdig is met het tot nog toe gevoerde beleid van de huidige toerbeurtpraktijk en, wat nog belangrijker is, met de jurisprudentie in relatie tot de Akte van Mannheim. Mijn eindoordeel is dan ook dat handhaving van dit onderdeel van de wet betekent dat de belangrijkste ladingstromen dreigen weg te vallen en dat de wet daarmee uiteindelijk haar zin verliest en haar doel voorbijschiet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik moet toch herhalen dat het uitgangspunt voor de wettelijke regeling het compromis is dat onder prof. Albeda is bereikt. Dit betekent het binden van ongeveer 6 miljoen ton aan een wettelijk regime.

In overleg met de schippers is voor de afbakening gekozen, zoals die nu in de wet verwoord is. Ook in het overleg met prof. Albeda is gesproken over de reikwijdte van de Akte van Mannheim. Daarom is in het model marktwerking ook gesproken over het in acht nemen van verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen.

De uitzondering die in artikel 3a van het wetsvoorstel gemaakt is, is gebaseerd op de juridische interpretatie van het begrip "vrije doorvaart" naar België, zoals bedoeld in artikel 2 van de Akte. Die heeft qua volume geen consequenties voor het doel om 6 miljoen ton aan het systeem te binden. Ik heb begrepen dat die interpretatie ook door de vertegenwoordigers van de schippers wordt onderschreven.

Vervolgens is de vraag of dit consequenties heeft voor de lading die uit Rotterdam en Amsterdam afkomstig is. Ik moet dan herhalen wat ik daarover verleden week gezegd heb: naar de opvatting van de Nederlandse overheid heeft dit geen consequenties voor dat vervoer. In artikel 3a van de wet wordt het sinds tientallen jaren gehuldigde standpunt dat de grens van de Rijn bij Krimpen en Gorinchem ligt, nog eens exact omschreven. Iedereen die vervoer vanaf Rotterdam of Amsterdam buiten de wet om doet, handelt in strijd met de wet en zal daarvoor vervolgd worden. Een beroep op strijdigheid van de wet met de Akte heeft naar mijn volle overtuiging dan ook geen enkele kans van slagen.

**Mevrouw Van Zuijlen (PvdA):** Gesteld dat in tegenstelling tot wat u denkt er toch iemand naar de rechter stapt en de rechter die persoon in het gelijk stelt, wat doet u dan?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** In beroep gaan.

**Mevrouw Van Zuijlen (PvdA):** Hoe lang zal volgens u de gehele rechtsgang duren?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik denk dat wij het wel volhouden tot het einde van de werkingsduur van de wet. Maar ik ben er zeer van overtuigd dat de interpretatie terecht is. U moet echt van mij aannemen dat wij geen wetsvoorstellen indienen waarvan op voorhand vast staat dat die strijd opleveren met een internationaal verdrag. Ik mag er toch ook op vertrouwen dat ons hoogste adviesorgaan, de Raad van State, ons daarop gewezen zou hebben? Dat is ook niet gebeurd.

Samenvattend, de uitzondering die wij bewust verwoord hebben in artikel 3a tast het doel, de 6 miljoen aan het systeem te binden, niet aan. Het is juridisch gezien ook niet verstandig om onnodige risico's te lopen met betrekking tot de uitleg van artikel 2 van de Akte inzake het recht op vrije doorvaart vanaf de conventionele Rijn, dus tot Krimpen en Gorinchem, naar België. Dat laatste zou naar mijn mening wel het geval zijn als het amendement van de heer Stellingwerf wordt aanvaard.

Ik vind het heel interessant dat wij een betoeg aan het opbouwen zijn, maar de interpretatie die ik vorige

week en ook vandaag heb gegeven, is volstrekt correct. Wij moeten voorts niet proberen om juist door onduidelijkheid in de wet een andere reactie uit te lokken, en dat doet de heer Stellingwerf met zijn amendement. Dan zitten wij waarschijnlijk pas echt in de soep, om het zo maar te zeggen. Nu kunnen wij heel gewoon en heel reëel zeggen dat de Rijn ophoudt bij Krimpen en bij Gorinchem.

**De heer Stellingwerf (RPF):** Ik heb een vraag en een constatering. Ik constateer dat wij op een aantal punten een wellicht juridisch verschil van inzicht hebben. Ik herhaal de vraag die mevrouw Van Zuijlen net heeft gesteld. Stel dat er wel een beroepszaak van wordt gemaakt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Die zullen ze niet winnen.

**De heer Stellingwerf (RPF):** Ik hoor graag nog expliciet van u dat zo'n beroepszaak uiteindelijk feitelijk geen consequentie zal hebben, ook gezien de duur van de procedure. Voor de uitwerking van de wet zullen er dus geen gevolgen zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ten eerste ben ik ervan overtuigd dat wij een zeer grote kans hebben, mijns inziens van 99%, dat de vervoerder of waarschijnlijk eerder verlader die ertegen protesteert, het niet zal winnen. Ten tweede zijn er dan ook zoveel jurisprudentie en duidelijkheid over en is er dan een zo lang gegroeide praktijk, dat ik ervan overtuigd ben dat wij het heel lang kunnen volhouden. U kunt ervan overtuigd zijn dat wij daarop de verdediging zullen baseren. Wij hebben niet voor niets dit wetsvoorstel ingediend.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:** Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 23.15 uur

**Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:**